

CROISSANCE

Vallair Industry étend ses prestations

Un technicien de Vallair Industry procède au montage de l'outillage de dépose d'un moteur A330.



LA FILIALE MRO DU GROUPE VALLAIR ACCÉLÈRE SON DÉVELOPPEMENT EN METTANT EN ŒUVRE LES MOYENS QUI LUI PERMETTRONT DE QUASIMENT TRIPLER SON ACTIVITÉ D'ICI CINQ ANS. ELLE ENVISAGE, PARALLÈLEMENT, DE PARACHEVER LA DIVERSIFICATION DE SES ACTIVITÉS EN OBTENANT DES CONTRATS OEM ET MCO.

Vallair Industry, filiale du groupe Vallair regroupant les activités MRO, monte en puissance. Et cette accélération s'apparente à une croissance exponentielle tant les chiffres annoncés témoignent d'une réelle volonté de la filiale de répondre aux besoins d'un marché en expansion. De 37 M€ en 2022, son chiffre d'affaires devrait, en effet, passer à 55/56 M€ dès cette année pour dépasser finalement le cap des 100 M€ d'ici cinq ans. Surtout, ce surcroît d'activité ne tient pas compte d'une éventuelle opération de croissance externe. Ce sujet se résume, pour l'instant, à des discussions informelles.

UN HANGAR BIEN REMPLI.

En attendant, Vallair Industry capitalise sur le niveau de charge de ses deux sites de Châteauroux et de Montpellier, le premier étant désormais spécialisé dans le secteur des avions bicouloir.

« Nous sommes très satisfaits de la montée en puissance du nouvel outil industriel que constitue le hangar de 8 520 m² de Châteauroux. Devenu opérationnel début février 2022 et comprenant, à l'heure actuelle, deux lignes de checks C d'Airbus A330ceo, son plan de charge est d'ores et déjà assuré pour les six mois à venir. Pour autant,

nous évaluons dès maintenant la capacité à prendre en charge des A330neo ainsi que des A350. Pour les premiers, cela pourrait intervenir dès la fin de cette année, les A350 étant traités à leur tour à partir du premier trimestre 2024. Nous n'écarterons pas, à ce stade, la possibilité d'y ajouter des A340 si le marché le demande », explique Gilles Fossecave, directeur général de Vallair Industry.

Vallair Industry réalise également actuellement la conversion d'un premier A330-300 e-class destiné au marché du commerce électronique. Cette opération intègre, notamment, les modifications suivantes : retrait de tous les équipements passagers, mise en place de panneaux de soute et de planchers spécifiques en cabine et mise en conformité des équipements de détection d'incendie. Cette modification réversible fera l'objet d'une STC (certification de type supplémentaire). Elle pourrait être accordée par l'EASA d'ici début 2024.

Occupant également sur site les 11 000 m² de l'ancien hangar Marcel Dassault, Vallair Industry y développe son activité de réparation aérostructure tout en étant en mesure de proposer tous types de travaux sur éléments déposés des A320, B737 et A330. D'ici à fin 2023, Vallair Industry proposera, en outre, une offre supplémentaire, celle du démantèlement de moteurs de type CFM 56-5A et 5B.

NOUVELLES INSTALLATIONS À MONTPELLIER.

Le spécialiste MRO va connaître également d'importants développements à Montpellier en prolongement d'un investissement de 7 M€. Car c'est un nouvel hangar de 2 500 à 3 000 m² qui va voir le jour en sus du hangar actuel qui

sera rénové. D'une capacité de 1,5 position, il deviendra opérationnel au quatrième trimestre 2024.

Ainsi sera confortée la position de Montpellier dans le secteur des court et moyen-courriers. Les checks C qui y sont réalisées concernent les ATR de tous types, les A320ceo et neo et les Boeing 737NG. Les MAX suivront à l'ouverture du nouveau hangar. « Tous ces investissements incluant l'augmentation de nos capacités de stockage actifs (jusqu'à 25 appareils, ndlr) vont nous permettre de développer le marché compagnies, notre ambition étant d'assurer la maintenance en direct pour le compte de compagnies clientes », ajoute le dirigeant.

COMPLÉTER LA PALETTE.

Mais ce n'est pas là le seul secteur où Vallair Industry souhaite se développer. Afin de se mettre à l'abri de retournements de cycles ou de situations exceptionnelles comme celles liées à la crise de la Covid-19, la société ambitionne aussi de se positionner sur deux nouveaux marchés : les OEM (constructeurs) et le MCO (maintien en condition opérationnelle). Comme le souligne en effet Gilles Fossecave, « L'équilibre pour un MRO passe par quatre piliers : les loueurs d'avions, les compagnies aériennes, les OEM et le MCO ».

La société devra, toutefois, faire face aux redoutables enjeux que représente l'augmentation de ses effectifs. Sur le seul site de Montpellier, ils devraient ainsi passer de 100 à 150 personnes d'ici fin 2024. Vallair Industry pourra, sur ce point, s'appuyer sur le récent rachat par le groupe de la société Aircraft Academy.

■ Olivier Constant