



L'accord sino-ukrainien pour relancer la production de l'*Antonov-225*

Avec le démantèlement de l'URSS, l'industrie ukrainienne a gardé des acquis techniques considérables, notamment dans le domaine de l'aéronautique militaire. Malgré la relation de proximité entre Moscou et Pékin, la Chine a acheté et acquis les licences de fabrication d'aéronefs ukrainiens tels que les aéroglisseurs Zubr ou l'An-178. L'entreprise ukrainienne Antonov aurait même fourni des conseils techniques pour la conception du transporteur Xian Y-20. L'An-225, le plus long et le plus lourd avion du monde, va, à son tour, être intégré au complexe militaro-industriel chinois.

Le rêve soviétique devient chinois

Au-delà de ses capacités militaires avérées, la fonction première de l'*Antonov-225* était de transporter, en 1989, la navette spatiale soviétique *Bourane* et de convoyer les différents éléments de la fusée depuis le centre de la Russie vers le site d'assemblage de Baïkonour (Kazakhstan). Cette unique mission explique qu'il n'ait été construit qu'à un seul exemplaire, bien que la construction d'un second *An-225*, commencée dans les années 1980, n'ait jamais été achevée.

Le 30 août 2016, le constructeur ukrainien *Antonov* a signé un accord de coopération avec le constructeur privé chinois *Aerospace Industry Corporation of China (AICC)*. La production du plus gros avion-cargo au monde, l'hexamoteur *Antonov-225* « *Mriya* » (rêve), va être relancée après une interruption de programme de plusieurs années. D'abord, le second exemplaire de l'*An-225*, dont la construction avait été interrompue, va reprendre en Ukraine¹ et sera livré à la Chine en 2021. Surtout, des exemplaires supplémentaires de l'avion seront construits en Chine par *AICC*, sous licence *Antonov*. En effet, l'accord opérerait un transfert de technologies et de compétences au profit de la Chine pour une production domestique à court terme.

Une valeur militaire pratique, technologique et commerciale

Fort de ses 84m de long et 88m d'envergure², l'*An-225* est un aéronef équipé de 6 réacteurs et de 32 roues, qui peut parcourir une distance de 14 000 km avec une vitesse de croisière de 800 km/h. Ce sont surtout ses capacités de transport, qui peuvent atteindre jusqu'à 250t, qui rendent cet avion particulièrement adapté au transport de fret ou au transport stratégique.

L'*An-225* est alimenté par de puissants moteurs *Ivtchenko-Progress D-18T*³, dont la Chine ne maîtrise pas la fabrication. L'accord devrait permettre à Pékin de bénéficier, en plus des transferts de technologie, de l'acquisition des licences de fabrication de l'avion *An-225*, ainsi que de ses moteurs *Progress D-18T* qui sont pour l'instant la propriété d'*Antonov*. À cause de son vieillissement, les améliorations (cockpit et avionique) qui devraient être apportées à l'*An-225* pourraient également profiter au complexe militaro-industriel chinois.

Depuis une décennie, l'appareil militaire chinois se perfectionne mais n'arrive pas à combler le déficit logistique de ses capacités militaires. Le transport stratégique chinois repose encore sur un nombre restreint d'avions cargo de capacité d'emport faible ou moyenne, même si l'entrée en service de l'*Y-20* devrait redynamiser cette composante. Le potentiel militaire offert par un tel avion est donc considérable pour la Chine qui pourrait, à terme, en produire une dizaine par an. Une flotte d'*An-225* offrirait des capacités de transport stratégique patrimonial exceptionnelles pour Pékin⁴, qui pourrait asseoir ses ambitions mondiales.

Le Mriya devait être le signe de la grandeur de l'URSS. Il incarne désormais les ambitions de Pékin qui se fixe des défis techniques, comme celui de construire seule l'An-225. Cette manœuvre intègre aussi une forte dimension symbolique pour la Chine comme pour la communauté internationale, car le plus grand avion du monde sera chinois. Enfin, grâce à l'An-225, la Chine aura une réelle capacité pour des missions civiles et militaires à longue distance, avec même de potentielles nouvelles ouvertures commerciales et géopolitiques dans le cadre de la nouvelle route de la Soie.

Ces propos ne reflètent que l'opinion de l'auteur.

1. Arrêté à environ 60/70%, il devrait être complété pour un coût estimé à 300 millions de dollars, essentiellement payé par Pékin.
2. Contre respectivement 72 mètres et 79 mètres pour l'*A380*.
3. Un turbofan triple corps à haut taux de dilution de forte puissance, taré à plus de 20 tonnes de poussée.
4. L'*An-225* peut transporter 5 à 6 tanks ou 12 véhicules de transport de troupes chinois, mais aussi des lance-missiles et de l'artillerie lourde, des hélicoptères ou même des chasseurs.