

palaces volants des milliardaires... où par contre tout ce qui brille peut vraiment être de l'or.

Dans le hangar géant de 8 400 m² (91 m sur 91 m et 24 m de haut) dont 2 500 m² d'ateliers et bureaux attenants, il y a de la place pour un autre B-777. On y trouve actuellement un « triple sept » de la flotte des Émirats Arabes Unis qui fait l'objet d'une grande révision, avec dépose des réacteurs, ainsi qu'un Business Jet de Boeing, en cours d'aménagement pour devenir un avion d'exposition du constructeur américain dans les salons aéronautiques.

Dans le hangar n° 4, mis en service en octobre 2015 après onze mois de travaux de construction, trône un Boeing 747-800 de l'émir du Qatar. Il est là pour quatre semaines, le temps d'une révision annuelle et d'un réaménagement de la salle de bains. « **Nous n'avons pas eu le temps d'organiser l'inauguration** », s'excuse Kadri Muhiddin, le président d'AMAC Aerospace – abréviation d' **A**ircraft **M**aintenance **A**nd **C**ompletion. Un B-777 d'un milliardaire attendait devant la porte pour des opérations de maintenance qui ne pouvaient pas attendre.

« 75 % de nos clients privés, confie Kadri Muhiddin, viennent du Golfe persique ». La région d'origine de ce citoyen britannique particulièrement expansif.

« Notre activité est très profitable »

Expert en aéronautique, Kadri Muhiddin, est un « transfuge » de Jet Aviation, la première société spécialisée dans l'aménagement d'avions privés créée, en 1967, à Bâle-Mulhouse par un entrepreneur bâlois. Fondé en 2007 avec le soutien d'un consortium bancaire, suite au rachat de Jet Aviation par le groupe américain General Dynamics, AMAC Aerospace est le deuxième pilier du pôle aéronautique à l'EuroAirport (lire encadré ci-contre).

« **Notre activité est très profitable**, affirme Kadri Muhiddin. **Nous continuons à nous développer en répondant à la demande du marché.** » Particulièrement lucrative l'activité aménagement et rénovation des cabines représente 65 % du chiffre d'affaires, contre 35 % pour la maintenance. « **Le marché de l'aménagement s'est réduit, mais la maintenance reste incontournable et cela ne pose pas de problèmes financiers à nos clients** », se félicite-t-il. Ainsi AMAC indique avoir réalisé plus de 2 300 contrats de maintenance et livré 17 aménagements VVIP, dont celui d'un Boeing B-747-800 privé.

La société vante « **l'excellence suisse** » de ses prestations. De l'excellence suisse avec de la main-d'œuvre alsacienne... Sur les 631 employés (dont 120 ingénieurs), on compte 250 Français, soit 40 % de l'effectif. Des selliers, menuisiers, ébénistes, tapissiers, électriciens, mécaniciens, notamment.

« Plus de 90 % des aménagements sont fabriqués dans nos ateliers »

« **Plus de 90 % des aménagements sont fabriqués dans nos ateliers**, souligne Eric Hoegen. **Notre marque de fabrique c'est le laquage des meubles en composite.** » Un programme de 12 couches sur 12 semaines garantit l'éclat du neuf durant toute la vie de l'avion. Rien n'est trop beau...

Retour à la visite. Dans le hangar 2, datant de 2010 et d'une superficie de 8 400 m², se déroule une inspection générale – cinq semaines de travaux – d'un Airbus A-340-600 de la flotte du roi d'Arabie Saoudite. À côté, on procède au désossage complet d'un Airbus A-320, l'ancien avion du patron d'un grand groupe saoudien qui a fait faillite (ça arrive) et resté stationné sans protection pendant deux ans sur le tarmac de l'aéroport de Ryad. Et il y a encore la place pour deux MD-80 en révision.

La visite s'achève au hangar 1, le premier de la série à l'imposante ossature de bois – dessinée par Denis Dietschy, l'architecte alsacien de l'aérogare –, qui est destiné désormais aux petits jets privés du type Gulfstream. Il y a en permanence entre 20 et 25 avions dans les quatre hangars et sur le tarmac d'AMAC représentant un investissement de 200 millions d'euros, sur cette concession de 45 000 m² acquise pour 35 ans moyennant une redevance annuelle de 25 francs suisses par m² à l'EuroAirport. La « success story » d'AMAC devrait se poursuivre : Kadri Muhiddin envisage déjà la construction d'un 5e hangar.