

<https://c.dna.fr/edition-de-saint-louis-altkirch/2019/07/10/a-l-euroairport-bale-mulhouse-l-artisanat-au-secours-des-jumbo-jets>

AÉRONAUTIQUE

A l'EuroAirport Bâle-Mulhouse, l'artisanat au secours des jumbo-jets

Le marché de l'aménagement d'avions privés est dominé par quatre entreprises, dont deux sont implantées à l'EuroAirport : Jet Aviation et AMAC Aérospce, qui a recruté 700 salariés en l'espace de 10 ans. Toutes les deux s'appuient sur un savoir-faire spécialisé et très... artisanal.



Difficile de ne pas les voir, que ce soit en survolant l'EuroAirport ou même en restant sur le plancher des vaches. Au sud et à l'est du tarmac s'égrène tout un chapelet de vastes hangars qui sont autant de marqueurs d'un secteur d'activité qui a le vent en poupe : l'aménagement et la maintenance aéronautique.

Le marché mondial de la maintenance sur avions privés (soit une flotte de 2 700 avions dans le monde) est dominé par quatre entreprises, dont deux sont implantées à Bâle-Mulhouse : Jet Aviation (depuis 1967) et AMAC Aérospce (depuis 2007). Ensemble, elles pèsent près de 2 300 salariés, localement. De fait, Bâle est l'un des plus gros pôles mondiaux dans ce domaine. Depuis deux ans, AMAC est de plus le leader mondial pour l'aménagement des avions de grande taille.

■ Un projet de 15 millions de CHF

Régulièrement, le chapelet s'allonge. Après Jet Aviation l'an dernier, c'est au tour d'AMAC de construire un nouveau hangar, aujourd'hui. Au rythme d'un tous les deux ans pour AMAC, c'est le cinquième, d'une surface de 4 850 m², qui émergera, pour un investissement de 15 millions de CHF. Construit en bois, long de 120 mètres, il pourra accueillir entre 4 et 8 avions de taille moyenne, comme des Bombardier pour lesquels AMAC assure d'ailleurs un service de maintenance.

Le secteur est en plein essor. Même si Jet Aviation a dû se séparer de plusieurs centaines de collaborateurs entre 2009 et 2012, ces deux entreprises n'ont cessé de recruter depuis. « Nous avons commencé avec 50 salariés en 2007. Aujourd'hui, nous employons 763 personnes à terre, dont 600 en production, à Saint-Louis (plus 300 autres à Auch, Zürich, Istanbul et Bodrum) et nous envisageons d'en recruter 100 supplémentaires dans les 18 prochains mois », annonce Waleed Muhiddin, directeur marketing d'AMAC Aérospace.

■ 120 domaines de compétence pour une seule entreprise

La grande force de ces entreprises aéronautiques, c'est justement leur main-d'œuvre. Les 600 salariés dévolus à la production se répartissent entre 120 domaines de compétence : ingénierie mécanique, électrique ou avionique, chaudronnerie, menuiserie, architecture d'intérieur, sellerie, peinture...

Tout est réalisé en interne, de l'aménagement du cockpit à la couture des coussins pour les lits XXL déployés dans certains avions au luxe ostentatoire. C'est un véritable artisanat qui se déploie au service de l'industrie aéronautique, et d'autant plus que chaque avion est unique car répondant aux demandes précises des clients. « Nous pouvons presque tout faire. Sauf les piscines et les baignoires, c'est impossible dans un avion, précise Sébastien Grenon, responsable de la maintenance des gros appareils. Le plus difficile à réaliser reste l'isolation acoustique. Pour la chambre à coucher d'un avion, nous avons pu descendre le volume sonore de 80 à 50 décibels. » Pour un peu, on oublierait que l'on se trouve dans un avion...

Dans l'un des hangars de la société aéronautique, un Boeing 747 tout blanc est en plein lifting. L'intérieur, vide pour l'instant, se pare progressivement de quantités impressionnantes de fils

électriques. Dans un avion, tout est relié à des câbles électriques, absolument tout. Pour un B-747, cela représente plus de 7 tonnes de câbles. 41 km de fils électriques ! 125 personnes vont se succéder au chevet de ce Boeing. Deux années de travail seront nécessaires pour le réaménager de pied en cap.

■ À quand un pôle universitaire aéronautique ?

Ce sont autant de savoir-faire artisanaux qui sont valorisés grâce à l'aéronautique qui leur redonne leurs lettres de noblesse. Quatre entreprises spécialisées en maintenance et aménagement suivent cette dynamique, à l'EuroAirport : AMAC, Jet Aviation, Air Service Basel ainsi que Nomad, créée l'an dernier. « Bâle-Mulhouse est reconnu dans le monde entier. C'est un pôle d'excellence aéronautique qui a su s'appuyer sur 80 années d'évolution, au fil des types d'avions qui se sont posés ici : de Havilland, Lockheed, Boeing, Bombardier, le savoir-faire est continu, ici, et en connexion avec toute la région », insiste Waleed Muhiddin.

Concernant AMAC, si les Français représentent un tiers des effectifs, l'entreprise s'appuie sur un recrutement international pour compléter ses équipes. « 40 nationalités sont présentes ici ». Dont un nombre important de femmes. « En 2008, lorsque PSA a rencontré des difficultés, nous avons recruté une partie du personnel dont l'usine mulhousienne se séparait. Les selliers, en particulier, ont troqué l'habillement de sièges automobiles contre celui de sièges d'avions. »

Ne manque plus, dans la Région, qu'un pôle universitaire aéronautique pour accompagner le développement de la fourmilière de Bâle-Mulhouse, ce que regrettent les cadres d'AMAC, vu le poids de l'industrie aéronautique en Sud-Alsace.

Dans le hangar voisin, un autre B-747 attend de prendre son envol. Après deux ans de travaux, celui-ci est quasiment achevé. Les ors et les moquettes sont déjà la promesse que l'avion saura se faire oublier pour ses passagers. L'aménagement d'un aéronafe coûte parfois aussi cher que l'avion lui-même, mais cela ne dissuade en rien les investisseurs (qui sont des États pour un quart et des VIP pour une moitié) : même s'il s'agit d'un marché de niche, celui-ci connaît une expansion qui ne se dément pas depuis une dizaine d'années. Le B-747 s'envolera vers le golfe persique. Un autre le remplacera dans le hangar ludovicien.