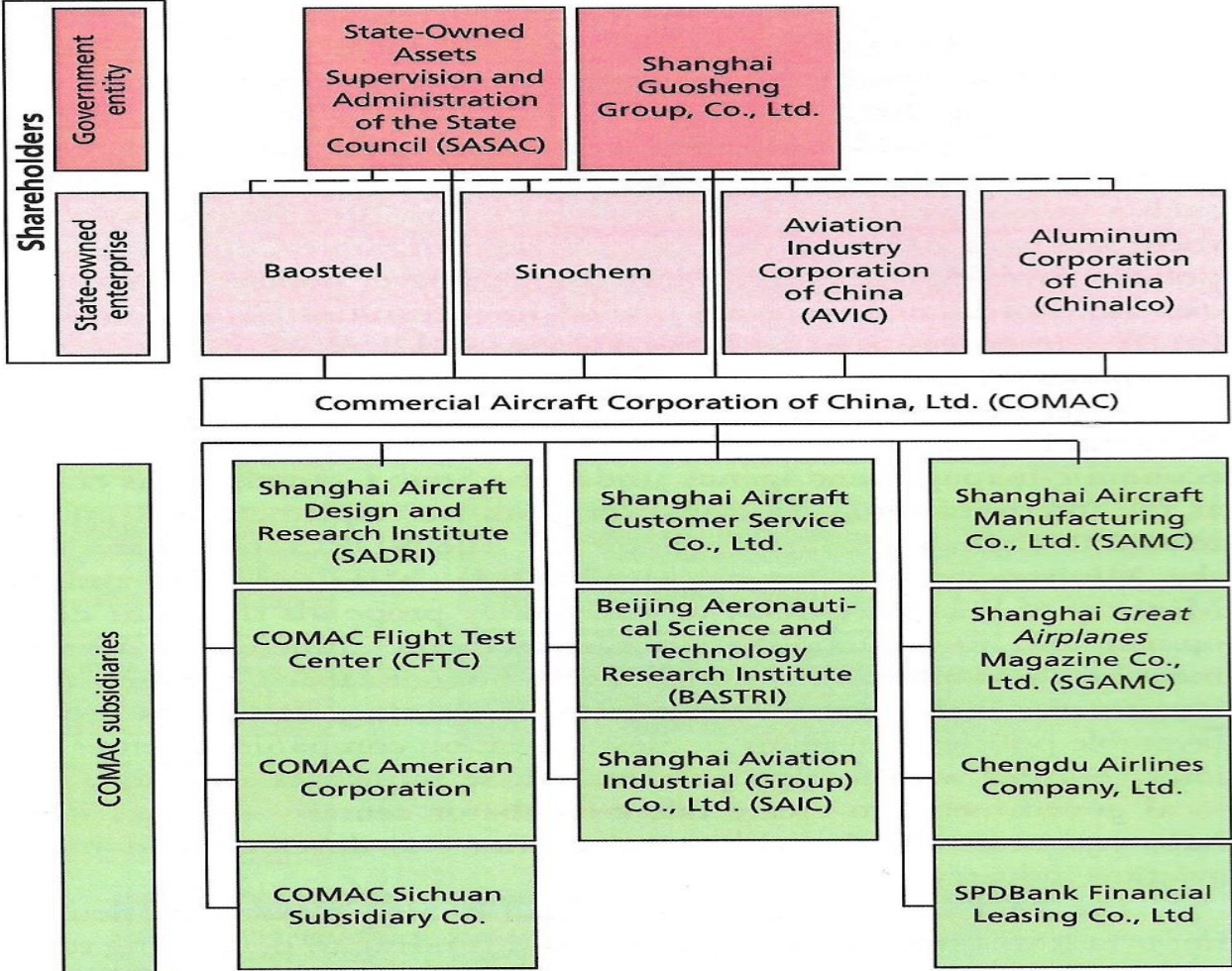


L'impossible découplage : l'aéronautique civile chinoise dans les chaînes globales de valeur. Le cas du C919

Jean-Paul Maréchal

8 janvier 2020

Figure 1. Les propriétaires de COMAC



SOURCE: Generated from information on COMAC website.
 RAND RR1755-3.2

Tableau 1. Principales caractéristiques du C919, de l'A320neo et du 737 Max 8

	C919*	A320neo	737 Max 8*
Longueur	38,9m	37,6m	39,5m
Envergure	35,8m	35,8m	35,9m
Hauteur	11,95m	11,76m	12,3m
Largeur du fuselage	3,9m	3,95m	3,76m
Masse maximum au décollage	73,4t	73,5 à 78t	82,2t
Nombre de passagers			
- en deux classes	156	150	162
- en classe unique	168	180	184
- en haute densité	178	196	200
Distance franchissable	4 075 à 5 555 km	5 700 à 6 800 km	6 500 km
Moteurs	2 CFM Leap-1C	2 CFM Leap-A ou 2 PW1100-JM	2 CFM Leap-1B
Poussé unitaire	124,6 à 133,6 kn	108 à 147 kn	91 à 124 kn
Premier vol	5 mai 2017	25 septembre 2014	29 janvier 2016

Figure 2. Les équipementiers du C-919



Source : COMAC, C919. A Globally Competitive Single-Aisle Aircraft, p. 26.

Documentation COMAC distribuée au 53^e Salon du Bourget en mai 2019.

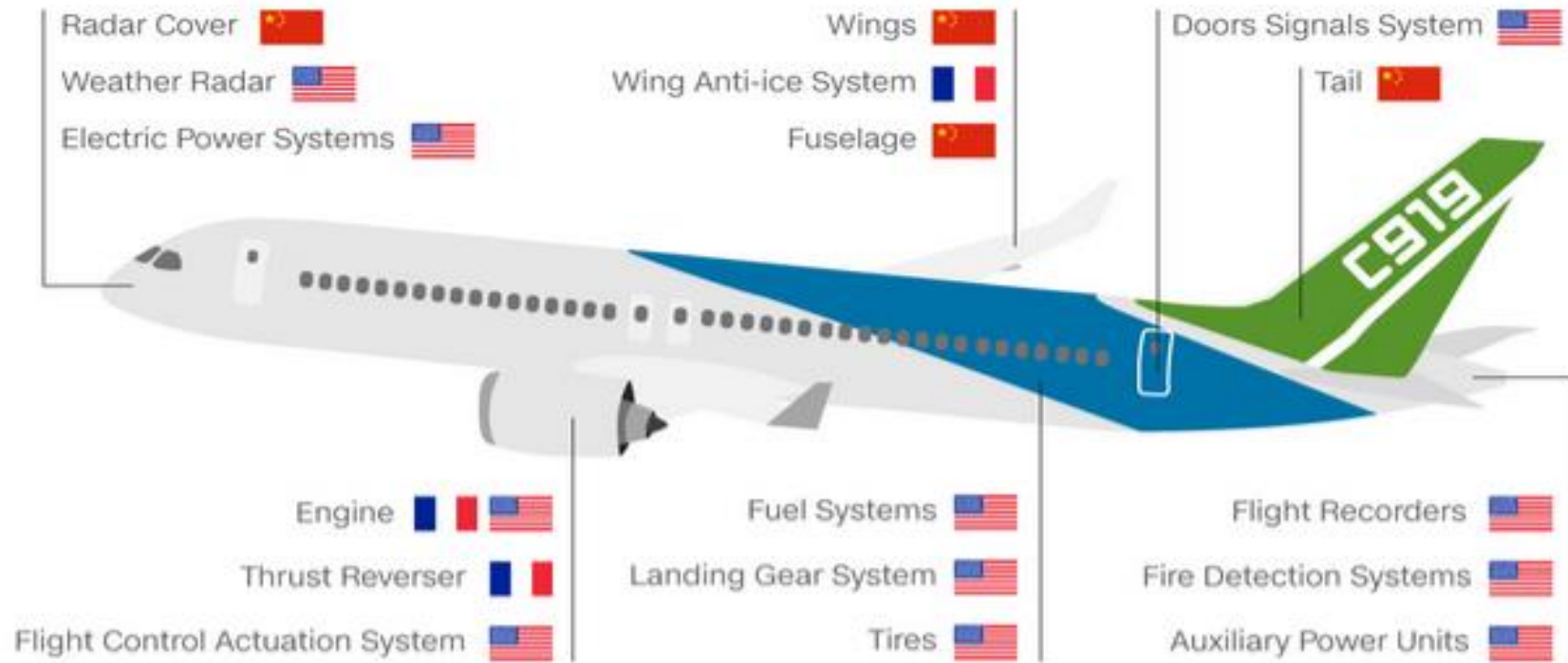
Figure 3. Les équipementiers de l'ARJ-21



Source : COMAC, *ARJ21-700 Advanced Regional Jet for 21st Century Soar with ARJ21*, p. 27.

Documentation COMAC distribuée au 53^e Salon du Bourget en mai 2019.

Figure 4. Le-919 est-il (vraiment) chinois?



Source: CNN research

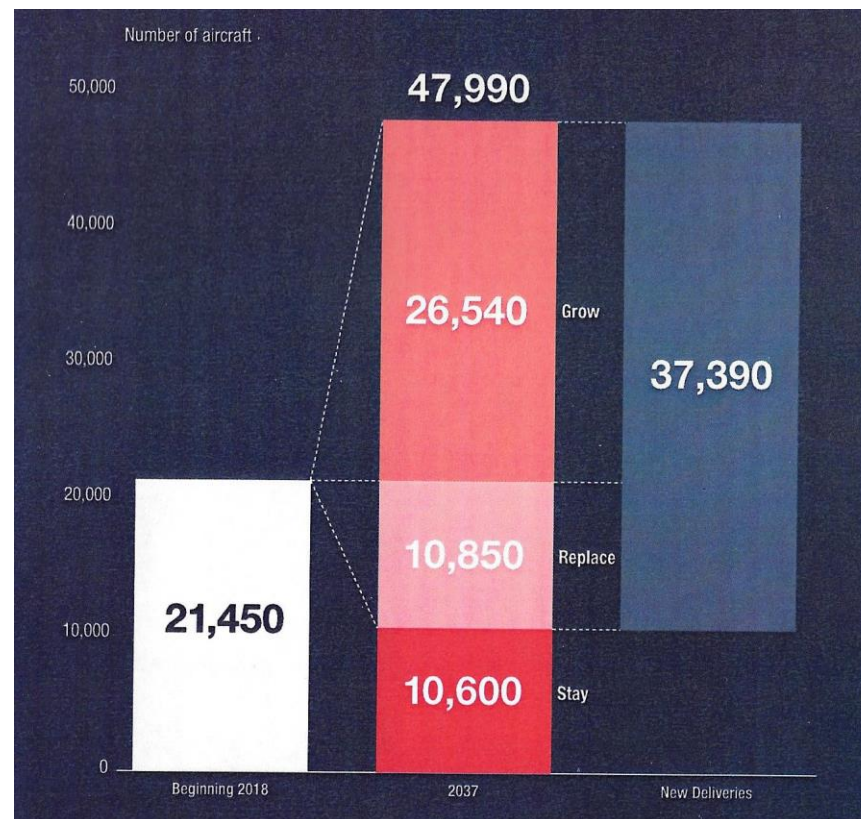
Source: Steven Jiang, « China to take on Boeing, Airbus with homegrown C919 passenger jet », CNN, 2 novembre 2015. URL: <http://edition.cnn.com/travel/article/china-new-c919-passenger-jet/index.html> Steven

Photo 1. L'Airbus A-350 au salon du Bourget en 2017



Photo Jean-Paul Maréchal

Figure 5. Évolution de la flotte mondiale entre 2018 et 2037

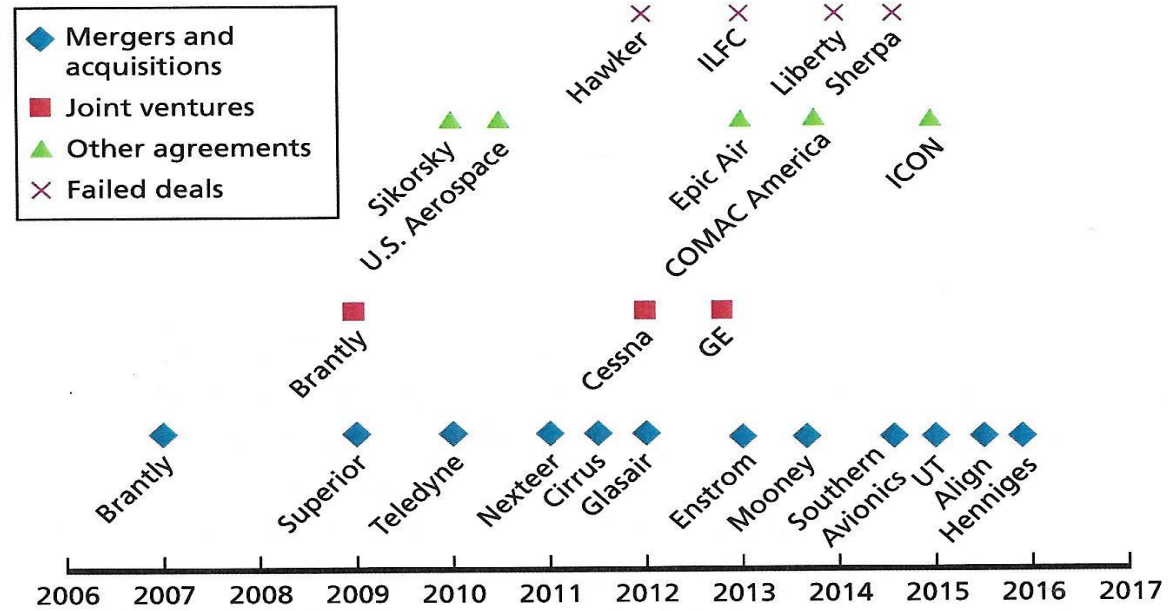


Source : Airbus, *Global market forecast. Global Networks, Global Citizens. 2018-2037*, p. 6.

Tableau 2. Dates clés de certains programmes Airbus

	A320	A320neo	A330	A350
Lancement du programme	2 mars 1984	1 ^{er} décembre 2010	5 juin 1987	10 décembre 2004
Premier vol	22 février 1987	25 septembre 2014	2 novembre 1992 (A330-300)	14 juin 2013 (A350-900)
Entrée en service commercial	11 avril 1988 (Air France)	20 janvier 2016 (Lufthansa)	17 janvier 1994 (Air Inter)	22 décembre 2014 (Qatar Airways)

Figure 6. Investissements chinois dans le secteur aéronautique américain



SOURCE: Compiled by authors from multiple sources.

RAND RR1755-4.1

Source : Chad J.R. Ohlandt, Lyle J. Morris, Julia A. Thompson, Arthur Chan et Andrew Scobell, *Chinese Investment in U.S. Aviation*, Rand Corporation, 2017, p. 30.

Merci pour votre attention.