

# ÉDITO

## UNE NOUVELLE COMAC

Avec le premier vol du C919, la Chine fait désormais (presque) partie de la très sélecte communauté des nations présentes dans l'industrie aéronautique. Certes, l'exploit reste pour l'heure plutôt modeste : l'avion d'une longueur de 39 mètres et qui pourra à terme, transporter 190 passagers, n'a volé qu'à une altitude de 10 000 pieds – environ 3 000 mètres – et à une vitesse de seulement 300 km/h pendant quatre-vingt minutes.

Cet appareil fait bien sûr la fierté de l'Empire du Milieu et à juste raison car, il faut rappeler que ce projet de construction d'un moyen-courrier n'a été officiellement lancé qu'en 2008. Concurrent des Airbus A320 et Boeing 737-200, le Comac – Commercial Aircraft Corporation of China – C919 a un rayon d'action de 5 500 kilomètres, soit sensiblement la distance séparant les extrémités nord-sud et est-ouest de la Chine.

Mais ce succès « *Made in China* » est aussi une réussite quelque peu « *Made in Europe* », voire « *Made in France* » quand on y regarde de plus près. Un coup d'œil sur la motorisation permet de découvrir un réacteur Leap-1C de CFM International, une co-entreprise associant l'américain General Electric et le français Safran Aircraft Engines, anciennement Snecma. C'est chez Liebherr-Aerospace à Toulouse qu'est conçu le système pressurisation de la cabine qui recouvre le prélèvement, le conditionnement, le dégivrage et la distribution de l'air à l'intérieur de l'appareil. Dans ses bureaux de Lindenberg en Allemagne, la même entreprise développe et fabrique encore le système de train d'atterrissage du C919. Et on pourrait encore parler de Ratier-Figeac qui fournit les pédales et les instruments de pilotage ainsi que de Zodiac Aerospace qui équipe les toboggans d'évacuation et le système d'oxygène de

secours, les sièges de l'équipage, le système de gestion de l'eau et des déchets et même, la porte blindée du cockpit.

Or donc, la Chine, considérée comme cœur industriel mondial de la production de masse, responsable de l'essentiel des délocalisations dans les pays développés, est aussi tributaire de nos ingénieurs, de nos savoir-faire et de notre expertise pour assurer son... indépendance aéronautique. Les esprits chagrins ne manqueront pas de prédire des lendemains qui déchantent pour Airbus et Boeing dans un avenir plus ou moins proche. Notons que le principal débouché de Comac reste pour l'heure, son marché intérieur. Et pour faire voler des avions sur les lignes régionales, il faudra bien que les citoyens chinois s'enrichissent suffisamment pour voyager, ce qui implique *ipso facto* un renchérissement du coût du travail à Pékin, Shanghai, Nankin, Canton ou même Shenzhen.

La Chine s'est éveillée mais est-ce pour autant, une raison de trembler ?



“

**MAIS CE SUCCÈS  
« MADE IN CHINA » EST  
AUSSI UNE RÉUSSITE  
QUELQUE PEU « MADE  
IN EUROPE », VOIRE  
« MADE IN FRANCE »  
QUAND ON Y REGARDE  
DE PLUS PRÈS. ”**

**THIERRY PIGOT**  
Rédacteur en chef