

EUROAIRPORT

L'industrie aéronautique vole au-dessus de la crise

Tandis que l'aviation commerciale est quasiment clouée au sol, crise sanitaire oblige, les hangars de l'industrie aéronautique ne désespèrent pas, à Bâle-Mulhouse. Mieux encore, des projets viennent d'aboutir et d'autres seront bientôt lancés.

Sur le tarmac de l'EuroAirport, le centre de gravité de l'activité aéronautique a fait un pas de côté: le terminal baigne dans un relatif silence (avec une baisse d'activité de 86 % en février), les aéronefs l'ont déserté pour ne plus faire grappe qu'autour des hangars des industries aéronautiques de Bâle-Mulhouse.

Des chantiers de longue durée

L'activité de maintenance et d'aménagement d'avions supportée par ces dernières n'a donc pas subi le même sort que l'aviation commerciale. Au contraire, le leader européen de l'affrètement de jets privés, LunaJet, évoque « une augmentation de la demande de vols en jets privés, jugés plus sûrs face au risque de contracter le coronavirus. »

Estelle Thorin, membre de la direction de Nomad, installé à Bâle-Mulhouse depuis 2019, confirme une augmentation



Le dernier hangar d'Amac Aerospace vient tout juste d'entrer en service. Vaste de 8500 m² avec une couverture en bois d'un seul tenant, long de 120 m, il a coûté 15M de francs suisses et peut accueillir entre 4 et 8 avions de taille moyenne. Photo DR

d'activité, tant en raison de ce regain de l'aviation privée que du démarrage de l'activité de Nomad. « Le Covid-19 fait partie des éléments avec lesquels nous avons dû composer, quasiment depuis que nous existons, observe-t-elle. Si son impact a été particulièrement sensible début 2020, il y a eu une augmentation de l'activité depuis le deuxième semestre 2020. » Elle évoque une hausse de 60% du personnel de Nomad, liée à un

plan d'expansion qui a cependant dû être modifié en raison de la crise.

Un hangar à 15 millions

Chez Amac Aerospace, le constat est partagé. « Nous avons souffert comme tout le monde, en particulier sur les retards de livraisons, nous restons attentifs mais nos activités n'ont pas diminué parce que ce sont des chantiers de longue durée et que nos hangars étaient

remplis lorsque la crise sanitaire a débuté, détaillent Philippe Schurrer et Christian Schirlin, de la direction d'Amac Aerospace. On ne peut pas non plus exclure un regain de l'aviation privée, même si on ne le sent pas encore concrètement. Cela impliquera plus de maintenance ». L'entreprise remplit déjà ses carnets de commandes pour 2022 et 2023 et poursuit ses embauches.

Elle vient d'ailleurs d'achever

un projet lourd de 15 millions de francs suisses, la construction d'un cinquième hangar en bois (made in France), opérationnel depuis peu et qui permettra à Amac Aerospace de développer le marché des petits et moyens porteurs de type Gulfstream et Bombardier. Son concurrent Nomad envisage à son tour la construction d'un hangar supplémentaire vers 2023.

Seule ombre au tableau, Jet Aviation, leader de l'industrie aéronautique sur ce pôle, annonçait il y a un an 240 licenciements (sur 1 200 salariés actuellement). À l'époque, l'entreprise avait évoqué la baisse de l'activité aéronautique pour justifier cette décision. Aujourd'hui, sa direction avance « la remise en question de ses normes industrielles à la recherche d'une meilleure productivité avec un nouveau management à partir du 1^{er} mai prochain. »

Reste l'après-Covid et l'annonce déjà bourdonnante des vols commerciaux cet été. « Pour l'industrie aéronautique, il y aura aussi un avant et un après, pense Christian Schirlin: d'un côté, il y aura peut-être moins de vols avec le développement des outils de communication, de l'autre le métier évolue avec de nouvelles demandes pour le traitement de l'air. » L'antibactérien a le vent en poupe.

Jean-François OTT