

# Dans sa course contre Boeing, Airbus ouvre en Chine un centre de finition

publié le 20/09/2017 sur l'Express, [http://lexpansion.lexpress.fr/entreprises/dans-sa-course-contre-boeing-airbus-ouvre-en-chine-un-centre-de-finition\\_1945104.html](http://lexpansion.lexpress.fr/entreprises/dans-sa-course-contre-boeing-airbus-ouvre-en-chine-un-centre-de-finition_1945104.html)



**LE PREMIER A330 SORTI DU CENTRE, CÉLÉBRÉ CE MERCREDI.  
REUTERS/STRINGER**

Airbus ouvre ce mercredi en Chine un centre de finition pour gros porteurs: un nouvel argument de vente pour l'avionneur européen face son rival Boeing sur le marché chinois.

A Tianjin, ville portuaire à 150 km de Pékin, Airbus disposait déjà depuis 2008 d'une chaîne d'assemblage pour monocouloirs A319 et A320, la première du groupe hors d'Europe. Désormais, le même site accueille un "centre de finition" pour long-

courriers A330: construit en 18 mois, il livrait mercredi son premier appareil à la compagnie locale Tianjin Airlines à grand renfort de cymbales et de tambours.

## En Chine, Airbus fait jeu égal avec Boeing

L'occasion d'une inauguration en grande pompe par le directeur général d'Airbus, Fabrice Brégier, aux côtés de dirigeants du constructeur aéronautique Avic, partenaire chinois de l'avionneur européen à Tianjin. "Un nouveau chapitre s'ouvre (...) Ce partenariat stratégique dans les gros porteurs va conforter la réputation de la Chine comme acteur industriel aéronautique", s'est félicité Fabrice Brégier, dans l'un des hangars-cathédrales du site.

Sur un marché chinois où Airbus fait jeu égal avec l'américain Boeing, ce centre de finition -fruit d'un investissement de 200 millions d'euros- se veut un "levier" pour séduire les compagnies locales. Il réceptionnera des A330 assemblés en France et assurera l'aménagement des cabines et les peintures extérieures; deux appareils en sortiront chaque mois.



Confort des sièges, configuration intérieure, écrans... autant d'options cruciales qui permettent aux compagnies de se différencier: l'équipement d'une cabine d'A330 coûte jusqu'à une dizaine de millions d'euros. En rapprochant cette étape finale de sa clientèle, Airbus espère s'arroger un argument de vente supplémentaire.

## Essor des long-courriers

L'objectif est également de constituer progressivement des partenariats avec des équipementiers chinois, jusqu'ici absents du catalogue d'Airbus, explique François Méry, directeur des opérations de l'avionneur en Chine. Alors que plusieurs équipementiers de l'avionneur lui ont fait défaut en France, entraînant des retards de livraisons, Airbus pourra muscler son réseau avec ces acteurs chinois.

Certes, l'écrasante majorité des commandes d'Airbus en Chine concerne son moyen-courrier vedette A320. Plus de 80% des presque 1500 Airbus actifs dans le ciel chinois appartiennent à cette famille. Mais avec quelque deux cents A330, l'européen y contrôle également 61% du marché des long-courriers: un succès que le nouveau centre de Tianjin est censé conforter. Selon Airbus, la Chine aura besoin d'environ 6.000 avions sur les deux prochaines décennies: or, l'explosion du trafic de passagers chinois à l'international (+14% par an) va doper la demande de gros porteurs, insiste Eric Chen, président d'Airbus Chine.

"Je suis optimiste. Le marché reste contenu par des facteurs comme la congestion des infrastructures", qui seront progressivement levés, indique Eric Chen, pointant la construction d'un nouvel aéroport desservant Pékin et l'essor des vols transpacifiques. Même l'A380, le modèle géant qu'Airbus peine à vendre, pourrait en profiter: les compagnies chinoises devraient commander "un minimum de soixante A380 sur les cinq à sept prochaines années", assure Eric Chen. Airbus joue gros: en 2016, il a livré 153 avions à ses clients chinois, soit 22% de sa production mondiale.

**"Le ciel est assez grand"**

Le groupe profite de sa chaîne d'assemblage d'A320 à Tianjin, où ont été produits 335 appareils à ce jour: cette implantation l'a aidé à doubler sa part de marché en Chine, d'environ 25% à 52%, en une décennie. Mais son rival américain, longtemps réticent à établir des usines en Chine, n'entend pas se laisser distancer: Boeing ouvrira l'an prochain à Zhoushan (est) son propre centre de finition pour monocouloirs B737. Airbus restera seul à posséder une ligne d'assemblage dans le pays et se plaît à vanter l'usine de Harbin (nord-est) où il produit des gouvernes de direction.

Du point de vue de Pékin, ces investissements d'Airbus et de Boeing -contrepartie d'abondantes commandes par les compagnies chinoises- sont un moyen d'accélérer ses propres ambitions aéronautiques. L'avionneur étatique Comac a déjà réalisé le premier vol d'essai de son moyen-courrier C919, destiné à bousculer le duopole Boeing-Airbus. "S'en effrayer, ce n'est pas la bonne approche", tempère Eric Chen. "Cette concurrence apparaît encore distante (...) et le ciel est bien assez grand".