L’aéronautique européenne met le cap sur la Sibérie

19/01/2012 à 9h01

Eurocopter et ATR enchaînent les contrats avec UTair. La compagnie régionale russe, qui, jusque-là, volait avant tout sur Boeing, négocie aussi avec Airbus et profite des pétrodollars pour renouveler des flottes vieillissantes.



En Sibérie, EADS a trouvé sa terre sainte, la région de Tioumen. Et un prophète commercial : UTair, principale compagnie régionale russe derrière Aeroflot. « *Un leader d’opinion dans l’aéronautique du pays ! C’est devenu notre premier client en Russie et notre collaboration doit créer des ouvertures vers d’autres sociétés* », s’enthousiasme Laurence Rigolini, directrice de la filiale d’Eurocopter à Moscou.

Le fabricant d’hélicoptères, filiale du groupe aéronautique et de défense européen, enchaîne les contrats avec UTair. La compagnie, qui dispose de la flotte privée d’hélicoptères la plus étoffée de Russie, a déjà commandé 20 Ecureuil. Commencées en 2011 avec 5 appareils, les livraisons se prolongeront jusqu’en 2013. L’objectif : remplacer les MI8 soviétiques, pour l’inspection d’infrastructures dans cette région pétrolière notamment.

Le deuxième contrat, signé en mars dernier, concerne 15 EC175, le nouveau modèle d’Eurocopter en cours de certification dans le pays, malgré les pressions de son concurrent, le groupe public Hélicoptères de Russie. Avec cet appareil plus large que l’Ecureuil, UTair veut cibler les marchés pétroliers offshore internationaux, une ambition impossible sans une flotte modernisée. « *C’est notre client de lancement* », explique Laurence Rigolini.

Au siège de la compagnie, à Tioumen, Eurocopter a même créé un centre de maintenance puis de formation ouvert à tous les pilotes et mécaniciens russes, quelle que soit leur compagnie. Une première mondiale pour la filiale d'EADS. Autre étape envisagée de la coopération : l'installation d'une chaîne d'assemblage. C'est un vieux projet, sachant qu'Eurocopter discute en parallèle avec le ministère de la Défense pour assembler des Ecureuil dans le pays.

> ***Eurocopter, qui représente près de 75 % de la flotte occidentale d'hélicoptères en Russie, n'est pas la seule branche d'EADS à s'intéresser à la Sibérie. Dans ce territoire très large, comme ailleurs en Russie, les compagnies aéronautiques doivent renouveler leurs vieux appareils. A une différence près : grâce aux pétrodollars, les moyens de manquent pas. UTair a ainsi commandé 20 ATR, ce qui fera de la société le premier client du fabricant d'avions régionaux en Europe d'ici à l'été prochain.***

C'est un changement de stratégie pour la compagnie sibérienne qui, jusque-là, volait avant tout sur Boeing (elle a encore passé commande de 40 B737 l'été dernier). « *Les récents accidents aériens avec des compagnies utilisant des Tupolev ou Antonov et les appels des autorités à moderniser les appareils ont renforcé notre stratégie auprès des compagnies régionales. La Russie est l'un des principaux marchés d'ATR* », confirme-t-on au sein d'EADS à Moscou. Le prochain gros contrat pourrait à nouveau se conclure avec UTair, qui discute avec Airbus pour étendre ses ailes.

Les Echos