

Challenge^s

Le C919 de Comac, une alternative viable à l'Airbus A320 et au Boeing B737?

Par Challenges.fr le [05.05.2017 à 19h33](#)

Le COMAC C919, avion de ligne moyen-courrier développé par l'industrie aéronautique chinoise, a effectué son premier vol ce vendredi. Porteur de grandes ambitions, il a bénéficié de beaucoup de moyens. Pour autant, la route est encore longue et incertaine jusqu'au succès commercial. Par Jean-François Dufour, directeur de DCA Chine Analyse.



Considéré comme une priorité nationale dès son lancement en 2008, l'année de la constitution de son constructeur COMAC (Commercial Aircraft of China), le programme C919 s'est vu doter de moyens considérables par les autorités chinoises.

Moyens industriels

Ceux-ci ont d'abord concerné le développement industriel. Outre le financement des différentes filiales d'AVIC (Aviation Corp. of China, le conglomérat dont COMAC a été détaché pour gérer les programmes dédiés à l'aviation commerciale) impliquées dans sa fabrication, ces moyens ont également soutenu le développement de pas moins de 16 co-entreprises avec des spécialistes étrangers associées au programme.

Précédent historique

La Chine a mobilisé ces moyens parce qu'elle avait tiré les leçons d'un précédent historique. Le C919 n'est en effet pas le premier avion de ligne développé par la République populaire à avoir volé. Cet honneur revient au quadriréacteur Y10, en 1980. Résultat d'une rétro-conception du [Boeing](#) B707, cet appareil avait été une réussite technique ... et un échec commercial total, proposant aux compagnies chinoises un appareil dont le modèle avait fait son premier vol un quart de siècle plus tôt.

Enseignements récents

Et l'industrie aéronautique chinoise a intensifié ses efforts ces dernières années à cause d'un autre précédent beaucoup plus récent. Le premier programme mené à bien par COMAC (qui en avait hérité à sa création), celui du jet de transport régional ARJ21, lui a en effet démontré toute la distance séparant un premier vol – réussi en 2008 - d'un déploiement commercial. Seuls deux ARJ21 sont en effet en service à ce jour.

Moyens commerciaux

Le C919 a également bénéficié d'énormes moyens financiers pour soutenir sa commercialisation. L'essentiel des 570 commandes (fermes et options) enregistrées avant son premier vol, a en effet reposé sur des sociétés de leasing, filiales des grandes banques du pays. Comme dans d'autres industries, ce soutien financier massif pourrait s'avérer décisif pour le déploiement du C919 ... si l'avion convainc les compagnies aériennes.

Manque de références

Le C919 part en effet avec un handicap de taille: alors même qu'ils n'ont cessé de se moderniser – la dernière génération de l'A320, le neo, est entrée en opérations en 2016, et celle du B737, le MAX, le fera en 2017 -, les deux concurrents qu'il vise bénéficient de trente et cinquante ans d'opérations (la première génération de l'A320 a volé en 1987, et celle du B737 en 1967) qui ont abondamment démontré leur viabilité économique. Alors que les compagnies aériennes doivent prendre en compte une multitude de facteurs – depuis la consommation en carburant jusqu'aux coûts de maintenance, en passant par la disponibilité effective – pour apprécier la rentabilité d'un modèle, le C919 n'a aucun précédent leur permettant de se faire une idée. Et puis il faut gagner la bataille des certifications européennes et américaines.

Première bataille en Chine

La bataille pour convaincre sera longue, et commencera en Chine même. Plus de 1.800 A320 et B737 sont en effet en service dans les flottes des compagnies chinoises aujourd'hui. Quelles que soient les pressions des autorités, il faudra les convaincre de la capacité du C919 à s'y substituer, avant d'envisager de convaincre de grandes compagnies étrangères.

Par Jean-François Dufour, directeur, DCA Chine Analyse