MEDIA: Le Temps
PUBLISHING DATE: 20.05.2014
LANGUAGE: French

AMAC AEROSPACE

# Les aménageurs de Boeing privés courtisent le Golfe au salon Ebace

Pierre-Alexandre Sallier

Hangar d'AMAC Aerospace à Bâle. (dr)

Réunie à Genève jusqu'à jeudi, l'aviation d'affaires européenne sort de six ans de déclin. Rencontre avec Kadri Muhiddin, patron du groupe bâlois AMAC Aerospace, spécialiste de l'aménagement de jets très très VIP

Des premières mondiales, à défaut de commandes se chiffrant en milliards, pour marquer l'ouverture du 14e salon européen de l'aviation d'affaires Ebace, mardi à Genève. Après l'avionneur français Dassault, qui venait de dévoiler une version allongée de son élégant triréacteur – le 8X –, son homologue québécois Bombardier présentait une version réaménagée de son Global 7000. Contrairement aux éditions précédentes, le luxueux carré des avionneurs – autrefois installés dans une halle dédiée – est noyé dans la masse des stands des fabricants de sièges, cafetières «aviation» et autres passerelles dépliantes. Un demi-millier d'exposants – soit 8% de plus que l'an dernier – s'installent à Palexpo jusqu'à jeudi. «Toutes les nouveautés présentées ces jours sont le fruit d'investissements réalisés il y a plusieurs années, lorsque les temps étaient sombres», rappelle Ed Bolden, président du lobby américain de la National Business Aviation Association (NBAA).

Si le trafic des avions d'affaires repart à la hausse dans le ciel européen – après six années difficiles – cela n'a pas empêché Fabio Gamba, responsable de l'association européenne EBAA, de se dire, dès l'ouverture du salon, «extrêmement préoccupé» par l'éviction des jets des aéroports européens. Traditionnellement présents sur les aérodromes secondaires, les avions d'affaires y sont de plus en plus concurrencés par les compagnies aériennes. Au Royaume-Uni, c'est le cas de Luton, Stansted ou London City. En Allemagne, l'aérogare berlinoise de Tempelhof a fermé ses portes. La concurrence est également acharnée pour l'unique piste de Cointrin, sur laquelle les mouvements de jets d'affaires ont décliné de 3% l'an dernier.

Discrètement installés au fond de la halle, certains exposants restent à l'écart de ces considérations triviales. Et n'ont que peu connu la dernière crise. Ils sont actifs dans le secteur des jets dits «VVIP» – des avions de ligne transformés en paquebots aériens. Pour chefs d'Etat. Ou rois du pétrole. «Nous continuons de nous développer et de recruter», explique ainsi Kadri Muhiddin, fondateur d'AMAC Aerospace, rencontré mardi sur son stand tout en panneaux d'aluminium. Ce dernier admet venir au salon «surtout pour des raisons sociales ».

Le spécialiste de l'aménagement des jets dit être en train de construire un quatrième hangar sur l'aéroport de Bâle-Mulhouse. Sur l'année écoulée, entre deux et trois ingénieurs – et une petite dizaine de techniciens – supplémentaires ont ainsi rejoint, mois après mois, les sites d'AMAC. «En termes d'effectifs, nous atteignons maintenant un plateau», poursuit le patron d'une société dont beaucoup d'employés viennent de France ou d'Allemagne voisines.

Ce dernier confie être en train de travailler sur un 747-800i, la dernière génération du célèbre Jumbo de Boeing. Client? «Un chef d'Etat du Moyen-Orient.» Budget? «L'appareil, qui coûtera plusieurs centaines de millions de dollars, est arrivé à Bâle directement des chaînes de Seattle, non aménagé», se borne à indiquer le responsable de cette société préparant en moyenne quatre appareils par an. Impossible d'en savoir davantage. Le Moyen-Orient représente environ 60% de son activité.

Le secteur de la transformation des Boeing et Airbus a pourtant, lui aussi, subi une baisse des commandes. « Il est vrai qu'en ce moment les choses sont plus calmes qu'il y a deux ans», admet Kadri Muhiddin. De là à déclencher une vague de rachats de sociétés spécialisées dans ces équipements? «Nous déclinons régulièrement des offres; une chose est sûre, mes co-actionnaires [l'industriel Heinz Köhli ainsi que deux cadres] et moi voulons rester indépendants», balaie Kadri Muhiddin.

Le groupe de 200 millions de francs de chiffre d'affaires souhaite cependant rééquilibrer ses activités d'aménagement – actuellement les deux tiers de ses recettes – avec celles de maintenance. «Le quatrième hangar, qui sera terminé l'an prochain, est destiné à accueillir les avions arrivant pour entretien», ajoute Bernd Schramm, chef d'exploitation de ce groupe de 650 personnes. Environ 120 appareils passent entre les mains de ses techniciens chaque année. AMAC a annoncé mardi un accord avec Dassault pour ouvrir un centre de maintenance sur l'aéroport Atatürk à Istanbul. «Ceci permet d'offrir – à mi-distance avec l'Europe – des services sur de plus petits appareils venant du Moyen-Orient», justifie Bernd Schramm.