



SAFRAN



AÉRONAUTIQUE

LA FLOTTE CHINOISE VA PLUS QUE DOUBLER



INTERVIEW

RÉMI PAUL

PDG et délégué général
Safran Chine

Quelle analyse faites-vous de l'évolution économique et sociétale de la Chine sur les 30 dernières années ?

Depuis l'ouverture du marché chinois dans les années 1970-1980, Safran a accompagné le développement rapide du secteur aéronautique en Chine. Les trente dernières années en particulier ont vu une croissance exponentielle du trafic aérien et de la flotte commerciale chinoise, laquelle est passée de 206 appareils en 1990 à 3 818 en 2019, et dont on prévoit qu'elle pourrait encore plus que doubler pour atteindre 8 600 appareils en 2040, soit environ un cinquième de la flotte mondiale.

Cette montée en puissance est en premier lieu due à l'importance massive des flottes d'avions mono-coiloir produits par Airbus et Boeing opérées par les compagnies aériennes chinoises, qui font de la Chine un marché stratégique pour les principales entreprises du secteur aéronautique. Sur le plan industriel, le secteur aéronautique est clairement une priorité pour les autorités chinoises, ainsi qu'en atteste la certification en 2022 du COMAC C919, projet-phare de l'industrie aéronautique civile, dont le premier appareil a été livré à China Eastern Airlines le 9 décembre dernier. Enfin, si l'épidémie de la Covid a fortement impacté l'aviation civile chinoise, la reprise accélérée des vols domestiques et bientôt internationaux en Chine confirme le remarquable dynamisme de ce secteur.

Quel a été le "parcours chinois" de Safran sur cette période ?

Les liens de Safran avec la Chine remontent déjà à plus d'une centaine d'années, quand une délégation officielle chinoise se rendit en 1910 en France pour assister à une démonstration de vol du Blériot XI, équipé du moteur Gnome Omega. C'est ensuite dans les années 1970 qu'une coopération technologique, industrielle et commerciale se développe autour des grands programmes d'hélicoptères du pays. Dans les années 1990, Safran décide de se rapprocher de ses clients chinois, tout d'abord en développant la sous-traitance industrielle, puis

par la création dans les années 2000 d'une série de joint-ventures. C'est à partir de 2010 que nous avons fédéré nos forces au sein de Safran China, basée à Pékin, pour proposer une offre large et cohérente, et accroître la notoriété du Groupe et de la marque Safran. Enfin les années 2010, ont vu la création de nouvelles implantations et joint-ventures qui font aujourd'hui de Safran un des principaux partenaires stratégiques des aviateurs nationaux AVIC et COMAC, des principales compagnies aériennes chinoises.

Et si c'était à refaire ?...

Safran compte aujourd'hui une vingtaine d'entités dans le pays, et emploie plus de 2 000 salariés qualifiés. Le Groupe y fait figure d'acteur de premier plan, présent avec l'ensemble de son offre : moteurs d'avions et d'hélicoptères civils, systèmes d'atterrissage et de freinage, nacelles, câblages, avionique, transmissions de puissance, cabine. Il a depuis plus de 40 ans construit des partenariats solides avec la CAAC, AVIC, AECC, COMAC et l'ensemble du secteur aéronautique chinois, pour contribuer à tous les programmes majeurs de la Chine, dont bien entendu le C919, programme auquel 10 sociétés de Safran s'enorgueillissent de participer, mais aussi l'hélicoptère Z15 (AC352) équipé du moteur WZ16, co-développé par Safran et le motoriste chinois AECC et étant le premier moteur civil à être entièrement certifié par les

« Safran compte aujourd'hui une vingtaine d'entités dans le pays, et emploie plus de 2 000 salariés qualifiés. Le Groupe y fait figure d'acteur de premier plan, présent avec l'ensemble de son offre : moteurs d'avions et d'hélicoptères civils, systèmes d'atterrissage et de freinage, nacelles, câblages, avionique, transmissions de puissance, cabine. »

D'ICI 2040

autorités chinoises. Que ce soit via des joint-ventures ou nos sites de production et de maintenance détenus en propre, nous sommes fiers d'avoir établi une empreinte industrielle significative, que nous sommes résolus à développer de manière durable et responsable, afin de continuer à faire de la Chine une partie significative de nos chaînes industrielles mondiales.

Si l'on se projette : la Chine dans 30 ans devrait être la première puissance économique mondiale... Comment Safran peut-il accompagner cette dynamique ?

Cette perspective aura par exemple pour conséquence que les flottes d'aviation commerciale chinoises vont encore croître en capacité et en technologies, ce qui signifie pour Safran un fort développement à venir du marché du MRO, et des défis renouvelés pour maintenir un haut niveau de satisfaction de nos clients dans ce domaine. Nous avons ainsi compris que pour y faire face et s'inscrire dans le long terme en Chine, la clé résiderait dans le partenariat : c'est la raison pour laquelle dès l'an 2000 Safran a créé avec Air China, via CFM International, la JV SSAMC pour le MRO des moteurs CFM et LEAP, et qu'en 2016 Safran et China Eastern se sont associés pour donner naissance à XIESA, société établie à Xi'an et destinée à la réparation des trains d'atterrissage.

Propos recueillis par P. TI

航空工程

到2040年，中国的机队数量将增加一倍以上



采访

贺明

赛峰集团中国区总代表
兼赛峰中国总经理

« 赛峰集团目前在中国国内拥有20多家实体单位及2000多名员工，在中国民用航空领域确立了强有力的市场地位，业务覆盖航空领域各细分市场，包括：民用飞机和直升机发动机、起落架和刹车系统、短舱、布线、航电系统、传动系统和飞机客舱。 »

您对中国过去三十年的经济和社会发展有何看法？

自上世纪七八十年代中国开放市场以来，赛峰集团一直伴随着中国航空领域的快速发展。特别是在过去的三十年里，航空交通和中国商业机队呈指数级增长，从1990年的206架飞机增长到2019年的3818架，预计到2040年还将增加一倍以上，达到8600架，约占世界机队数量的五分之一。

这一增长主要归功于规模庞大的单通道飞机机队。这些飞机由空客和波音公司生产，并由中国的航空公司运营。这使中国成为航空领域关键企业的重要战略市场。从工业层面上来看，航空业是中国政府的重点发展领域，这一点从中国商飞C919客机在2022年通过认证中可以看出。C919客机是中国民用航空业的旗舰项目，其首架飞机已于去年12月9日交付中国东方航空公司。最后一点就是尽管新冠疫情对中国民航业产生了重大影响，但中国国内航班和不久后国际航班的加速恢复证明该领域的活力依然令人瞩目。

赛峰集团在这段时期的“中国之旅”是怎样的？

赛峰集团与中国的关系可以追溯到一百多年前。1910年，一个中国官方代表团来到法国，观看了由尼奥姆欧米伽发动机驱动的布雷里奥XI型飞机的飞行表演。在20世纪70年代，围绕一些重

大直升机项目，赛峰集团和中国在技术、工业和商业方面的合作得到了发展。20世纪90年代，赛峰集团进一步拉近与中国客户距离，先是在中国进行转包生产，然后于2000年前后与中国建立了一系列的合资企业。2010年，我们凝聚力量在北京创立了赛峰中国，目的是提供广泛且具有整体性的产品和服务，并提高赛峰集团和赛峰品牌的知名度。自2010年开始，我们成立了新的公司和合资企业，使赛峰集团成为航空工业和中国商飞等中国主要飞机制造商以及中国主要航空公司的重要战略合作伙伴之一。

那么如果这一切都从头来过呢？

赛峰集团目前在中国国内拥有20多家实体单位及2000多名员工，在中国民用航空领域确立了强有力的市场地位，业务覆盖航空领域各细分市场，包括：民用飞机和直升机发动机、起落架和刹车系统、短舱、布线、航电系统、传动系统和飞机客舱。40多年来，赛峰集团与中国民航总局、航空工业、中国航发、中国商飞以及其他航空领域关键企业建立了牢固的合作关系，为中国主要航空项目做出了贡献。这其中包括有赛峰集团10家公司参与的C919项目，我们对此引以为豪。此外我们还参与了配备涡轴16发动机的Z15 (AC352) 直升机项目。该发动机由赛峰集团和中国的发动机制造商中国航发共同开发，是首款获得中国民航局认证的国际合作民用直升机发动机。通过合资企业和我们全资拥有的生产和维修机构，我们很自豪能在中国工业史上留下重要的足迹。我们致力于以可持续和负责任的方式发展，以便继续使中国成为我们全球产业链的一个重要组成部分。

如果向前看的话：30年后，中国应该会成为世界领先的经济大国……赛峰集团如何紧跟这种发展活力呢？

举个例子，按这种趋势发展下去，中国民航机队的运力和技术能力将持续增长。这意味着赛峰集团在维护、修理和大修（MRO）市场未来将有强劲的发展，同时也意味着在这一领域保持高水平的客户满意度将会成为新的挑战。因此，我们明白要迎接这种挑战并在中国长期发展下去，关键在于建立合作伙伴关系：这就是为什么在2000年赛峰集团通过CFM国际公司与中国国际航空公司一起合资创办了四川国际航空维修有限公司（SSAMC），用于对CFM和LEAP发动机的维护、修理和大修。2016年，赛峰集团和中国东方航空公司联手创建了专门从事起落架维修的西安东航赛峰起落架系统维修有限公司。

采访人：P. TI