

Nouveau ciel pour Revima

INDUSTRIE. Spécialiste de la maintenance des trains d'atterrissage, Revima vole à présent de ses propres ailes. Les repreneurs veulent en faire un acteur majeur.

L'affaire a été signée mardi après-midi dans un cabinet d'avocats, à Paris. "Brotonne Capital" est officiellement devenue propriétaire de la société Revima, désormais ex-filiale du groupe européen EADS.

"Brotonne Capital" n'est que le nom d'une société de holding. Deux hommes sont derrière cette entité qui fait référence au pont de Brotonne surplombant le site aéronautique de Caudebec-en-Caux, en bord de Seine. Christian Grzanka, jusqu'à présent directeur général d'EADS-Revima, s'est associé à un autre professionnel qui a consacré sa carrière à l'aéronautique, Christian Knapp. Entre autres, il fut président d'Aircelle au Havre, puis de Messier-Dowty, deux importantes filiales du groupe Safran. Dans la nouvelle structure, Christian Knapp assure la présidence de Revima, Christian Grzanka, la direction générale.

Revima va tenir un rôle majeur dans le monde. Cette reprise met un terme à un processus de vente que la maison mère avait engagé voilà quatre

ans. *"EADS a alors souhaité se recentrer sur son cœur de métier et se séparer de son business de maintenance de trains d'atterrissage"*, explique Christian Knapp. Plusieurs candidats se sont mis sur les rangs pour reprendre Revima, un nom connu autant que réputé dans le monde fermé de l'aéronautique. *"Mais il n'y avait pas de vrai projet industriel"*, ajoute-t-il.

Christian Knapp, disponible depuis son départ de Safran pour cause de retraite, et Christian Grzanka ont monté leur projet, réalisé le tour de table nécessaire auprès des banques qui ont été convaincues. Car en reprenant les rênes de Revima, ces deux ingénieurs se sont fixé des ambitions majeures. *"Actuellement, dans le monde de la réparation des trains d'atterrissage, nous sommes parmi les entreprises du deuxième peloton mondial. L'objectif est de grimper dans le premier"*.

Comment décoller ? Revima aura réparé cette année un peu moins de 400 "jambes", le terme utilisé en aéronautique

pour désigner un train d'atterrissage. L'objectif est d'en traiter 500 en 2010. *"L'usine de Caudebec-en-Caux a la capacité pour relever ce challenge"*, souligne Christian Grzanka. Mais comment aller à la recherche de ces "jambes" ? Les repreneurs vont investir 12,5 millions d'euros en moyens et organisations industrielles, mais aussi 38 millions de dollars (la monnaie de l'aéronautique) pour acquérir une trentaine de "jambes". Afin d'éviter d'immobiliser trop longtemps les avions, les trains à réparer sont remplacés par des "jambes" de substitution. En augmentant son "jeu de jambes", Revima se dote de capacités techniques permettant de capter de nouveaux clients. Autre axe de croissance, la recherche de partenariats sur le continent américain et en Asie pour être au plus près des compagnies aériennes. D'ici 2013, Revima entend réparer entre 150 et 250 "jambes" hors d'Europe. Soit un tiers de sa facture activité à pleine charge.

En Chiffres

- En 2007, EADS-Revima a réalisé 59,8 millions d'euros de chiffre d'affaires, soit une progression de 32,2% par rapport à 2006. Près de 87% des "jambes" réparées à Caudebec-en-Caux partent à l'export.

- L'entreprise emploie 450 personnes, dont environ 80 intérimaires. En prenant son autonomie, Revima va devoir recruter dans les domaines de la vente, du marketing, des finances et du juridique notamment.

- Revima assure la maintenance des trains d'atterrissage des Airbus (de l'A300 à l'A380) et des Boeing. L'entreprise développe aussi une activité de chaudronnerie pour des pièces dites "chaudes" dans les avions, comme les tuyères situées en sortie de réacteurs.

Stéphane Siret