

Les vraies priorités chinoises dans la construction aéronautique

Par **Jean-François Dufour** | 17/11/2014, 16:50 | 1047 mots



L'annonce d'une collaboration entre la Chine et la Russie pour la fabrication d'un avion long-courrier a fait grand bruit. En fait, la compagnie chinoise Comac se concentre sur son moyen-courrier, futur concurrent des Airbus A320 et Boeing B737.

par Jean-François Dufour, Directeur, DCA Chine-Analyse

Le salon aéronautique de Zhuhai, qui s'est achevé ce week-end, a vu Comac (Commercial Aircraft of China) dévoiler le projet de développement conjoint, avec le russe UAC (United Aircraft Corp.), d'un appareil long-courrier, dans la même catégorie que les Airbus A350 et Boeing B787. Pourtant, c'est bien le moyen-courrier C919, futur concurrent des A320 et B737, qui reste la priorité stratégique de l'industrie aéronautique civile chinoise. Et cette annonce, destinée aux équipementiers aéronautiques occidentaux, bien plus qu'à un improbable partenaire russe, vise en fait à consolider ce programme déjà avancé.

La présentation par Comac, la structure chargée de coordonner les programmes aéronautiques civils chinois, et la holding russe UAC, d'un projet conjoint d'avion long-courrier de 250 à 350 places, a pu laisser croire à un changement de priorité chinoise dans ce secteur. Dans les allées du salon, certains visiteurs sont allés jusqu'à penser que le programme C919 de moyen-courrier de 160 à 180 places, en cours de développement par Comac, pourrait se voir relégué au rang de « répétition », destinée à éprouver les processus de production du futur long-courrier annoncé.

Le C919, véritable priorité

La réalité est pourtant tout autre : le C919 reste la priorité absolue de l'aéronautique civile chinoise. La première raison, évidente, est que ce moyen-courrier servira de test et de vitrine à COMAC. Airbus et Boeing ne vendraient pas d'A350 et de B787, si leurs A320 et B737 ne s'étaient imposés, auprès des compagnies aériennes, comme des références de fiabilité.

La deuxième raison, c'est que l'essentiel des besoins des compagnies aériennes chinoises sur les années à venir, se concentrera sur le marché des mono - couloirs visé par le C919. Les trois-quarts des quelque 6.000 avions de ligne qui pourraient être acquis par des compagnies chinoises sur les vingt premières années, seraient en effet des moyen-courriers de moins de 200 places, contre un quart de long-courriers.

Des marchés différents

Les différences moyennes de prix catalogue des avionneurs, font certes que ces 25% de long-courriers représentent, en valeur, un marché comparable à celui des moyen-courriers trois fois plus nombreux. Mais le marché chinois qui s'offre aux deux types d'avions n'est pas le même.

Les compagnies chinoises, principale cible commerciale de Comac dans un premier temps, accepteront de jouer ce rôle pour un moyen-courrier essentiellement destiné au marché domestique, où elles opèrent entre elles. Et où toutes seront, du coup, susceptibles de ressentir l'impact de la mise en service d'un appareil dont les coûts d'exploitation sont difficiles à anticiper, faute de précédents de référence de son constructeur.

Il est par contre probable qu'elles seront beaucoup plus réticentes à jouer ce rôle sur le segment international, marché des long-courriers, qui les voit en concurrence avec des compagnies étrangères, dont les coûts d'opération seront garantis par l'expérience d'Airbus et Boeing. Un long-courrier dont la mise en service est annoncée pour 2023, soit cinq ans à peine après celle escomptée du C919, apparaît dès lors très improbable.

Un partenaire très improbable

Et par-delà l'enthousiasme, qui pourrait s'avérer temporaire, du rapprochement sino-russe depuis ce printemps, UAC apparaît comme un partenaire tout aussi improbable pour COMAC.

L'avionneur civil chinois, qui a dès ses débuts annoncé des ambitions technologiques avancées, paraît en effet peu susceptible de s'associer à un constructeur dont l'offre militaire intéresse la Chine, mais dont le dernier programme long-courrier mené à bien, celui de l'IL96, renvoie à un appareil qui a fait son premier vol en 1988.

Il faut ajouter à cette première invraisemblance, le fait que les projets civils récents effectivement développés par UAC, sont en concurrence frontale avec ceux de COMAC.

Le Superjet 100, avion de transport régional commercialisé depuis 2011, joue en effet dans la même catégorie que l'ARJ21, qui doit être certifié d'ici la fin de l'année, et qui portera les premiers essais à l'exportation de COMAC. Quant au moyen-courrier MS21 d'UAC, qui devrait voler en 2015, il se trouvera en concurrence avec le C919, dès lors que ces deux appareils feront leurs premières tentatives pour déborder de leurs marchés domestiques respectifs. Autant imaginer Airbus et Boeing développant un modèle commun, tout en restant en concurrence frontale sur les autres segments.

Les véritables destinataires de l'annonce

Le véritable objectif de l'annonce était de communiquer l'idée que Comac vise à terme un positionnement comparable à celui d'Airbus et Boeing, avec une gamme complète d'avions de ligne.

Et la cible de cette annonce est constituée par les équipementiers aéronautiques, européens et américains essentiellement, dont les apports

sont décisifs pour le programme aéronautique civil chinois. Ce n'est d'ailleurs pas un hasard si la conférence qui a présenté le projet avait pour public, choisi par les deux avionneurs, des équipementiers, et non des compagnies aériennes.

De la motorisation à l'avionique, en passant par les éléments en composites et les systèmes auxiliaires, COMAC a en effet besoin de multiples apports technologiques des nombreuses sociétés qui collaborent avec les deux compagnies qui se partagent aujourd'hui le marché des avions de ligne.

Un certain nombre de ces fournisseurs d'Airbus et Boeing se sont déjà associés à Comac sur les programmes ARJ21 et C919. Mais l'annonce du programme long-courrier ne peut que renforcer leur motivation à collaborer avec le constructeur chinois ; et en convaincre d'autres qui n'ont pas encore fait ce pas.

Un enjeu majeur

Le C919, soutenu par un important effort commercial, pourrait marquer un tournant dans la configuration du marché aéronautique mondial.

Le projet est en route et déjà avancé, puisque les premiers éléments de son prototype ont été assemblés au printemps dernier. Pour autant, son premier vol, annoncé pour 2015, pourrait être retardé pour intégrer le plus grand nombre d'innovations susceptibles de le rapprocher des performances de ses concurrents établis. Un enjeu qui implique le maximum de collaborations pour COMAC, et qui explique l'intérêt de l'annonce d'un projet de long-courrier sino-russe qui apparaît par contre, quant à lui, pour le moins improbable.

Jean-François Dufour, Directeur, DCA Chine-Analyse