



Extraits d'Alpes à Metz en P.39

Immobilier : hausse des taux mais activité maintenue en P.29

SKY AIRCRAFT

Serge Bitboul : la vérité si je mens !

“Dimanche à Orly” chantait Bécaud...
Dimanche à Chambley, fredonnait Serge Bitboul.
Avec sa dose habituelle de bonhomie et de détermination, le patron de Geci International était content. Le projet et le processus de construction de son Skylander avancent. Qui plus est, ce jour-là sa petite-fille Charlotte fêtait ses deux ans. Coup de fil magique le matin même. Le ciel avait beau être gris, les éclaircies étaient annoncées pour cette fin de semaine... et pour la suite. Pour les ballons du Mondial certes mais aussi, et Bitboul en est convaincu, pour son avion après un bon salon du Bourget.

E

n allant à Chambley jusqu'au 31 juillet vous pourrez retrouver Lorraine Mondial Air Ballons qui reste un enchantement comme en ont témoigné les cinq vols ayant eu lieu, malgré la météo épouvantable, ce week-end et le lundi. Avec cette éternelle part d'incertitude, de délimitation quasi magique entre le “partira et le partira pas” qui fait le charme de l'exercice. Qui rend plus belle et enthousiasmante encore l'élévation des bulles dans le ciel.

Cela reste un pari

Vous pourrez découvrir aussi tout le côté “Chambley industries” où s'étudie puis sera monté dans quelques mois le Skylander, un avion de 19 places. Une machine aéronautique destinée à apporter une réponse au désenclavement aérien de bien des secteurs du monde de tout en faisant décoller celui de l'industrie à Chambley. Un pari ? Oui et cela le reste. Comme toute aventure industrielle. Mais de moins en moins improbable semble-t-il puisque les commandes arrivent, que les sous-traitants travaillent sur les premières pièces et

équipements nécessaires au montage. L'assemblage du premier avion commencera cet hiver, le premier vol avant l'été 2012 et la certification au premier semestre 2013 sera suivie des livraisons aux premiers clients. Paroles de Bitboul.

Sky Aircraft à Chambley, unité de Geci Aviation elle-même filiale de Geci International c'est aujourd'hui un bureau d'études de 230 personnes installé dans des préfabriqués. À terme il y en aura 300. Ce sera demain une usine, entre la tour de contrôle et le hangar existant “On Air” où seront réalisés au cours des prochains mois les prototypes.

C'est, et cela reste, **la volonté d'un homme Serge Bitboul** qui compte sur la complicité d'une région et d'un milieu pour faciliter une démarche dans laquelle il investit temps et finances. « *Pour l'heure nous y avons mis pour 50 millions d'euros d'autofinancement plus quelques avances remboursables* ». Alors quand on lui dit que tout cela c'est du vent ou du bluff, il sourit !

L'étape portugaise

Le projet Skylander en Lorraine c'est la rencontre un peu fortuite et même passablement improbable



Serge Bitboul, PDG de GECI en compagnie de Philippe Buron-Pilatre dimanche dernier.

de deux trajectoires. Celle de Serge Bitboul, un homme de l'aéronautique passé par les grandes maisons comme l'Aérospatiale à l'époque ou EADS avait décidé, dans les années 80, de créer une société spécialisée dans le conseil en matière de simulation numérique, de conception et de développement des structures. Des clients et des chantiers, en Europe mais aussi en Asie et notamment en Corée. Des appels d'offre gagnés face à quelques-uns des stars mondiales. Cette envie de faire aussi un jour son propre avion. Cette intuition et cette connaissance du marché qui arrête l'attention sur un paradoxe: la disparition

annoncée d'une importante catégorie d'avions capables d'opérer sur les pistes les plus diverses et les plus courtes, dans des environnements hostiles. Une jeep de l'air. Le cahier des charges sommaire du Skylander, un bi-turbopropulseur capable de transporter 2,7 tonnes de fret ou 19 passagers était né. Et l'idée lancée dès la fin des années 90. La recherche de fonds sur le marché boursier aura lieu en septembre 2001... Pas forcément la meilleure période... Mais le projet avance et se cherche une localisation. Dans l'Ouest de la France, dans le Sud Ouest puis finalement opte pour le Portugal. « *Ce pays voulait se créer une industrie aéronautique, rappelle Serge Bitboul. Partout où nous étions passés lors de nos chantiers précédents, en Asie, en Turquie par exemple, on sentait bien que l'industrie et l'activité aéronautique étaient considérées comme un porte drapeau, comme une identité. Et les industriels ou constructeurs ont besoin de ce contexte. Non pas tellement pour y trouver des finances mais pour bénéficier d'un environnement seul capable de mener à bien les projets : le temps, l'accès à l'espace.* » Au Portugal cela va se faire, ou du moins tout se présente bien lorsqu'une nouvelle carte apparaît, celle de la Lorraine. La recherche conjugée de Jean-Pierre Masseur et de Gérard Longuet en 2008, la bénédiction de Sarkozy et de Borloo sont des éléments. Pour Bitboul, si le Portugal garde ses atouts à court terme ou dans les dix ans, à échéance plus large c'est la France, le cœur du marché et des compétences qui doit être privilégié: « *question de savoir-faire industriel*

et sous-traitants, de législation, d'image de marque, de finances, de réseaux des ambassades, de gouvernement qui s'implique ». Ce sera donc Chambley... que les interlocuteurs de Geci ne connaissent pas spécifiquement. « *Pour nous c'était Metz et Nancy à 1h15 de Paris.* » Les 40 personnes de 2008 qui deviennent plus de 200 en 2010.

Ce n'est pas le bac

Aujourd'hui ce sont les gabarits pour l'assemblage des prototypes qui sont en cours de réalisation. La construction de l'usine devrait démarrer au cours des prochains mois mais c'est dans les bureaux d'études actuels et autour du hangar existant qui se déroulera le processus prototypes, premier vol et certification. « *Cette certification dont on nous parle souvent, ce n'est pas le bac... ce n'est pas un passage de deux ou trois jours dont on ressort blanc ou noir. C'est une démarche qui commence déjà et va se poursuivre. C'est un échange et compte tenu de la nature même de notre avion nous n'avons pas de crainte particulière. Simplement il arrive des retards qui sont liés à la disponibilité de certains de nos sous-traitants dans un marché qui est en forte activité* ». Sur les 34 avions commandés dont 10 ferme « *on nous disait qu'on ne vendrait jamais un avion avant qu'il vole !* » les 8 premiers seront livrés sur 2013-2014. Ensuite le rythme passera à 20 avions par an. En fonction du marché ce sont 1500 avions qui devraient être produits entre 2013 et 2018. +

Jean-Pierre Jager

Questions plus perso...

- Pas trop énérvé par les polémiques ou l'incrédulité autour du projet ?

« Pas forcément agréable. On a parfois eu l'impression d'être instrumentalisés. Mais on a laissé le vent souffler. L'analyse reste la même. Il faut une mobilisation de l'environnement pour réussir ce genre de projet. Ce sont nos finances que nous injectons dans l'opération. L'accompagnement par le secteur public pour la construction de l'usine d'assemblage est une bonne chose... si demain cela devait être un organisme financier au lieu d'une collectivité on n'en mourrait pas ».

• Ce qu'il reste d'incertitudes techniques ?

Elles sont minimales. On est sûrs d'être en dessous du poids de masse. Le problème des avions aujourd'hui c'est qu'ils sont souvent trop lourds. Le nôtre ne sera pas à refaire.

• Sur le plan commercial ?

On a 150 avions en négociation. Les clients les plus pressés sont dans le domaine “passagers”. Certains secteurs du monde sont sur le point de ne plus être desservis car les avions actuels sont vieux ou inadaptés.

• Votre vis, votre envie ?

C'est de créer des choses.

• Vous allez gagner de l'argent dans cette opération ?

Pour l'instant j'en dépense. Le pic d'investissement sera de 165 millions d'euros, on en a déjà dépensé 80. Après, oui, je rois en mon produit et en sa rentabilité.

• Qu'est ce qui vous fait rêver, avancer ?

Ma petite-fille Charlotte qui a deux aujourd'hui. Mon fils qui a 29 ans. Je suis passionné, je suis un explorateur et un paléontologue. J'ai été primé dans un concours photo aussi.

• La première fois que vous avez pris l'avion ?

A 18 ans, pour aller de Marseille à Londres. Sinon j'ai passé mon enfance près de l'aéroport de Casablanca.

• La première fois que vous avez porté une cravate ?

Pour ma bar mitsva à 13 ans.

• Vous cuisinez ?

Oui, je fais bien le poulet au citron et aux olives.

• Votre principale force ?

Je ne me pose pas trop de questions, surtout quand l'environnement est parfois difficile. J'ai la force intérieure de continuer, d'analyser. Je travaille dans un monde technique et le technique ne ment pas. C'est une force.

