

Les Echos

Jean-François Dufour : « **Le C919 représente une étape essentielle pour l'aéronautique chinoise** »



05/05/2017 - Le COMAC C919 a effectué son vol inaugural ce vendredi. Quelles ambitions et quelles limites pour le concurrent chinois d'Airbus et de Boeing ? Les réponses de Jean-François Dufour, directeur, DCA Chine Analyse.

Le C919, qui a effectué son premier vol aujourd'hui, part avec un carnet de commandes déjà bien fourni. Comment cela s'explique-t-il ?

Ce carnet de commandes est effectivement à un niveau habituel pour un constructeur très jeune - COMAC (Commercial Aircraft of China) a été créé en 2008, pour reprendre un programme en cours (l'ARJ21) et développer le C919 -, et pour un projet sans précédents plaidant en sa faveur - c'est-à-dire d'autres appareils du même constructeur qui auraient fait leurs preuves.

L'explication réside dans l'ingénierie financière déployée par les autorités chinoises. Sur les 570 C919 commandés avant même son premier vol, seuls 140 l'ont été par des compagnies aériennes. La mise à contribution de ces compagnies - chinoises pour sept d'entre elles, ou à financements chinois pour une huitième - ne pouvait en effet mettre en péril leurs résultats en excédant leurs capacités financières.

L'essentiel des commandes du C919, avec près de 400 appareils, a donc été passé par une douzaine de sociétés de leasing, apparues dans les années qui ont suivi le lancement du programme.

Et derrière ces loueurs, qui devront ensuite trouver des opérateurs à ces appareils, on trouve pratiquement toutes les grandes banques du pays. Concrètement, onze des quinze premières banques chinoises (en termes de volumes de prêts), et l'un des principaux groupes d'assurance du pays, ont créé des filiales de leasing qui apportent les capitaux derrière le carnet de commandes de départ du C919.

Les autorités chinoises veulent-elles vraiment concurrencer Airbus et Boeing sur un marché global, ou le C919 est-il simplement destiné à occuper le terrain sur le marché intérieur chinois ?

Lorsque le projet du C919 a été officiellement lancé en 2008, il l'a été avec de grandes ambitions. L'objectif était résumé dans une formule qui voulait qu'après le "A" d'Airbus et le "B" de Boeing, il faudrait désormais compter avec le "C" de COMAC. Neuf ans plus tard, les ambitions restent les mêmes à terme. Mais entre-temps l'industrie aéronautique chinoise a été confrontée

à la difficulté du développement industriel d'un avion de ligne, avec le premier programme d'"exploration" qu'a constitué le court-courrier ARJ21. Avec seulement deux exemplaires en service (malgré plus de 300 commandes) huit ans après son premier vol, l'ARJ21 a montré à COMAC tout l'écart qui sépare un premier vol d'un déploiement commercial.

Les deux dimensions, domestique et globale, sont en fait liées. COMAC sait que, même si la force de frappe financière nationale permettra d'emporter les commandes de compagnies de petits pays, il sera difficile de convaincre les grandes compagnies aériennes internationales et que cet objectif passe par un succès préalable sur son énorme marché domestique.

Sur celui-ci même en effet, le C919 sera en concurrence avec les A320 et les B737, qui sont ou seront bientôt assemblés (pour Airbus) ou finalisés (pour Boeing) en Chine - dans son usine de Tianjin pour Airbus, et dans celle dont la construction a été engagée en mars de cette année à Zhoushan pour Boeing. Les compagnies chinoises appelées à contribuer au décollage commercial du C919, en l'opérant sur leurs liaisons intérieures ou régionales, ne pourront le faire que si cet appareil s'avère compétitif face aux A320 et B737 opérés par leurs concurrents sur le marché domestique.

Le relatif échec du petit bi-moteur ARJ21, lui aussi 100 % chinois, ne devrait-il pas amener Pékin à en tirer des enseignements ?

Il ne fait pas de doute que le constructeur chinois en a déjà tiré les leçons. Il ne peut pas se permettre, sur un programme qu'il a voulu aussi visible que le C919, d'enregistrer des délais comparables. Les retards qui ont été enregistrés pour le premier vol du C919 - initialement annoncé pour 2014 - sont imputables à la volonté d'arriver avec un appareil beaucoup plus abouti. Mais il ne s'agit que d'un début, et les tests généreront des adaptations qui seront essentielles pour que COMAC dispose d'un appareil crédible, en termes d'exploitation, face à des concurrents qui ajoutent à l'argument commercial de leur long historique d'exploitation (le B737 a fait son premier vol il y a cinquante ans, et l'A320 il y a trente ans) un renouvellement permanent.

Airbus et Boeing, dont les A320neo (entré en opération en 2016) et B737MAX (qui doit entrer en opération cette année) ont déjà anticipé l'arrivée du C919, ne resteront en effet pas passifs à attendre ses progrès.

Bref, si le 5 mai 2017 marque incontestablement une étape essentielle pour l'industrie aéronautique chinoise, celle-ci n'en est qu'au tout début de son envol vers un hypothétique succès commercial.