

## L'aéronautique russe tente de se refaire une place parmi les grands

Source : La Tribune - 26/04/2011

Au premier Forum aéronautique d'Oulianovsk, l'industrie russe affiche sa renaissance et ses ambitions, mais aussi ses limites.

Depuis près de dix ans, la Russie a l'ambition de reprendre sa place parmi les grands de l'aéronautique mondiale. Porté par cet objectif, le programme gouvernemental de relance de l'industrie aéronautique repose sur trois projets d'envergure devant permettre à la Russie d'atteindre 10 % du marché mondial à l'horizon 2025. Le premier est l'avion régional SuperJet 100 (100 passagers), confié au constructeur Sukhoï, qui a fait appel à tous les grands noms de l'aéronautique mondiale pour réussir le pari de développer le premier avion russe conçu entièrement après la période soviétique.

Pari réussi puisque la veille du Forum aéronautique d'Oulianovsk (la ville de Lénine située sur la Volga à près de 800 km au sud-est de Moscou), le SuperJet a effectué son premier vol commercial inaugural. Sukhoï compte 150 SuperJet dans son carnet de commandes.

Le deuxième programme est un moyen-courrier, le MS-21 (de 150 à 210 passagers selon les versions, pour un coût de 8 milliards de dollars) en phase de développement par le groupe Irkut et dont la conception est basée en partie sur le Tupolev 204 (Tu-204), un biréacteur civil moyen-courrier. Sa commercialisation est prévue pour 2016. Enfin, la Russie s'est récemment lancée dans un troisième projet, « Samolet 2020 » (avion 2020), un appareil de 300 passagers visant le segment low-cost.

### Consortium aéronautique

La renaissance de l'industrie russe est incarnée par l'ancien patron de Sukhoï, Mikhaïl Pogossian, aujourd'hui PDG du puissant consortium OAK créé en 2006 et rassemblant les principaux constructeurs civils et militaires russes (Sukhoï, MiG, Tupolev, Yakovlev, Beriev et Irkut). Le président de la société franco-russe Aeroconcept Trading, Ilia Palamodov, estime d'ailleurs que « le SuperJet 100 est un modèle pour le MS-21. Il y aura aussi un rapprochement industriel entre européens et russes, grâce notamment au fait que Mikhaïl Pogossian pilote le projet ». Ce dernier a porté à bout de bras le SuperJet 100 depuis le début et son succès l'a d'ailleurs propulsé au poste de patron de l'aéronautique russe.

Pour autant, l'industrie russe affiche aujourd'hui encore quelques limites comme l'illustrent les conflits ayant jalonné le Forum. Notamment lorsqu'un ex-vice-ministre des transports, Oleg Smirnov, s'en est pris « à tous ces banquiers qui dirigent aujourd'hui notre industrie », une pique envoyée au PDG d'Aeroflot, Vitali Saveliou, et à Alexandre Lebedev, actionnaire de plusieurs compagnies aériennes russes.

La logique industrielle de concentrer la production dans un cluster s'oppose à la logique politique, qui veut maintenir l'emploi sur des sites éparpillés. Ainsi, l'assemblage final du SuperJet 100 est réalisé sur le site de Komsomolsk-sur-Amour de Sukhoï, soit à 7.000 km à l'est de Moscou. En outre, la logique financière des compagnies aériennes les pousse vers les appareils étrangers beaucoup moins coûteux à l'exploitation. « L'un des gros problèmes des Russes, c'est la maintenance, analyse Ilia Palamodov. Ils produisent trop peu de pièces de rechange. »

Les grandes annonces commerciales et industrielles sont réservées au salon aéronautique de Moscou, MAKS, prévu fin août. « MAKS est une plate-forme pour claironner les succès russes. Les leaders politiques s'y affichent. Le forum d'Oulianovsk sert à parler des problèmes », résume le vice-président de Novikombank, Said Aminov.

## Les industriels français sont devenus des partenaires clés

Source : La Tribune - 26/04/2011

Les droits de douane sur les pièces détachées restent le principal problème.

Etroitement associés à la réussite du SuperJet 100, les industriels français sont des partenaires clés pour l'industrie aéronautique russe... même s'ils sont restés à l'écart du programme du MS-21 d'Irkout. L'un des rares français à tirer son épingle du jeu a été Zodiac, qui a remporté l'appel d'offre sur la cabine de l'appareil. « Les Russes ont préféré varier les partenaires et se sont plutôt tournés vers les américains pour ce projet », analyse Elisabeth Dallo, chef de la mission de la coopération internationale de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC), qui emmenait la délégation française à Oulianovsk. Elle s'est entretenue avec les dirigeants qui comptent dans l'industrie russe, dont le patron d'OAK, Mikhaïl Pogossian et le vice-ministre des Transports, Valeri Okoulov.

Selon Elisabeth Dallo, le principal sujet abordé a été le problème des droits de douane, qui occasionne un surcoût de l'ordre de 20 % à 40 % sur les pièces détachées d'appareils réalisés dans le cadre d'une coopération internationale comme le SuperJet 100. « Cela dissuade fortement les acheteurs potentiels » de cet appareil. « Les dirigeants de l'industrie aéronautique russe sont sur la même longueur d'onde que nous, mais nous avons en face la Direction des douanes russe. Il faut un arbitrage au plus haut niveau. »

### Blocages multiples

Safran est doublement concerné par cette question puisque sa filiale Turbomeca envisage de monter une usine en Russie pour assembler les turbines d'hélicoptères des modèles russes Kamov 226 et 62. « Nous avons déjà signé des accords avec Kamov pour la remotorisation de ces modèles, explique le directeur de Safran pour la Russie, Marc Sorel. Nous attendons maintenant des engagements et des investissements de nos partenaires russes », conclut-il. De son côté, Thales, qui a conçu une partie de l'avionique du SuperJet et démarré des coopérations militaires, se sent bloqué dans un troisième segment : celui de la gestion de l'espace aérien. L'électronicien a proposé à Moscou de l'aider à moderniser le système de navigation aérienne russe, en formant les aiguilleurs et en fournissant des équipements de dernier cri et enfin en cogérant l'exploitation. Mais, « Thales se heurte à Almaz Antei, la société qui monopolise la gestion du ciel russe », explique Elisabeth Dallo. E. G., à Oulianovsk

## Mission réussie pour le 201e vol d'Ariane

CAYENNE, 23 avril (Reuters) –

Le lanceur européen Ariane 5-ECA a mis vendredi sur orbite les satellites de télécommunications Yahsat 1A et Intelsat New Dawn, annonce Arianespace.

Ariane a réussi son décollage à 18h37 locales (21h37 GMT) du centre spatial de Kourou, en Guyane française, avec deux satellites de télécommunications.

Les satellites Yahsat 1A et Intelsat New Dawn ont été mis en orbite pour le compte respectivement de l'opérateur émirati Yahsat et pour l'opérateur New Dawn Satellite Company Ltd.

Cette mission, la deuxième de l'année, est la 201e depuis le vol inaugural d'Ariane, la 57e d'une Ariane 5.

Vingt-sept minutes et 27 secondes après le décollage, Yahsat 1A était placé sur orbite de transfert géostationnaire. D'un poids de 5,4 tonnes, Yahsat 1A a été construit par la filiale d'EADS (EAD.PA: Cotation) Astrium et le constructeur Thales Alenia Space (TCFP.PA: Cotation).

Il fournira pendant 15 ans des services de télécommunications pour des clients à la fois gouvernementaux et commerciaux du Moyen-Orient, d'Afrique, d'Europe et d'Asie du sud-ouest.

Trente-cinq minutes et trois secondes après le lancement, c'était au tour d'Intelsat New Dawn d'être placé sur orbite pour l'opérateur New Dawn Satellite Company Ltd, coentreprise entre le consortium

Intelsat et la firme américaine de gestion de placements et de conseil centrée sur les télécommunications, Convergence Partners.

Le satellite de trois tonnes, construit par le groupe américain Orbital Sciences Corporation, fournira pendant plus de 15 ans des services de télécommunications pour le continent africain.

La mission s'est achevée sous les applaudissements de la salle de contrôle Jupiter, au Centre spatial guyanais.

Il s'agissait du 43e succès consécutif pour Arianespace.

#### LA PREMIÈRE FUSÉE SOYOUZ EN SEPTEMBRE

Après un report le 30 mars dernier, Ariane 5 a pris son envol dans les temps, pour une performance inédite à plusieurs titres.

Avec une charge utile de 10.050 kg, Ariane 5 bat son record de masse placée en orbite de transfert géostationnaire.

Yahsat 1A est quant à lui le premier satellite des Emirats Arabes Unis lancé par Arianespace, "ce dont nous sommes particulièrement honorés" a dit à la presse Jean-Yves Le Gall, le P-DG d'Arianespace.

"C'est un satellite qui va changer beaucoup de choses aux Emirats Arabes Unis. C'est très bien qu'Arianespace puisse se positionner sur ce marché. J'espère que ça leur donnera envie de revenir".

Pour la première fois, deux fusées Soyouz russes seront lancés de Kourou cette année. Le 7 mai, le Cnes remettra les clés du pas de tir à l'Agence spatiale européenne et à Arianespace pour le lanceur russe.

Le premier lancement d'une Soyouz en Guyane française est prévu pour la fin septembre, avec à son bord, les deux premiers satellites de la constellation Galileo.

#### **Poussés par l'Etat, Safran et Thales discutent à nouveau**

27/04/11 | Alain Ruello – Les Echos

Safran-Thales, c'est reparti ! Un an après l'avoir refermé, l'équipementier aéronautique et le groupe d'électronique ont rouvert l'épineux dossier du rapprochement de leurs actifs militaires. L'initiative en revient à Alain Juppé durant son court séjour à la tête du ministère de la Défense, Gérard Longuet ayant repris le flambeau. Bercy pousse également à la roue. « Les discussions ont repris sur un mode constructif », confirme-t-on au sein des pouvoirs publics. « Des équipes travaillent sur le sujet au sein des deux entreprises », ajoute une source industrielle.

Véritable serpent de mer, le dossier part du constat fait par l'Etat, actionnaire et premier client des deux entreprises, qu'en ces temps de restrictions budgétaires, il n'est plus possible de financer des bureaux d'études concurrents. En l'occurrence, deux activités de Thales et de Safran auxquelles la Défense consacre un demi-milliard d'euros par an se recouvrent : l'optronique (électronique appliquée à l'optique), et la navigation inertielle, qui permet à un objet de se repérer dans l'espace de façon autonome. Il s'agit de technologies pointues que très peu de pays maîtrisent, donc protégées des délocalisations.

« Rectifications de frontières »

Au-delà des questions de finances publiques, un rapprochement fait sens d'un point de vue stratégique. Combinées sous une forme ou une autre, l'optronique de Safran et celle de Thales dépasseraient le milliard d'euros de revenus, ce qui ferait de l'ensemble un leader mondial. Pour ce qui est de la navigation inertielle, un regroupement des forces serait un avantage, sans être suffisant, car les américains Honeywell et Northrop Grumman sont loin devant.

Décidé à faire bouger les lignes, Hervé Morin avait poussé les deux industriels à négocier fin 2009, sur la base d'un schéma proposé par la Direction générale de l'armement : l'optronique aurait été

regroupée chez Thales et la navigation inertielle chez Safran. Pour équilibrer les échanges d'actifs, il était également question que Safran récupère la génération électrique (ex-Auxilec), l'avionique et les calculateurs de Thales. Malgré ses efforts, l'ex-ministre de la Défense a dû jeter l'éponge, buttant principalement sur des « questions de principe », témoigne un des négociateurs de l'époque.

Aujourd'hui, à part le ministre de la Défense, les acteurs de la pièce sont les mêmes : Luc Vigneron pour Thales avec Charles Edelstenne pour l'actionnaire Dassault ; Jean-Paul Herteman, côté Safran. Et le dossier reste aussi complexe. Les mêmes causes risquent donc de produire les mêmes effets, même si les discussions actuelles sont beaucoup plus intenses qu'il y a un an.

Gérard Longuet y croit en tout cas. Citant l'exemple du rapprochement Safran-SNPE dans la propulsion solide, le ministre avait déclaré début avril lors du colloque « Défense aéronautique » des « Echos » : « Il y aura d'autres rectifications de frontières. Elles devraient être possibles puisque, en général, ce sont des frontières qui ne séparent pas des pays antagonistes mais des sociétés qui ont le même actionnaire. » Contactés, Safran, Thales et le ministère de la Défense n'ont pas souhaité commenter.

**Messier-Bugatti** inked a contract with Copa Airlines to supply wheels and carbon brakes for 86 new or retrofit Boeing 737NG aircraft.

### **L'Etat pousse Thales et Safran à s'unir** 27/04/11 – Le Figaro

Après l'échec des négociations l'an passé, l'Etat milite de nouveau en faveur d'un rapprochement des actifs militaires des deux groupes.

Un rapprochement entre Thales et Safran serait de nouveau à l'ordre du jour. Les rumeurs de mariage entre les deux groupes français reviennent régulièrement sur le devant de la scène, mais cette fois l'Etat serait à la manœuvre, rapporte le quotidien Les Echos. En dépit de l'échec des dernières négociations l'an passé, l'équipementier aéronautique et le groupe d'électronique auraient engagé «des discussions sur un mode constructif», indique le quotidien.

Le journal ajoute que le précédent ministre de la Défense, Alain Juppé, aurait poussé à une reprise des négociations. L'Etat actionnaire et premier client des deux groupes ne souhaiterait plus financer deux bureaux d'études concurrents et prône une fusion des actifs militaires des deux groupes afin de diminuer les coûts.

#### Méfiance des salariés

Outre les économies réalisées par une union des actifs militaires des deux groupes, l'Etat estime que ce mariage est pertinent d'un point de vue stratégique. Le rapprochement de l'optronique de Safran et celle de Thales donnerait en effet naissance au numéro un dans le domaine, fort de plus d'un milliard d'euros de revenus. Le rapprochement du pôle navigation inertielle serait également justifié.

Toutefois, l'an passé et pour les mêmes raisons, les pouvoirs publics avaient milité en faveur d'un tel rapprochement mais en vain. Les perspectives des fusions des activités optroniques et de navigation inertielle avaient suscité la méfiance des salariés qui craignaient un possible démembrement de leur activité.

Mais début mars, le PDG de Thales Luc Vigneron a déclaré que son groupe était «ouvert à parler avec Safran car nous sommes deux grands groupes internationaux, à base française, qui ont mutuellement intérêt à se renforcer par échange d'actifs complémentaires». Reste à savoir si le nouveau ministre de la défense, Gérard Longuet, saura se montrer plus convaincant que son prédécesseur.

### **Thales. Le groupe d'électronique et l'équipementier...**

28/04/11 | Alain Ruello Les Echos

Thales. Le groupe d'électronique et l'équipementier aéronautique Safran se sont fixé l'été comme échéance pour essayer de parvenir à un accord sur le projet de rapprochement de leurs activités militaires (« Les Echos » d'hier), selon nos informations.

### **New Delhi aurait présélectionné le Rafale et l'Eurofighter**

28/04/11 Alain Ruello Les Echos

New Delhi est sur le point d'annoncer la liste des finalistes pour son méga-appel d'offres portant sur l'acquisition de 126 avions de combat, affirmaient hier plusieurs sites Internet indiens. Les deux appareils encore en lice seraient le Rafale de Dassault et l'Eurofighter du consortium EADS-BAE Systems-Finmeccanica. Les quatre autres prétendants n'auraient pas passé les tests techniques. Ce qui paraît surprenant au regard des avions en cause : le F16 de Lockheed Martin, le F18 de Boeing, le Mig 35 de Mig et le Gripen de Saab. Néanmoins, ce dernier a confirmé ne pas avoir été retenu.

Compte tenu de son importance - on évoque le chiffre de 10 milliards de dollars -, cet appel d'offres suscite de nombreuses rumeurs. Néanmoins, cela fait plusieurs semaines que, dans les milieux de la défense à New Delhi, on laisse entendre que les préférences de l'armée de l'air indienne vont au Rafale et à l'Eurofighter.

Le ministère de la Défense aurait écrit hier aux deux constructeurs pour leur demander de repousser la date de validité de leurs offres au-delà du 28 avril à minuit, date limite fixée pour tous les concurrents. Il n'en aurait pas été de même pour les quatre autres.

L'extrême prudence reste de mise. Mais si l'information se confirme, Washington devrait user de toute sa puissance diplomatique pour contester l'élimination de ses deux champions, Boeing et Lockheed.

Pour Dassault, en revanche, ce serait plus que bienvenu pour relancer les chances d'exporter son avion de combat. D'autant que la diminution annoncée des livraisons de jets civils au premier trimestre s'est traduite par une chute de 21 % du chiffre d'affaires, à 646 millions d'euros. L'avionneur n'a livré que 9 Falcon, contre 17 au premier trimestre 2010, et 2 Rafale au lieu de 3.

### **Russian Helicopters équipera la dernière version de ses hélicoptères multirôles Ka-62 de moteurs Ardiden 3G de Turbomeca**

COMMUNIQUÉ DE PRESSE Paris, le 27 avril 2011

Turbomeca (groupe Safran) et Russian Helicopters, JSC ont signé des contrats portant sur la fourniture d'au moins 308 moteurs Ardiden 3G de Turbomeca, destinés à la dernière version des hélicoptères Ka-62. Cette annonce fait suite au protocole d'intention qui avait été signé le 21 février 2010 pour le développement et la livraison de moteurs Safran pour l'hélicoptère russe Ka-62.

Destinés à des hélicoptères de la classe des 6 à 8 tonnes, les nouveaux moteurs Ardiden 3 sont conçus pour réaliser diverses missions et répondre pleinement aux exigences de ce marché en pleine croissance. Grâce à son architecture modulaire et à son FADEC (Full Authority Digital Engine Control, système de régulation) à double canal, le moteur Ardiden 3 est facile à exploiter et se caractérise par une fiabilité élevée et une consommation en carburant exceptionnellement faible. Les hélicoptères Ka-62 seront équipés d'une variante spécifique de la famille Ardiden 3, le moteur Ardiden 3G.

Actuellement, Russian Helicopters enregistre une augmentation du segment des hélicoptères bimoteurs légers et de moyen tonnage, destinés à accomplir de multiples missions telles que le transport, l'évacuation sanitaire (EMS), le travail aérien et la surveillance.

L'hélicoptère Ka-62, de moyen tonnage, est un nouveau concept à rotor simple. Muni d'un rotor anti-couple intégré, ses pales d'hélice et sa cellule sont constituées à plus de 50 % de matériaux composites polymères. Le Ka-62 est conçu pour transporter 12 à 14 passagers en cabine ou bien une charge à l'élingue extérieure de 2 500 kg et répond aux exigences de sécurité relatives aux vols

internationaux. Il est équipé de systèmes efficaces d'antigivrage et de lutte contre l'incendie en configuration standard. L'hélicoptère Ka-62 devrait être certifié en 2014 et sera exploité pour les missions de recherche pétrolière, de sauvetage et de transport de personnel.

Dmitry Petrov, Président-Directeur général de Russian Helicopters, a déclaré : "La signature de ce contrat permet de renforcer davantage notre coopération à long terme avec Turbomeca. En équipant nos hélicoptères de moteurs Turbomeca, nous continuerons à promouvoir sans nul doute les hélicoptères russes sur le marché mondial". "Je suis très heureux de la signature de cet important contrat avec Russian Helicopters. L'Ardiden 3 confirme ainsi son succès et démontre sa capacité à répondre à la croissance du marché des hélicoptères de six à huit tonnes ", a confié Pierre Fabre, Président-Directeur général de Turbomeca. Ce contrat vient s'ajouter à celui signé entre Russian Helicopters et Turbomeca en 2009 : les deux sociétés avaient signé un contrat portant sur le développement et la production en série du moteur Arrius 2G1, en vue d'équiper le nouvel hélicoptère bimoteur léger russe Ka-226T, à double rotor contrarotatif.

Les parties ont également discuté des moyens d'élargir le partenariat franco-russe dans le cadre des futurs programmes de développement des hélicoptères russes. Turbomeca et Russian Helicopters ont convenu de s'engager à travailler conjointement afin de mettre en place le support des hélicoptères russes équipés de moteurs Turbomeca.

## Inde : le Rafale et l'Eurofighter en finale du contrat MMRCA



Deux Rafale en formation. Photo © Dassault Aviation

Le Rafale de Dassault Aviation et l'Eurofighter du consortium européen, dont EADS Cassidian et BAE System sont les chefs de file dans ce contrat, sont arrivés en finale du contrat MMRCA (Medium Multi-Role Combat Aircraft). Annoncé par le ministère de la Défense indien aujourd'hui, ce contrat porte sur la fourniture de 126 appareils de combat pour l'Indian Air Force (IAF). Cependant ce nombre pourrait monter jusqu'à 220 avions.

Le contrat est estimé à environ 10,4 milliards de dollars US. Les dix-huit premiers chasseurs devraient être construits dans le pays d'origine de l'appareil tandis que le reste sera produit

par Hindustan Aeronautics Limited en Inde.

Le contrat se négocie désormais autant sur les capacités des appareils que sur la face politico-économique de la commande. En effet l'Inde espère aussi des contreparties économiques. Le marché devrait être conclu en juillet prochain mais les retards pourraient repousser la signature du contrat en mars 2012. Cela fait quatre ans que l'Inde attend son nouveau chasseur mais les retards n'ont fait que se succéder depuis la première compétition en 2007.

Pour l'IAF et le ministère, les autres appareils de la compétition, le F/A-18 Super Hornet de Boeing, le F-16 Super Viper de Lockheed Martin, le MiG-35 de Russian United Corporation et le Gripen du suédois SAAB, n'ont pas satisfait les critères techniques du cahier des charges et n'ont donc pas été retenus pour la suite du contrat. Saab avait déjà annoncé qu'il n'avait pas atteint la « short list ».

## Safran - CA du T1 supérieur à l'objectif annuel

publié le 28/04/2011 à 10:26, Cyril Altmeyer et Tim Hepher, Reuters

Safran a annoncé jeudi une hausse de son chiffre d'affaires trimestriel supérieure à son objectif fixé pour l'année, notamment grâce au dynamisme de l'activité de services pour les moteurs des avions long courrier, entraînant une nette hausse du cours.

L'équipementier spécialisé dans l'aéronautique, la défense et la sécurité, qui a réaffirmé ses prévisions pour 2011 et sa confiance pour les années suivantes, a prévu une accélération du redressement pour les court-moyen courriers à la fin de l'année.

Le chiffre d'affaires des services pour moteurs civils a progressé de 12,3% au premier trimestre - en ligne avec la perspective de 10-15% indiquée pour cette année -, mais les ventes de pièces de rechange de CFM International, coentreprise à parité avec General Electric, n'ont progressé que de 6,3% en dollar avec une volatilité encore forte.

"Le redémarrage de l'activité services est plus tardif mais il sera au rendez-vous et on en voit déjà des signes avant-coureurs", a expliqué le PDG Jean-Paul Herteman lors d'une conférence téléphonique. "Nous avons déjà engagé les montées en cadence de pièces de production pour faire face à ce redémarrage".

L'action s'octroie 5,23% à 25,34 euros vers 9h40, affichant la plus forte hausse du SBF 120, avec une capitalisation de 10,6 milliards. Elle réduit sa perte depuis le début de l'année à 4,5%.

Safran a enregistré au premier trimestre un chiffre d'affaires de 2.681 millions d'euros, en hausse de 10,5%, donnant une croissance organique de 7,1%, porté par ses activités de nacelles et d'optronique.

Yan Derocles, analyste chez Oddo Securities, a estimé que la croissance organique du premier trimestre constituait plutôt une bonne surprise.

"Les moteurs à forte puissance ou encore les équipements compensent l'absence de redémarrage de l'après-vente CFM", a-t-il observé.

"La pauvre performance de l'activité ventes de rechanges CFM avec une tendance toujours erratique était un peu anticipée mais les signaux d'une accélération de cette croissance se multiplient", a-t-il ajouté.

### OBJECTIFS REAFFIRMES

Safran vise en 2011 une hausse de son résultat opérationnel courant d'au moins 20% et une croissance d'au moins 5% de son chiffre d'affaires, sur la base d'un euro à 1,33 dollar.

Le cash flow libre devrait s'élever cette année à environ un tiers du ROC en tenant compte d'un accroissement du besoin en fonds de roulement et des investissements en recherche et développement, a réaffirmé le groupe.

Six ans après la fusion fondatrice entre Snecma et Sagem, Safran a modifié la semaine dernière sa gouvernance pour revenir à une gouvernance classique, le président du directoire Jean-Paul Herteman devenant PDG.

Lors de son assemblée générale annuelle, le groupe a également dit avoir "définitivement" tourné la page concernant une éventuelle acquisition de Zodiac Aerospace, à un mois de la fin du gel imposé par l'AMF après des tentatives infructueuses pour convaincre les actionnaires familiaux de Zodiac en 2010.

Jean-Paul Herteman n'a pas souhaité commenter l'information des Echos de mercredi sur une reprise de discussions avec Thales en vue d'échanges d'actifs d'optronique et de navigation inertielle dans lesquels les deux groupes sont présents.

"Il y a toujours le souci de trouver pour la base industrielle et technologique de défense de notre pays les schémas d'organisation les plus optimums possibles", a-t-il rappelé.

"Il existe quelques redondances et une certaine complémentarité entre certaines de nos activités de défense et certaines activités de défense de Thales qui ne sont pas exploitées", a-t-il ajouté.

### **Safran: nouvelle organisation de l'équipe de direction**

Jeudi 28 avril 2011 à 12:21 - Par Cercle Finance

Après le conseil d'administration, réuni le 21 avril dernier, qui a désigné Jean-Paul Herteman, Président-directeur général et Dominique-Jean Chertier, Ross McInnes et Marc Ventre, directeurs généraux délégués (DGD), Safran annonce la nouvelle organisation de son équipe de direction.

Ainsi, Dominique-Jean Chertier, DGD, sera chargé du secrétariat général (Affaires Sociales et Humaines, Juridiques, Institutionnelles, Communication et Audit), Ross McInnes, DGD, sera chargé des Affaires économiques et financières et des Risques, et Marc Ventre, DGD, sera chargé des Opérations industrielles et commerciales.

Un poste de directeur général adjoint Transformation est créé, confié à Yves Leclère. Il regroupera la direction Safran+ (démarche de progrès), la direction centrale de la R&T, et une direction de l'Innovation nouvellement créée.

Jean-Pierre Cojan est confirmé dans sa fonction de directeur général adjoint Stratégie.

Bruno Cotté est nommé directeur général adjoint International, en remplacement d'Emeric d'Arcimoles, appelé à d'autres fonctions au sein du groupe.

Philippe Petitcolin, actuellement Président-directeur général de Snecma intégrera la direction générale du groupe, en tant que directeur général de Défense/Sécurité.

Pierre Fabre, actuellement Président-directeur général de Turbomeca, sera proposé comme Président-directeur général de Snecma dont le conseil d'administration se réunira prochainement.

Enfin, Olivier Andriès, actuellement directeur général adjoint Branche Défense/Sécurité sera proposé comme Président-directeur général de Turbomeca dont le conseil d'administration se réunira prochainement.

La nouvelle organisation sera mise en place après consultation des instances représentatives du personnel et donnera lieu à des nominations complémentaires.

### **La Bourse salue les perspectives de Safran, qui remanie son équipe de direction**

29/04/11 Alain Ruello – Les Echos

Safran a clôturé en hausse de 6,17 % hier, à 25,56 euros, signant la plus forte progression de la séance à Paris. La Bourse a salué la publication du chiffre d'affaires du premier trimestre (2,7 milliards, + 10,5 %) et la confirmation des perspectives pour l'année (au moins 5 % de croissance des revenus). L'équipementier aéronautique a par ailleurs remanié sa direction. Marc Ventre, l'un des trois directeurs généraux adjoints, sera chargé des opérations industrielles et commerciales pour toutes les activités du groupe, sauf la défense et la sécurité qui revient à Philippe Petitcolin. Ce dernier va être remplacé à la présidence de Snecma par Pierre Fabre, qui laisse son poste de PDG de Turbomeca à Olivier Andriès. Bruno Cotté est nommé DG adjoint international, tandis qu'Yves Leclère (responsable de la branche équipements) est nommé DGA transformation.



## Avions de combat : finale 100 % européenne pour l'appel d'offres géant en Inde

28/04/11 Alain Ruello et Patrick de Jacquilot – Les Echos

Sur les six candidats en lice, le ministère de la Défense a retenu le Rafale et l'Eurofighter. Le F-16 et le F-18 américains n'ont pas passé les tests techniques. Reste à voir si l'appel d'offres, évalué à 10 milliards de dollars, ira à son terme, compte tenu des risques de recours.

Coup de théâtre en Inde. A l'issue d'une campagne de tests techniques très poussés, le ministère de la Défense indien a retenu le Rafale du français Dassault et l'Eurofighter du consortium germano-britannico-italien EADS-BAE Systems-Finmeccanica en finale de l'appel d'offres pour l'acquisition de 126 avions de combat. Exit le Gripen du suédois Saab et le Mig 35 russe. Mais surtout, exit les deux appareils américains en lice, le F-16 de Lockheed Martin et le F-18 de Boeing, quitte, pour New Delhi, à infliger un sérieux camouflet à Washington.

L'information, qui avait fait l'objet de fuites sur des sites Internet spécialisés (« Les Echos » de mercredi), a été confirmée ce jeudi par les industriels. Saab a le premier reconnu sa défaite, suivi par les Etats-Unis via leur ambassadeur sur place. Les Russes n'ont pas réagi. Du côté des « vainqueurs », en revanche, on attendait encore ce soir une confirmation officielle du client pour réagir.

Dans les milieux de la défense, cela faisait plusieurs semaines que le Rafale et l'Eurofighter étaient donnés gagnants. Mais dans un pays où tout prend beaucoup de temps, plombé par des scandales de corruption, il n'y avait pas grand monde pour parier que les autorités parviendraient à faire une sélection. De nombreux observateurs rappellent à juste titre qu'il a fallu des années pour lancer la compétition. Même en Europe, Louis Gallois, le président exécutif d'EADS, et Charles Edelstenne, son alter ego de Dassault, ont fait part publiquement de leur scepticisme sur une décision rapide.

Le poids croissant des émergents

Par son importance - on évoque le chiffre de 10 milliards de dollars -, l'appel d'offres indien est le plus important du moment en matière d'avions de combat. Il consacre un peu plus l'importance que prennent les pays émergents alors que les Occidentaux taillent dans leurs budgets de défense. Pour New Delhi, il s'agit d'assurer sur le long terme la prédominance de son armée de l'air, composée principalement de vieux Mig 21 et d'une cinquantaine de Mirage 2000, face au Pakistan qui a fait le plein de F-16 modernes. La militarisation grandissante du voisin chinois joue également.

Habitué des finales (toutes perdues jusque-là), le Rafale a pour lui d'indéniables chances. En Libye, l'avion fait preuve actuellement de l'étendue de ses capacités en combinant des missions de défense aérienne, de renseignement ou de frappe au sol. Il a également démontré son potentiel en Afghanistan. « Tout son système d'armes a été développé de façon cohérente », explique un spécialiste. Si en plus les négociations avec les Emirats arabes unis aboutissent, la modernisation à mi-vie de l'appareil sera facilitée.

Chez Eurofighter aussi on ne cache pas sa satisfaction. Et pour cause : c'est la première fois que l'avion parvient en finale d'un appel d'offres. Par rapport à son concurrent français, il affiche des performances inférieures en termes d'armement. Il ne peut donc pas se prévaloir du même tableau de chasse puisqu'il n'a été engagé qu'en Libye, et encore, pas pour des missions offensives. Le financement de ses évolutions (notamment du radar) pose encore problème, Londres, Berlin et Rome renâclant à mettre la main à la poche. Mais le fait qu'il ait réussi à se qualifier montre qu'il a fait d'indéniables progrès depuis son élimination en Corée, à Singapour, ou encore au Brésil.

C'est donc une victoire incontestable pour l'industrie européenne. A condition que la procédure aille à son terme. Il faut encore départager les deux concurrents sur le prix et les compensations industrielles. Une signature de contrat demandera donc un an au moins. Surtout, la possibilité qu'un des perdants dépose un recours et ramène tout le monde à la case départ est déjà dans toutes les têtes .

## **Avions de combats indiens : le risque d'un recours en annulation pèse sur l'appel d'offres** 28/04/11 Patrick de Jacquilot – Les Echos

Les candidats évincés pourraient tenter de bloquer la signature du contrat en dénonçant certains aspects de la procédure.

Si l'appel d'offres des avions de chasse de l'armée de l'air indienne vient de franchir une étape importante, le processus est encore loin de son terme et pourrait réserver bien des rebondissements. Le risque le plus probable tient au lancement de recours par les candidats malheureux. Selon un industriel du secteur, ce n'est pas une simple hypothèse : « Il est sûr et certain qu'il y aura des réclamations, qui s'accompagneront d'ailleurs de pressions politiques de la part des gouvernements. » Les dirigeants américains et russes, en particulier, se sont fortement engagés dans le soutien de leurs champions nationaux, tout comme Nicolas Sarkozy d'ailleurs, avec une série de visites au plus haut niveau à New Delhi en fin d'année dernière.

L'armée de l'air elle-même s'attend à de tels recours. Son chef a évoqué publiquement tout récemment la possibilité que les exclus « mettent des bâtons dans les roues » de la compétition... L'objectif, selon un observateur du secteur, c'est que « celui qui a perdu fasse en sorte que son concurrent ne gagne pas ».

Et il n'est pas bien difficile de trouver matière à recours dans des procédures aussi longues et complexes. Un exemple tout trouvé : « Les chasseurs ont été testés à des moments différents de l'année, en trois endroits : Bangalore, Leh (au Ladakh, dans l'Himalaya) et à Jaisalmer (dans le désert du Rajasthan), relève un spécialiste. Du coup, ils ont fait leurs tests avec des températures complètement différentes. Ceux qui les ont faits en hiver ont affronté des froids terribles dans l'Himalaya et des températures clémentes dans le Rajasthan. Ceux qui les ont faits l'été ont eu des températures douces au Ladakh et infernales dans le désert. Il y a là de quoi plaider que les conditions n'étaient pas égales pour tous ». L'armée de l'air est d'ailleurs bien consciente du problème, mais dit que tous les constructeurs ont accepté d'avance les conditions des tests et ne pourront donc pas les contester après coup.

Reste que la perspective de recours n'est pas anodine. Dans le passé, de telles procédures ont parfois débouché sur l'annulation complète d'un appel d'offres. En 2008, un contrat de 197 hélicoptères remporté par Eurocopter a ainsi été annulé à la suite d'une action de l'américain Bell. Plus récemment, début 2010, d'autres problèmes de procédure ont conduit à l'annulation de la commande de six avions ravitailleurs Airbus A 330 octroyée à EADS.

### **EADS, le gagnant des avions de combats indiens**

Source : La Tribune - 29/04/2011

Le Rafale de Dassault et le Typhoon d'Eurofighter sont en finale pour le contrat de 126 avions de combat. EADS est actionnaire des deux constructeurs à 46 %.

EADS est aujourd'hui le seul à être certain de tirer des bénéfices l'énorme contrat de 126 avions de chasses (voir à terme 200 ou plus) qu'entend signer l'Inde. C'est le clin d'oeil qui ressort de la « short list » de New Delhi quatre ans après le lancement de l'appel d'offres sur lequel avait postulé tous les géants mondiaux du secteur : le Rafale de Dassault et l'Eurofighter Typhoon construit par le consortium Eurofighter vont se retrouver en finale pour rafler un marché de 12 milliards de dollars. Ironie de l'histoire, EADS est actionnaire dans les mêmes proportions (46 %) dans Dassault et Eurofighter (aux côtés de BAE Systems, et Finmeccannica). Même si le groupe européen d'aéronautique et de défense européen n'a aucun mot à dire chez Dassault, alors que l'Eurofighter fait bel et bien partie de la stratégie de Cassidian, l'entité Défense d'EADS, basé en Allemagne.

Cette finale pour le gros appel d'offres en matière d'avions de chasse depuis 15 ans est une surprise. « Si l'Eurofighter n'est pas une surprise parce qu'il aurait permis d'établir une liste équilibrée face un avion américain, la présence du Rafale et l'absence d'appareils américains constituent une surprise », explique un analyste.

Match politique

Aucun des deux appareils américains (le F-16 de Lockheed Martin et le F-18 de Boeing) n'a en effet été retenu. « Nous sommes profondément déçus », a réagi l'ambassadeur américain en Inde Timothy Roemer. Un revers de taille après la visite de trois jours en Inde de Barak Obama. Outre les Américains, le russe MIG est passé à la trappe alors que les MIG 21 composent une grande partie de la flotte de l'armée de l'air indienne (avec des Mirages de Dassault). Le Gripen du Suédois Saab aussi.

Derrière le match Rafale-Eurofighter va se jouer celui du politique entre un avion français et un avion européen. « Est-ce l'Inde veut privilégier ses relations avec la France ou avec quatre grands pays de l'Union ? La réponse donnera probablement le nom du vainqueur », explique un expert.

Certains estiment par ailleurs que le gouvernement indien pourrait également intégrer dans son choix le marché des rétrofit de ses avions actuels. « Ce marché pourrait être accordé à Dassault et celui des avions neufs à Eurofighter », n'exclut pas un analyste. Mais la taille de ces marchés sont complètement différents.

Selon les termes du contrat que prévoit de signer l'Inde, 18 appareils seraient achetés directement aux avionneurs d'ici à 2012, les 108 restants devant être construits en Inde. Pour autant, la décision finale pourrait prendre du temps. De nombreux appels d'offres dans le secteur sont restés bloqués pendant des années en Inde.

### **Vers la modernisation des Mirage 2000 indiens**

Source : La Tribune - 29/04/2011

Une bonne nouvelle pourrait-elle en cacher une autre pour Dassault et ses deux partenaires Thales et Safran ? Possible. L'Inde pourrait après plusieurs années de « valse-hésitations » décider la semaine prochaine de lancer lors d'un comité d'investissement la modernisation de ses 51 Mirage 2000-H, selon un bon connaisseur du dossier. D'autres estiment qu'il est encore trop tôt pour l'affirmer mais restent optimistes sur ce dossier, qui avait rebondi lors de la visite de Nicolas Sarkozy à Delhi en décembre. Les négociations sur la modernisation des cellules des avions sont terminées tant au niveau des prix que des modalités techniques. L'Inde continue de négocier la partie armement (près de 500 missiles air-air) entre MBDA, dont une délégation est actuellement surplace, et l'Israélien Rafael. Au total, le contrat est estimé à 2,2 milliards de dollars. M. C.

### **Les compensations industrielles, un casse-tête à 5 milliards de dollars**

29/04/11 Patrick de Jacquilot – Les Echos

L'obligation pour le vainqueur de la compétition de recycler en Inde 50 % de la valeur du contrat sera très difficile à respecter.

L'un des problèmes les plus difficiles à régler pour l'avionneur qui remportera l'appel d'offres des 126 avions de combat indiens est celui des compensations industrielles. New Delhi impose que le vainqueur injecte 50 % du montant du contrat en Inde sous forme de production, de sous-traitance ou d'investissements dans la défense. Très courante en matière militaire, cette disposition vise à réduire la facture pour le pays acheteur et à favoriser le développement de l'industrie locale, grâce aux transferts de technologie.

Le problème, c'est qu'il n'est pas facile dans des secteurs de très haute technologie comme celui-ci de trouver en Inde des partenaires ou des compétences capables d'absorber l'équivalent de 5 milliards de dollars. Difficulté supplémentaire : la législation indienne interdit aux étrangers de détenir plus de 26 % d'une coentreprise de défense, ce qui est très dissuasif en termes de maintien du contrôle des technologies apportées à un partenaire local. Le patronat indien réclame un assouplissement de cette règle, en vain jusqu'à présent.

Les candidats à l'appel d'offres des avions de combat s'étaient ouverts du problème auprès des autorités indiennes, qui en ont tenu compte. De nouvelles règles ont été promulguées en début d'année, assouplissant assez fortement le régime en place. Ainsi, des investissements dans les secteurs de la sécurité intérieure ou de l'aviation civile pourront être acceptés en compensation de contrats de défense, ainsi que des services de formation ou d'entretien. Cependant, ces nouvelles

règles ne seront pas rétroactives. En principe, elles ne pourront donc pas s'appliquer à l'appel d'offres des avions qui a été lancé en avril 2008. « En réalité, confie-t-on dans les milieux de la défense à New Delhi, tout est possible. C'est typiquement quelque chose que le vainqueur de la compétition va demander à négocier avec les pouvoirs publics indiens. Si les nouvelles règles peuvent être utilisées, cela peut lui faciliter énormément la tâche. »

En particulier, note un professionnel, « si EADS gagne le contrat et qu'il obtient d'appliquer les nouvelles règles, son problème de compensations industrielles pourrait être réglé d'un seul coup, puisque le groupe fabrique des pièces d'Airbus en Inde. C'est un avantage dont Dassault ne pourra pas disposer ». En attendant, le groupe aéronautique européen a annoncé la création d'un centre d'ingénierie militaire sur place, qui devrait compter 200 personnes en 2012.

### **Safran fusionne ses filiales d'atterrissage et de freinage**

publié le 02/05/2011 , Reuters

Safran a annoncé lundi la fusion de ses filiales Messier-Bugatti, Messier-Dowty et Messier Services, créant ainsi Messier-Bugatti-Dowty, leader mondial des fonctions d'atterrissage et de freinage aéronautiques.

Alain Sauret, actuel PDG de Messier-Bugatti, prendra la tête de la nouvelle société, tandis que Gilles Bouctot, actuel directeur général de Messier-Dowty, en deviendra le directeur général adjoint.

"Cette fusion est une étape décisive pour renforcer notre position sur chacun de nos segments de marché. Nous sommes désormais en mesure de proposer un portefeuille étendu de systèmes d'atterrissage et de freinage intégrés, ainsi que les équipements et services associés", se réjouit Yves Leclère, directeur général adjoint de Safran, cité dans un communiqué.

### **Note de Alain pour ci-dessous : « .... Houla ... du calme les garçons ! ce n'est pas la première fois que l'on se fait balader ... ! ... »**

#### **Inde : le Rafale en pôle position**

Vincent Lamigeon, journaliste à Challenges - 28.04.2011

Pour un coup de théâtre, c'est un coup de théâtre. L'info, d'abord distillée dans des sites spécialisés indiens, vient d'être confirmée par une source off du ministère de la Défense indien à l'AFP : le Rafale et l'Eurofighter Typhoon seront bel et bien les deux finalistes de l'énorme appel d'offre d'indien MMRCA (Medium Multi-Role Combat Aircraft, 126 appareils, 12 milliards de dollars). Exit le F-16 et le F-18 américains, bye bye le Gripen suédois et le MiG-35 russe : la lutte se résumerait donc aux deux frères ennemis européens, à la lutte pour renouveler une partir des 700 chasseurs de la quatrième force aérienne du monde.

Après la déconvenue brésilienne, la campagne indienne sera-t-elle la bonne ? La complexité du client fait que l'info doit être prise avec des pincettes : en avril 2009, des sources avaient fait état de l'élimination du Rafale de la compétition, du fait de critères techniques non atteints, ce qui avait été démenti par la suite. De même, un « repêchage » d'un ou plusieurs concurrents malheureux - au hasard, un appareil américain- est toujours possible.

N'empêche : pour les Américains, le coup est rude. Le F-16 de Lockheed Martin et le F-18 de Boeing, pourtant « combat proven » et respectivement vendus dans 25 et 10 pays, sont éjectés de la compétition, malgré le lobbying forcené de Barack Obama. Certes, l'Indian Air Force n'avait jamais acheté de chasseur américain, sa flotte étant essentiellement composée d'appareils russes (MiG 21, 27 et 29, Sukhoi Su-30), et français (Mirage 2000 et des vieux SEPECAT Jaguar), en attendant le chasseur HAL Tejas de conception indienne, prévu pour 2013 si Hindustan Aeronautics Ltd parvient à tenir les délais. Mais l'achat d'une dizaine d'appareils de transport C-17 de Boeing en 2010 avait été interprétée comme un début de conversion indienne aux matériels américains. Les industriels US repasseront.

L'autre leçon, c'est la confirmation de la déconfiture du Gripen du suédois Saab, dont on se demande encore comment l'armée de l'air brésilienne peut le préférer au Rafale ou au F-18, mais surtout la baisse tendancielle de l'influence militaire russe sur un marché indien qui lui était jusqu'à présent fidèle. En achetant du MiG, l'Inde se serait exposée à un quasi monopole russe sur sa flotte de chasseurs. Pas vraiment l'idéal pour un client qui a toujours essayé de maintenir une double source sur les grands programmes pour ne pas dépendre d'un seul fournisseur.

Et maintenant ? Chacun fourbit ses armes. Le Rafale peut compter sur ses performances en Libye, où il a largement démontré ses capacités multi rôles (frappes au sol, reconnaissance, supériorité aérienne). Il peut également bénéficier des relations nouées de longue date entre l'armée de l'air indienne et Dassault Aviation, dans le cadre de la flotte de Mirage. Le Typhoon, lui, peut s'appuyer sur la force de frappe diplomatique des quatre pays qui le conçoivent (Allemagne, Royaume-Uni, Espagne, Italie), qui lui a permis de décrocher deux contrats export, l'Autriche et l'Arabie Saoudite. L'armée de l'air indienne a promis une réponse définitive en juillet.

### **Airbus a trouvé un accord avec les motoristes de l'A400M** Le 03 mai 2011 par Remy Maucourt – L'Usine Nouvelle

Les retards massifs du programme A400M ont tendu les relations entre Airbus Military et le consortium de motoristes associé au projet. Le litige est aujourd'hui soldé.

L'A400M a pris son envol avec plus de quatre ans de retard. Les pays clients du programme ont dû signer un accord permettant de financer les 3,5 milliards d'euros de surcoût de ce programme.

Parmi les causes de ces retards, le système de propulsion de l'avion, qui a connu des problèmes chroniques. Les relations sont donc devenues conflictuelles entre Airbus Military et son fournisseur pour les moteurs, EPI Europrop International. Ce consortium regroupe le français Snecma (Safran), le britannique Rolls Royce, l'espagnol ITP et l'allemand MTU.

Un accord a été trouvé entre les deux entités, selon EPI. "Cet accord règle toutes les questions en suspens entre les deux groupes" précise le communiqué. Aucun détail n'a été publié au sujet d'un éventuel arrangement financier.