

Présentation

En ce début du XXI^e siècle, de nouvelles puissances aérospatiales émergent et l'aéronautique et l'espace sont toujours considérés comme des éléments stratégiques alors que, bien souvent dans ces pays, seuls les objectifs de développement étaient retenus.

La Chine s'est dotée, dans les années 60, d'une industrie aéronautique organisée sur le modèle soviétique, pour recopier des modèles russes ou ukrainiens, d'abord militaires, puis civils pour le lent démarrage du transport aérien. A partir des années 70 ont commencé des achats, assortis de sous-traitances, de compensation et de licences, de matériels occidentaux en commençant par les hélicoptères puis les avions commerciaux. La dernière en date, et la plus importante, est la mise en place d'une chaîne d'assemblage de l'A320 à Tianjin (qui doit livrer une partie des avions destinés au marché chinois à partir de 2008).

Des coopérations au développement de nouveaux produits ont été essayées avec un certain succès dans les hélicoptères avec Eurocopter et Agusta, mais sans aboutir au succès dans le domaine des avions civils. Maintenant, des programmes civils nouveaux entièrement développés en Chine, mais organisés presque comme en occident, commencent à apparaître, en particulier avec l'ARJ 21, jet régional de 90/98 sièges qui doit entrer en service sur les lignes chinoises fin 2009. Mais la concurrence sur ce créneau du marché est forte avec Bombardier, Embraer (qui a une chaîne d'assemblage d'ERJ 145 à Harbin) et le Sukhoi 100. Une version allongée (105/110) devrait ensuite apparaître. La Chine a annoncé en 2007 le projet de développer elle-même et de produire à partir des années 2020, une famille d'avions de 150 places et plus. Dans les domaines des moteurs et des équipements, il n'y a pas pour le moment de produits chinois, quand ils existent, qui puissent soutenir la comparaison avec les matériels occidentaux, mais des sous-traitances, voire des licences sont engagées.

Dans le secteur spatial, l'intérêt de la Chine remonte au milieu des années 50, mais son développement sera freiné par les choix politiques des années 60/80. A partir du début des années 90, ce pays se lance dans la modernisation de ses capacités militaires et spatiales, notamment pour accélérer le développement économique pour compenser les lacunes démocratiques. Malgré son discours officiel qui insiste sur l'aspect pacifique de ces activités, reprenant ainsi la philosophie du Traité de l'espace des Nations unies (l'espace extra-atmosphérique est l'apanage de l'humanité), la Chine poursuit son développement militaire et économique. Toutefois, elle souffre toujours d'être dans un état d'infériorité par rapport aux technologies mondiales et l'activité spatiale, appuyée par la coopération internationale, lui permet certainement de réduire cet écart.

La Chine affirme son choix de se consacrer prioritairement à l'amélioration du niveau de vie de sa population et d'inscrire le pays parmi les nations innovantes. Dès lors, l'affichage du caractère civil de la recherche spatiale lui permet d'engager des coopérations d'ordre technologique avec d'autres pays et notamment avec l'Agence spatiale européenne et l'Union européenne ou la France. Cette fiction a permis par exemple à la Chine de participer au programme Galileo dans lequel elle a investi 65 millions d'euros avec l'espoir de transferts de technologie. Ceux-ci, en raison de la prudence des Etats membres de l'Union européenne, demeurent limités. Le développement de l'industrie spatiale est un élément important de cette stratégie qui requiert un niveau d'exigence élevé. Ainsi, le gouvernement chinois annonce qu'il souhaite une utilisation efficace de l'activité spatiale afin de développer davantage et de façon autonome l'industrie spatiale chinoise.

Dans ce contexte, plusieurs questions se posent aux organisations et industriels du secteur spatial et aéronautique, national ou international : comment aborder le marché chinois et la coopération industrielle ? Quels sont les risques en termes techniques, technologiques, industriels, commerciaux, économiques et juridiques ? Comment traiter la question de la propriété intellectuelle ? Comment évaluer les difficultés qui pourraient apparaître sur le plan politique et s'en prémunir ?

L'AAAF organise un colloque d'une journée pour tenter de répondre à toutes ces questions, en s'appuyant sur :

- un état des lieux et une évaluation des enjeux dans les domaines spatial et aéronautique,
- un point sur les aspects économiques, industriels et juridiques,
- des exemples vécus.

Programme

8:45-9:30 Remise des badges aux participants
9:30-9:40 Ouverture
Louis Laidet, AAAF

Session 1 : Présentations générales

9:40-10:00 Le contexte politico-stratégique et économique de la politique spatiale de la Chine
Bertrand de Montluc, CNES
10:00-10:20 L'aéronautique chinoise veut jouer dans la cour des grands
Jean-Paul Perrais, AAAF
10:20-10:40 La politique spatiale chinoise : permanence et changement
Isabelle Sourbes-Verger, CNRS
10:40-11:10 Pause

Session 2 : Exemples de coopération et de relations industrielles

11:10-11:30 Eurocopter-Chine : 30 ans d'évolution positive de coopération
Francis Combes, Eurocopter
11:30-11:50 Création d'un laboratoire international associé sur la micropesanteur (Académie des sciences et CNES)
Bernard Zappoli, CNES
11:50-12:30 Discussion portant sur les sessions 1 et 2

Déjeuner

Session 3 : Pièges et expériences vécues

14:30-14:50 Un ou deux cas de réussites, malgré les problèmes rencontrés
14:50-15:30 Cinq années d'un croisé nucléaire en Chine
Daniel Chavardes
15:30-16:00 Pause

Session 4 : Les précautions à prendre et les soutiens

16:00-16:20 Travailler avec les Chinois : les règles du jeu
Xiaoman Pang, Avocate
16:20-16:40 La Chine et la propriété intellectuelle
Bradford Smith, Alcatel
16:40-17:00 Présentation de la Commission « Propriété intellectuelle de l'AAAF » et du rôle des brevets
Jérôme Decorchemont, Messier-Dowty et AAAF
17:00-17:20 Les dispositifs publics d'appui à l'export
Vincent Perrin, Direction générale du trésor et de la politique économique

17:20-18:00 Table ronde animée par *Jean-Pierre Casamayou* (Air et Cosmos) avec la participation de *Bertrand de Montluc* (CNES), *Vincent Perrin* (DGTPE) et *Xiaoman Pang* (Avocate)