

# Document

## L'industrie aéronautique chinoise marque ses premiers points.

### **Avant-propos.**

En 2005 je m'étais fait la réflexion suivante : les capitalistes occidentaux, américains et japonais vendent des avions, des TGV, des métros, etc. des produits de haute technologie à des pays comme la Corée du Sud, l'Inde ou la Chine notamment, en échange de quoi ces pays leur vendent des produits manufacturés en tout genre, mais le jour où ces pays auront la capacité de produire des avions, des TGV, etc., qu'est-ce qu'ils achèteront en échange à la France, au Japon ou aux Etats-Unis ? Plus rien ou presque !

Je m'étais dit aussi que cela irait très vite, lisez l'article ci-dessous, les Chinois envisagent de construire l'équivalent de l'Airbus A330 ou du Boeing777 en 2020, dans à peine 12 ans, c'est demain ! Et l'Inde et la Chine viennent récemment de confirmer leurs ambitions spatiales rivalisant avec les Etats-Unis, la France (l'UE en fait) et la Russie, accessoirement le Japon. L'envoi d'un satellite coûte 4 à 5 fois moins cher qu'avec le lanceur Ariane !

Les bouleversements du commerce mondial des dernières décennies va s'accélérer et toucher tous les secteurs d'activité, le capitalisme des pays où le coût de la main d'oeuvre est la moins chère va occuper une part croissante des échanges mondiaux, le poids de son prolétariat va croître également exerçant une pression énorme sur le prolétariat des pays comme la France qui risque d'être ravalé au niveau du prolétariat chinois, la paupérisation se développant davantage encore. Pour contrebalancer cette perte de consommateurs potentiels, les pays comme la Chine et l'Inde vont développer une classe moyenne plus nombreuse qui absorbera une partie des marchandises qui ne pourront pas trouver preneurs en Europe occidentale du fait de l'appauvrissement générale de la population.

Ce processus sera atténué ou accentué en fonction du développement de la crise du capitalisme mondial, mais ses conséquences semblent inéluctables sans révolution en Europe. Là non plus, nos dirigeants ne pourront pas dire : on ne savait pas !

### **AFP.04.11 - (Par Guy Newey)**

L'ambitieuse industrie aéronautique chinoise a franchi une nouvelle étape dans son développement avec la première commande, annoncée mardi dès l'ouverture du salon de Zhuhai, de son avion régional commercial passée par une importante société de location américaine. GECAS, filiale de location aéronautique du conglomérat diversifié GE, a signé une commande ferme de cinq exemplaires du premier avion régional commercial chinois avec une option d'achat pour 20 autres, ont annoncé mardi les deux sociétés.

Les cinq avions ARJ21 seront livrés en 2013 à GECAS par la société chinoise CACC (Commercial Aircraft Corporation of China), selon la même source.

Les sociétés n'ont pas confirmé le montant du contrat, qui, selon des médias chinois, serait de 735 millions de dollars.

Le contrat a été signé en marge du salon aéronautique de Zhuhai, dans le sud de la Chine, qui s'est ouvert mardi.

"L'ARJ21 permettra de répondre à la demande croissante en Chine pour un transport aérien régional rapide et efficace", a souligné Norman Liu, vice-président exécutif de GECAS, cité dans un communiqué.

L'ARJ21 -- "Advanced regional jet for the 21st century" ou avion régional de pointe pour le XXIe siècle --, qui dispose de 70 à 90 places, constitue le premier projet, lancé en 2003, d'un programme visant à doter la Chine de sa propre industrie aéronautique.

Il se place sur le créneau des avions régionaux, en concurrence avec le canadien Bombardier et le brésilien Embraer.

La Chine ambitionne aussi de construire un avion de plus de 150 places d'ici à 2020, susceptible de concurrencer les porteurs d'Airbus et Boeing, qui se partagent le marché chinois.

La demande chinoise en avions civils -- qui pourrait représenter un dixième de la demande mondiale -- représentera 390 milliards de dollars sur 20 ans, a estimé Boeing.

"Faire voler des avions chinois dans le ciel n'est pas seulement une volonté gouvernementale, mais celui de la nation entière", a lancé lundi le numéro un de CACC, Jin Zhuanglong.

Les constructeurs occidentaux Airbus et Boeing, présents à Zhuhai, se partagent le marché aéronautique chinois de l'aviation civile, en forte croissance depuis des années.

Airbus a annoncé mardi à Zhuhai une commande de 20 Airbus A320 par la Bank of China Aviation, société de leasing de la Bank of China, sans en préciser le montant.

La Bank of China Aviation était connue sous le nom de Singapore Aircraft Leasing Enterprise avant son rachat en 2007 par la Bank of China, l'une des quatre grandes banques étatiques de Chine. La flotte de cette société de leasing consiste essentiellement en Airbus A320 et Boeing 737, mais comporte aussi quelques A330 et B777.

Boeing et Airbus sont parmi les 600 sociétés des secteurs civil et militaire, originaires de 35 pays, présentes à la septième édition de China Airshow jusqu'à dimanche.

Lundi, un haut responsable d'Air China a prévu un "hiver rigoureux" pour les compagnies aériennes chinoises en raison du ralentissement du trafic passagers, recommandant une grande prudence dans les achats de nouveaux appareils.