



## La tentative de rattrapage de l'industrie aéronautique chinoise

*Considérée par Boeing et par Airbus comme le futur premier marché mondial pour les avions de ligne, la Chine cherche à réduire sa dépendance envers les constructeurs étrangers. Le développement de l'industrie aéronautique nationale fait partie des priorités du plan Made in China 2025 dont l'objectif est de promouvoir les technologies de pointe. En 2008, la restructuration d'Aviation Industry Corporation of China (AVIC) et la création de Commercial Aircraft Corporation of China (COMAC) ont matérialisé cette ambition.*

### Une multiplication de partenariats au service de la conquête de parts du marché aéronautique chinois

À l'horizon 2035, les besoins du marché chinois sont estimés à 6 800 avions de ligne, soit des contrats d'une valeur supérieure à 1 000 milliards de dollars. Dans cette perspective, *Airbus* a choisi, dès 2007, de créer, en partenariat avec *AVIC*, une usine d'assemblage de ses *A320* à *Tianjin*. Cette stratégie a permis au constructeur européen de passer de 4% à 50% de parts de marché en Chine entre 1995 et 2014. Malgré ses réticences initiales, *Boeing* a accepté d'installer, en 2015, dans la région de *Shanghai*, sa première usine en dehors du territoire américain.

Soutenues financièrement par l'État chinois, *AVIC* et *COMAC* sont toutes deux majoritairement détenues par la *State-owned Assets Supervision and Administration Commission (SASAC)* qui est chargée de la supervision des entreprises publiques. La *COMAC*<sup>1</sup>, dont l'objectif est directement de concurrencer *Airbus* et *Boeing*, s'appuie sur le *C-919*, un moyen-courrier, mais prévoit aussi, à partir de 2025, de construire un long courrier, le *C-929*, en partenariat avec l'entreprise russe *United Aircraft Corporation*. *AVIC*<sup>2</sup>, qui se concentre essentiellement sur les aéronefs militaires et sur les équipements aéronautiques, a passé des accords de partenariat avec *Airbus* et *Finmeccanica* pour construire les hélicoptères de combats *EC-120* et *CA109*, mais aussi avec *Embraer* pour les jets régionaux *ERJ145s* et *Legacy 650s*.

### Une absence de transferts de technologies à caractère stratégique

Un certain alarmisme découle de ce rattrapage accéléré. Cependant, les entreprises chinoises ne maîtrisent pas encore parfaitement les techniques nécessaires à la construction de ces appareils. Le vol inaugural du *C-919* s'est déroulé avec succès, le 5 mai 2017, mais avec plus de 3 années de retard sur le programme initial. L'*ARJ-21*, le premier avion de ligne régional à avoir été développé et produit en série en Chine, ne respecte pas les normes de sécurité qui lui auraient permis d'obtenir l'agrément de la *Federal Aviation Administration*<sup>3</sup> (FAA). De ce fait, les commandes pour ces aéronefs émanent presque exclusivement de compagnies chinoises. De plus, en ce qui concerne le *C-919*, si l'on exclut le fuselage, les ailes et la queue de l'avion, l'ensemble des équipements sont fournis par des sociétés occidentales qui refusent de produire en Chine tout ce qui relève du secret industriel.

En 2012, *EADS* a révélé avoir été victime d'un piratage informatique d'ampleur d'origine chinoise, ce qui laisse supposer que le vol de données sensibles pourrait être l'une des stratégies adoptées par Pékin. Mais la Chine investit aussi massivement dans les nouvelles technologies. D'après l'*OCDE*, avec 2,5% de son PIB consacré à la *R&D* en 2020, elle devrait atteindre, en valeur, le premier rang mondial dans ce domaine. La création de l'*Aero Engine Corporation of China (AECC)*, en 2016, illustre la volonté du pays de produire ses propres moteurs d'avions. Doté d'un capital initial de 8 milliards de dollars, *AECC*, qui emploie 97 000 personnes, a obtenu, depuis 2017, le soutien officiel de la Banque Chinoise de Développement afin de poursuivre son expansion industrielle.

*Malgré des progrès évidents dans le secteur aéronautique, le fossé technique entre les entreprises chinoises et les acteurs de l'actuel duopole reste considérable car les projets d'avions chinois reposent encore sur des technologies de seconde génération. En outre, Airbus et Boeing affirment détenir des technologies innovantes qui devraient leur permettre de conserver leur leadership pendant encore plusieurs décennies.*

- 1 L'*Export-Import Bank of China*, une banque étatique, a récemment annoncé qu'elle accordait près de 8 milliards de dollars de fonds à *COMAC* pour ses projets d'avions.
- 2 *AVIC* qui emploie 450 000 personnes a réalisé, en 2015, un chiffre d'affaires de 4,18 milliards de dollars. Une progression de 15,9% qui la place en 28<sup>ème</sup> position du classement des avionneurs internationaux.
- 3 La FAA est l'agence gouvernementale chargée des réglementations et des contrôles concernant l'aviation civile aux États-Unis.