

CARGO MARINE

2014 – n°3



LES CONTRATS D'ARMEMENT DANS LA RECONSTRUCTION DE LA FLOTTE INDIENNE, L'EXEMPLE DE LA FRANCE ET DE LA RUSSIE

Christophe Maugendre

Master 2 Études Européennes et
Relations Internationales
Université Paris 1
Panthéon-Sorbonne



(INS Vikramaditya during trials © Indian Navy)



TABLE DES MATIÈRES

Introduction	4
1. La Russie et la France, des partenaires historiques aux stratégies divergentes	5
1.1 Moscou, un partenaire d'exception.....	5
1.2 Paris, à la recherche de l'argent perdu.....	6
2. L'Inde, une puissance maritime malgré elle ?	7
2.1 Affirmation des Etats asiatiques et maritimisation des conflits	7
2.2 La reconstruction de la marine indienne pour contrecarrer la montée de la Chine	9
3. L'Inde face à son destin de grande puissance asiatique	10
3.1 Des problèmes de standardisation du matériel et de formation des personnels	10
3.2 « Re-balancing » américain, entre chance et danger	11
Conclusion	12
Notes	14
Bibliographie	15



Introduction

Nouvel eldorado pour les pays exportateurs d'armes, l'Inde prospère, séduit, rassure. Elle prospère car en ces années qui ébranlent les sociétés occidentales, l'Inde présente une croissance annuelle de 3,2% de son PIB (rapport Banque Mondiale, 2012). Cette croissance, remarquable au regard de la conjoncture mondiale, ne doit pas faire oublier que c'est l'ensemble des pays asiatiques qui profite d'un taux de croissance soutenu (1) qui contribue directement à une reconfiguration des rapports de forces en Asie et notamment autour de la question du leadership asiatique. L'Inde séduit et ce depuis toujours. Elle s'est imposée comme une destination incontournable des Investissements Directs à l'Étranger (IDE) comme le rapporte la CNUCED qui place le pays en 14^{ème} position en 2012. Mais au-delà de toutes ces considérations économiques, l'Inde rassure et ce pour deux raisons. Historiquement, elle ne s'est jamais revendiquée comme une puissance impériale capable et ayant eu la volonté d'assurer sa domination sur l'Asie. Enfin, elle apparaît comme le pays le plus à même de contester directement sur le continent asiatique la montée en puissance de la Chine en raison de son potentiel économique et de sa démographie.

Couvrant une superficie de 3 287 263 de km², forte de la deuxième population mondiale, bénéficiant du 10ème PIB au monde avec 1 973 milliards de dollars (2), l'Inde est le pays ayant enregistré la plus forte hausse de son budget militaire sur la période 2006-2010. Le SIPRI (Stokholm International Peace Research Institute) rapporte en effet qu'avec 9% des importations d'armes dans le monde, l'Inde se place devant la Chine (6%) et le Pakistan (5%), deux rivaux notoires. En 2013, le budget de défense indien est de 37,4 milliards de dollars. En ce qui concerne l'évolution de celui-ci, Craig Caffrey, analyste pour l'Asie-Pacifique chez Jane's écrit : *"Nous prévoyons que les dépenses de l'Inde en matière de défense dépasseront celles de la France en 2016, du Royaume-Uni en 2018 et du Japon en 2020 »*.

C'est surtout dans le domaine maritime et naval que les investissements de l'Inde sont les plus spectaculaires. En effet, la flotte de guerre d'un Etat participe à la construction de sa puissance. Ces investissements sont motivés par un retard technologique important mais aussi et surtout par le réarmement massif de l'Asie Orientale et du Sud face à la montée en puissance de la Chine qui ne cache plus sa volonté de s'assurer le leadership asiatique. Ainsi, comme le rappelle Tatiana Chaoumiane, experte à l'Institut d'Etudes Orientales de Moscou : « New Delhi est plutôt inquiet de voir la Chine se renforcer sur ses avant-postes autour de l'Inde, notamment dans l'océan Indien. Une compagnie chinoise contrôlera le port de Gwadar au Pakistan et la Chine cherche à créer des opportunités pour sa marine au Sri Lanka. Pour cette raison, l'Inde augmente la puissance de sa flotte. Il n'est pas question d'une confrontation directe avec la Chine mais d'une lutte pour l'influence en Asie du Sud ». Les questions maritimes sont bien au cœur des rivalités et des tensions qui traversent l'Asie du Sud. Voilà pourquoi l'Inde a profité de ses relations privilégiées avec la Russie - les équipements russes représentent 33% des importations indiennes selon le SIPRI - et du savoir-faire français dans le domaine maritime (3) pour reconstruire une marine jugée obsolète tant par les experts occidentaux que par le ministère de la défense indien.

Toutefois, les motivations des deux pays et les livraisons reflètent à elles seules un état d'esprit bien différent. S'il s'agit pour Moscou de conserver sa main mise sur le marché militaire indien, il n'en demeure pas moins que le prêt d'un SNA ou la livraison d'un porte-avions répondent clairement à une tentative de rééquilibrage des puissances en Asie en favorisant la montée en puissance de l'Inde pour compenser celle de la Chine. Côté français, les principales raisons sont avant tout économiques. Il



faut garder à l'esprit que la reconstitution de la flotte de guerre indienne fait partie d'une tendance générale en Asie. Des pays comme la Chine, la Malaisie, Singapour, l'Indonésie se rééquipent parce que leur croissance économique le permet mais aussi et surtout parce que c'est un moyen d'affirmation de leur souveraineté sur des espaces maritimes contestées par d'autres pays. Il faut noter l'importance cruciale donnée aux sous-marins dans les flottes asiatiques et notamment en Inde.

Nous essaierons donc de comprendre en quoi les contrats d'armement russes et français participent de la reconstruction de la Marine indienne.

1. La Russie et la France, des partenaires historiques aux stratégies divergentes

1.1 Moscou, un partenaire d'exception

L'achat d'armes est avant tout un choix politique et la politique ne peut faire fi de l'histoire. C'est en ce sens qu'il faut comprendre la relation spéciale qui existe entre Moscou et New Dehli. Monopolisé par les pays occidentaux et notamment la Grande Bretagne en raison du lien colonial qui l'unissait à l'Inde, le marché militaire indien s'est ouvert au monde socialiste au fur et à mesure que l'URSS montait en puissance. Si la conférence de Bandung de 1955 devait faire de l'Inde un pays « *non aligné* », il n'en demeure pas moins que dès 1960, Nehru décide de rompre le monopôle occidental (90% des importations d'armes venaient de pays occidentaux comme le rappelle Gilles Boquérat, chercheur à l'Institut français des relations internationales), malgré les pressions et les menaces des USA et de la GB pour se tourner vers Moscou.

En réalité, il s'agit d'une ouverture moins idéologique que pragmatique. En effet, « *l'offre soviétique était trop attrayante pour être écartée : prix inférieur aux concurrents, acquisitions pouvant être réglées en roupies avec un prêt à taux d'intérêt faible (2,5 %) au moment où le pays était financièrement exsangue. En signant avec l'Inde un accord portant sur la vente de Mig-21 en août 1962, quelques semaines avant le conflit frontalier sino-indien, l'Union Soviétique affichait toute l'importance qu'elle accordait à l'Inde non-alignée* » comme le rapporte Gilles Boquérat. Il ne faut pas non plus oublier que Washington a décrété un embargo sur les livraisons d'armes à destination de l'Inde et du Pakistan en conflit ouvert sur la question du Cachemire, ce qui facilita les exportations d'armes soviétiques vers l'Inde. En 1992, au lendemain de la chute de l'URSS, « *l'Inde était tributaire à 100 % de matériel soviétique pour sa défense sol-air, à 75 % d'équipement soviétique pour ses avions de défense aérienne, à 60 % pour ses avions d'attaques au sol, à 100 % pour ses véhicules blindés chenillés, à 80 % pour ses tanks, à 100 % pour ses contre-torpilleurs à missiles guidés, à 95 % pour ses sous-marins conventionnels, et à 70 % pour ses frégates* », comme le rapporte Damon Bristow, chercheur au Royal United Services Institute.

Il serait faux de croire que Moscou est motivé par l'appât du gain qu'engendreraient ces ventes. C'est même une spécificité de l'industrie militaire russe que de vendre du matériel à un prix bien inférieur à celui du marché. L'appareil soviétique, et dans une moindre mesure l'administration russe actuelle, ne raisonnent pas en terme de gains financiers. Les ventes effectuées par Moscou, que ce soit lors de la



période soviétique ou actuellement, sous le gouvernement Poutine, sont avant tout un outil de la diplomatie étrangère du Kremlin. Ainsi, l'entreprise Rosoboronexport, qui gère toutes les exportations et importations d'armes en Russie est directement sous la tutelle du président de la Fédération de Russie qui en nomme le directeur. Ainsi, lorsque Moscou vend à l'Inde un porte-avions, signe un *leasing* de dix ans portant sur un SNA de classe *Nerpa*, ou encore vend des sous-marins de classe *Kilo*, c'est parce qu'il y a derrière l'idée que rééquiper lourdement la marine et l'armée indienne en général, c'est assurer la montée en puissance d'un pays qui conteste à la Chine, devenue trop puissante, le leadership asiatique.

1.2 Paris, à la recherche de l'argent perdu

L'entrée de l'industrie militaire française en Inde ne date pas d'aujourd'hui et pour cause, elle est le premier pays occidental avec l'Allemagne à avoir réussi à briser le monopole soviétique en Inde lors de la guerre froide. Les raisons sont très simples à saisir. Paris et Berlin se voulaient, tout comme New Delhi, des *non-alignés*. En effet, la politique étrangère française sous le général de Gaulle ou bien l'ostpolitik de Willy Brandt à partir de 1969 ont conduit les industries militaires de ces deux pays à se lancer dans l'aventure afin de ne pas dépendre uniquement du bon vouloir des USA. Tout comme la guerre du Vietnam avait servi de vitrine à l'URSS qui y avait exhibé son avion de chasse dernier cri (le *Mig 21* de *Mikoyan*), la *Guerre des Six jours* avait vu l'armée de l'air israélienne, équipée de *Mirage III*, produits par *Dassault*, écraser celles des pays arabes coalisés, équipés d'avions soviétiques. Cette guerre-éclair révéla au monde entier le savoir-faire français dans le domaine de l'aéronautique. L'Inde, au cours des années 1980 décide alors d'acquérir des *Mirage 2000H*.

Mais c'est vraiment avec l'avènement du deuxième millénaire que l'Inde décide de s'équiper en matériel français pour moderniser sa marine. En effet, l'industrie militaire russe accumule les retards de livraison en raison du chaos qui ébranle le pays après la chute de l'URSS. New Delhi décide donc d'acquérir des sous-marins français alors même que DCN (ancien sigle de DCNS) vient de livrer des sous-marins *Agosta* au Pakistan. L'Allemagne qui avait, jusqu'ici, assuré les ventes de sous-marins avec Moscou est délaissée. En 2005, DCNS récidive et remporte un nouveau contrat portant sur la livraison de six *Scorpène* et de trente-six missiles antinavires *Exocet SM39*. Actuellement, des négociations sont en cours en vue de l'achat par l'Inde de nouveaux sous-marins. Les sociétés en compétition sont le français DCNS, l'allemand TKMS et le *Bureau d'étude de Rubin* situé à Saint-Petersbourg.

À cette partie technique et historique, il est nécessaire d'ajouter que, contrairement à la Russie, Paris n'essaie pas de faire de ces ventes d'armes un outil qui lui soit utile dans sa politique étrangère (4). En clair, l'industrie militaire française recherche avant tout des débouchés économiques qui font défaut en Europe en raison des baisses significatives des budgets alloués au secteur de la défense, ce qui a inévitablement pour répercussion de faire baisser les bénéfices des sociétés d'armement travaillant avec les pays européens. C'est en ce sens qu'il faut comprendre les négociations concernant l'achat de 126 *Rafale* de Dassault Aviation. Si l'avion présente l'avantage pour l'Inde d'être polyvalent dans ses missions et de pouvoir décoller d'un porte-avions, il ne faut pas oublier que New Delhi est en position de force. En effet, l'Inde exige que 108 des 126 *Rafale* soient montés sur place avec transfert de certaines technologies. Si Dassault a accepté ces clauses aussi déséquilibrées, c'est parce que son secteur aéronautique est mis à mal en raison des échecs répétés dans les tentatives de ventes de *Rafale* à l'étranger.



2. L'Inde, une puissance maritime malgré elle ?

2.1 Affirmation des Etats asiatiques et maritimisation des conflits

Considérer les ventes d'armes françaises et russes à l'Inde aide à comprendre le rôle que l'Inde veut jouer sur la scène régionale, notamment vis-à-vis des dynamiques qui traversent le continent asiatique, notamment dans le Sud-Est. Surtout, ces ventes ne permettent pas de comprendre l'engouement suscité par le potentiel du marché indien et ce moins pour des raisons économiques que pour des raisons politiques. Le boom économique qui touche les pays asiatiques, la Chine en tête, conduit inéluctablement à un repositionnement de ces pays, tout d'abord sur le plan régional, et dans une moindre mesure à une échelle mondiale. La croissance spectaculaire de pays comme l'Indonésie, Singapour ou encore la Malaisie, leur permet de financer l'acquisition de matériel militaire moderne.

Dépenses militaires en Asie du Sud-Est (2012)

Pays	Dépenses (millions de dollars US courants)	Classement mondial	Pourcentage du PIB	Classement mondial
Singapour	9 722	22	3,60 %	16
Indonésie	6 866	26	0,80 %	119
Thaïlande	5 387	35	1,50 %	70
Malaisie	4 697	40	1,50 %	69
Vietnam	3 363	48	2,40 %	36
Philippines	2 977	51	1,20 %	87
Brunei	411	87	2,40 %	35
Cambodge	217	103	1,60 %	65
Timor Leste	37,7	126	0,70 %	125
Laos	18,7 (2011)	132 (2011)	0,20 % (2011)	136 (2011)

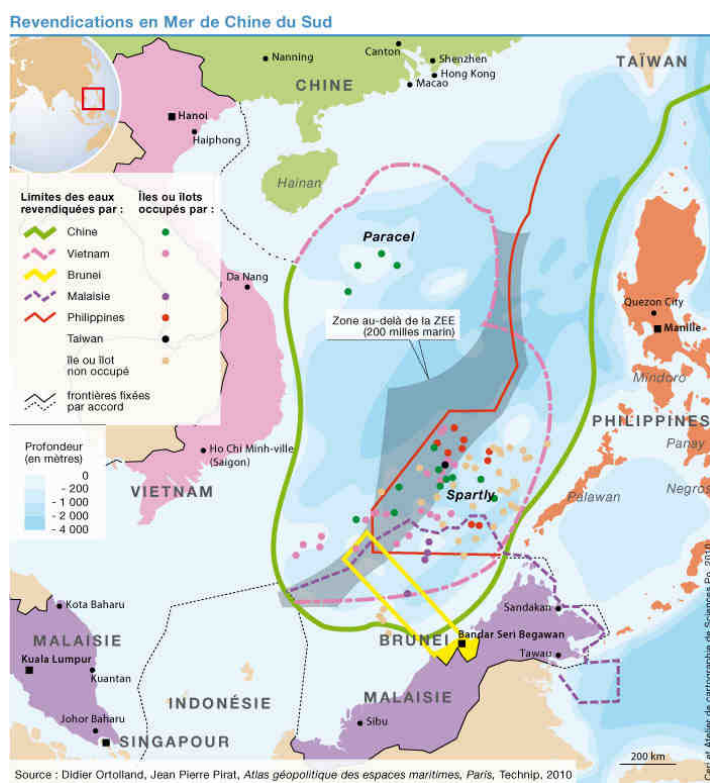
Sources: SIPRI military expenditure database, à l'exclusion de : Cap Vert, République Centrafricaine, Tchad, République du Congo, Djibouti, Guinée Équatoriale, Érythrée, Gambie, Guinée, Mauritanie, Mozambique, Sénégal, Somalie, Soudan, Togo, Cuba, Trinidad & Tobago, Kirghizistan, Tadjikistan, Turkménistan, Ouzbékistan, Corée du Nord, Laos (pour 2012), Népal, Iran, Qatar, Syrie, Émirats arabes unis.

Ainsi, les pays qui vendent des armes en Inde vendent en même temps des armes pour tous les pays asiatiques, exception faite de la Chine qui ne se fournit qu'en Russie. A vrai dire, ce réarmement a moins pour but d'assurer la souveraineté des Etats asiatiques, que ce soit sur terre ou en mer, que de compenser la montée en puissance des Etats voisins. Autrement dit, un pays se réarme car le voisin se réarme : c'est l'effet domino et l'Inde n'y échappe pas. Il y a cependant une spécificité asiatique, c'est la dépendance de celle-ci vis-à-vis des voies et des flux commerciaux maritimes. Ainsi, les détroits de Malacca, de la Sonde et de Lombok voient maintenant transiter 58 % du commerce mondial (36%, 7% et 15% respectivement), ainsi que la majeure partie des approvisionnements en hydrocarbures de la Corée du Sud, de la Chine et du Japon. De plus, l'Asie du Sud-est représente, en 2012, un produit intérieur brut (PIB) cumulé estimé à 2 300 milliards de dollars, un montant qui



pourrait atteindre 10 000 milliards de dollars en 2030 comme le rapporte Bruno Hellendorf, chercheur au GRIP.

Du contrôle des voies maritimes dépend la survie économique des pays asiatiques, notamment ceux du Sud-Est. La sécurisation des détroits, la lutte contre la piraterie et les conflits interétatiques portant sur la répartition des compétences régaliennes en mer (5) contraignent les Etats asiatiques à armer une flotte pour affirmer leur souveraineté et faire respecter leurs droits.



Il faut relever que ces dix dernières années, les pays asiatiques se sont massivement dotés de sous-marins et d'une flotte de surface conséquente. Ainsi, le français DCNS a vendu des frégates de type *La Fayette* à Taiwan, des sous-marins *Scorpène* à la Malaisie. Des pays comme l'Allemagne, la Suède ou encore la Russie ne sont pas moins gagnants et inondent le marché asiatique. La conception de sous-marins et de bâtiments de surface lourds, nécessaires aux pays asiatiques pour affirmer leur souveraineté, est extrêmement complexe, et ce sont toujours les mêmes sociétés que l'on retrouve lors des appels d'offre.

Toutefois, deux pays présentent une spécificité : le Vietnam et l'Inde. Ces deux pays sont en effet des rivaux directs de la Chine et ce, autant pour des raisons historiques que contemporaines. Ainsi, Moscou réarme à très bon marché le Vietnam, ce qui lui permet d'acquérir davantage de matériels et de mettre en place une coopération énergétique étroite notamment dans le domaine du gaz. Mais c'est véritablement vers New Delhi que tous les regards se portent. En effet, de par sa puissance tant économique que démographique et du fait qu'elle possède l'arme nucléaire, elle apparaît comme le



pays le plus à même de contester le leadership asiatique à la Chine. Le contrôle des mers étant la clé de ce leadership, l'Inde s'est donc retrouvée obligée de concentrer ses efforts sur sa marine.

2.2 La reconstruction de la marine indienne pour contrecarrer la montée de la Chine

La force de l'Inde réside dans sa capacité à provoquer la demande, à susciter un intérêt de première importance pour certaines sociétés d'armement étrangères. C'est en ce sens qu'il faut comprendre le positionnement de la Russie et de la France sur le marché indien. La France a besoin de l'Inde pour y trouver des débouchés économiques qui lui font défaut et la Russie a besoin de se montrer comme un allié plus que comme un partenaire, même si sa stratégie n'est pas toujours claire. DCNS s'est affirmé comme un leader mondial dans le domaine de l'industrie militaire maritime. TKMS, bien que fortement mis en difficulté par DCNS sur le marché planétaire continue de jouir d'une aura certaine en Asie. Quant à Rubin, il s'agit d'un fournisseur mondial de sous-marins conventionnels, le sous-marin de classe *Kilo* étant son *best-seller*, mais qui a surtout fourni 2/3 des sous-marins nucléaires de la marine soviétique.

Il est capital de comprendre que dans le domaine maritime, la donne est complètement inversée par rapport à un secteur comme l'aviation militaire. C'est l'Inde qui a besoin de ces sociétés pour reconstruire sa flotte et non pas l'inverse. En effet, la domination des mers est depuis toujours l'une des caractéristiques des grandes puissances. C'est un moyen de faire pression sur l'Etat voisin en montrant que l'on est capable, à tout instant, de couper les voies maritimes, de bloquer les ports mais aussi et surtout de pouvoir projeter ses forces. Or, les sociétés sachant construire des navires de guerre ou des sous-marins étant rares, ce sont toujours les mêmes qui se retrouvent sur les appels d'offre.

C'est dans ce contexte que Moscou a développé une stratégie qui mérite d'être signalée. Le Kremlin profite des anciens stocks militaires créés pendant la guerre froide pour revendre ceux-ci à bon marché et ainsi consolider ses liens avec les pays acheteurs. C'est ainsi que le Kremlin s'est lancé dans un créneau très particulier à la différence de l'Allemagne et dans une moindre mesure de la France. Il s'agit, en effet, de garder en tête que le fait d'acheter telle arme au lieu de telle autre à tel pays est un choix politique. Et en ce sens Moscou possède une longueur d'avance. L'industrie militaire russe « profite » de la montée en puissance de la Chine, pour réarmer massivement l'Inde. La livraison d'un porte-avions à l'Inde (6), l'ancien *Admiral Gorshkov*, aujourd'hui appelé *INS Vikramaditya*, le prêt pour dix ans d'un SNA de classe *Nerpa*, illustrent bien ce lien privilégié entre Moscou et New Delhi. Pour l'Inde, ce réarmement a pour but de réaffirmer sa souveraineté dans la région tant vis-à-vis du Pakistan que de la Chine. Pour la Russie, la puissance de la marine chinoise doit être compensée par la puissance de la marine indienne d'où la livraison de certains matériels que Moscou s'était refusé à vendre à Pékin, notamment un porte-avions ou certains types de chasseurs, et que les autres pays exportateurs refusent de vendre en raison de leur poids stratégique. Ainsi, Moscou se présente davantage comme un arbitre, comme le gardien de l'équilibre des puissances en Asie.

La concurrence avec DCNS et TKMS à propos de la livraison de sous-marins à l'Inde doit être comprise dans cette optique. Si Moscou remporte le contrat, c'est un avantage certain pour la Russie. En cas d'échec, Moscou garde à l'esprit que, finalement, qu'importe la nationalité, tout ce qui renforce



l'Inde est bon à prendre avec une préférence tout de même pour les contrats remportés par les industries européennes au cas où Moscou se verrait écarté (7). De plus, la Russie est le seul pays prêt à vendre ou à prêter des SNA dans le monde ce qui lui confère de ce point de vue une place de choix sur le marché indien, l'industrie indienne étant régulièrement confrontée à de graves problèmes dans la conception de son propre matériel de guerre. On notera à ce sujet que Dassault Aviation s'est montré plus qu'inquiet sur la capacité des industries indiennes à fabriquer elles-mêmes les *Rafale* en raison de retards technologiques et de déficits managériaux considérables dans le domaine de l'aéronautique.

3. L'Inde face à son destin de grande puissance asiatique

3.1 Des problèmes de standardisation du matériel et de formation des personnels

L'explosion du sous-marin indien INS Shindhu Rakshak dans la nuit du 13 au 14 août 2013 révèle les paradoxes de la puissance navale indienne qui se dote d'équipements modernes mais qui, faute d'attention suffisante, finit par les rendre inutilisables. Ainsi, Gilles Boquérat, chercheur à l'IFRI, écrit qu'« une étude coréalisée par la Confederation of Indian Industry, dont les conclusions furent rendues publiques en janvier 2010, observait que 50 % de l'armement indien était obsolète, bien plus que les 30 % jugés tout juste acceptables par le ministère de la Défense ».

Ainsi, l'INS Shindhu Rakshak venait d'être rénové et remodernisé par la Russie. Loin d'être limité à la Marine, ces "accidents" sont récurrents notamment dans le domaine de l'aviation. Le journaliste Michel Cabirol écrit à ce sujet : *"depuis un peu plus de trois ans (2008-mars 2012), l'armée de l'air indienne (Indian Air Force ou IAF), quatrième puissance aérienne mondiale, a perdu plus de 33 appareils sur une flotte d'environ 630 avions de combat, composée notamment d'appareils russes. Ainsi, 27 MiG (dont 16 MiG-21), 3 Sukhoi 30, 2 Mirage et 1 Jaguar se sont crashés durant cette période, selon un décompte effectué par le ministère de la défense indien. En outre, l'IAF a perdu 10 hélicoptères ainsi que 17 autres avions militaires. Au total, ces accidents ont coûté la vie à 32 militaires, dont 19 pilotes, ainsi qu'à six civils*». Et de poursuivre : *"On dénombre de 1970 à 2010 un millier d'avions perdus accidentellement dont la moitié des 900 Mig-21 (achetés à partir de 1973), dont 5 en 2011, et un tiers des 158 Jaguar (entrés en service en 1979). Le nombre d'accidents est cependant en réduction : 30 avions perdus par an en 1980, 23 en 1990, 18 en 2000, 10 en 2010. Dans toutes les grandes forces aériennes, les pertes d'avion sont aujourd'hui de l'ordre de 1,5 pour 100.000 heures de vol"*.

Au-delà du manque d'expérience des pilotes, deux éléments permettent de mieux comprendre de quoi souffre en général l'armée indienne : le manque d'entretien et l'absence de standardisation du matériel. En effet, si les importations d'armes américaines, françaises ou russes permettent à l'Inde de moderniser son armée en un temps record, des problèmes fondamentaux demeurent quant à la formation des personnels. Ainsi, dans le cas des pilotes, ceux-ci sont formés sur des standards occidentaux alors même que la très grande majorité des avions de chasse sont des avions russes.



Idem pour les sous-marins. Il y a de grandes différences entre un *Scorpène* construit avec des critères français et un sous-marin de classe *Kilo* construits sur des standards russes.

A ces problèmes d'ordre technique s'ajoute un problème de maîtrise des technologies des équipements vendus. Si dans bien des cas, les pays exportateurs acceptent que l'Inde acquière certaines technologies, il n'en demeure pas moins que New Delhi semble accuser un retard technologique important, notamment dans le domaine de l'aéronautique. En effet, si le plagiat industriel est un problème récurrent dans les livraisons d'armes (8), certaines sociétés européennes comme Dassault, au contraire, se demandent si l'Inde arrivera à monter dans ses usines les équipements vendus. Certes, New Delhi s'est lancé dans un projet audacieux : construire son propre porte-avions et ses propres sous-marins nucléaires. L'avenir dira si le projet est réalisable.

3.2 « Re-balancing » américain, entre chance et danger

La stratégie du « *Re-balancing* » promue par Obama, et censée marquer le réengagement de la puissance américaine ne doit pas faire oublier un élément fondamental : les Etats-Unis ne se sont jamais réellement désengagés du territoire asiatique et qui plus est de l'Asie du Sud-Est. Ainsi, les Etats-Unis ont, historiquement des liens très forts avec certains pays asiatiques comme le Japon, Taiwan, la Corée du Sud et dans une moindre mesure avec Singapour où stationnent en permanence quatre *Littoral Combat Ships* (LCS) américains. Certes, les cicatrices de la guerre du Vietnam ne sont pas encore complètement refermées, mais les relations entre les deux ennemis d'hier sont dans une dynamique positive. L'Inde échappe généralement à l'attention médiatique.

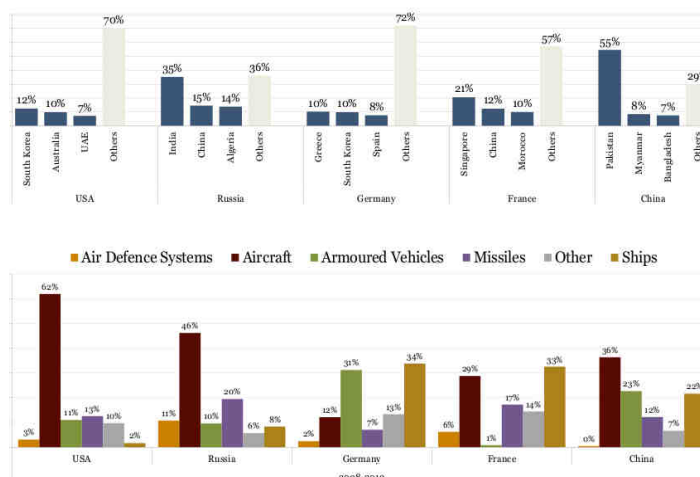
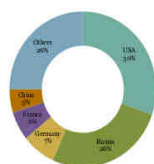
Pourtant, New Delhi joue un rôle non négligeable dans l'accomplissement des missions de la diplomatie américaine. Tout comme le Kremlin, la Maison Blanche a choisi l'option des ventes d'armes pour s'attirer les bonnes grâces de New Delhi et renforcer son potentiel militaire. Ainsi, Gilles Boquérat, écrit : « *la visite du président Barack Obama, en novembre 2010, fut accompagnée de l'annonce de la vente à l'Inde de 10 avions de transport militaire Boeing C-17 Globemaster III pour quelques 10 milliards de dollars. Quelques semaines plus tard, l'Indian Air Force (IAF) réceptionnait le premier de six avions de transport militaire C-130J Super Hercules commandés en 2008* ». La signature de ce contrat hors du commun mettait ainsi fin à l'hégémonie des deux géants russes *Antonov* et *Lloutchine*, principaux concurrents de *Boeing* et *Lokheed Martin*, côté américain et *Airbus* tout fraîchement arrivé dans la compétition, en ce qui concerne la construction et la ventes d'avions de transport lourd militaires.

Pour le moment, les ventes d'armes américaines se sont limitées à un domaine très spécialisé de l'aéronautique. La France et la Russie gardent, dans le domaine naval, une expertise et un savoir-faire qui semblent distancer les États-Unis qui ont moins d'exportations à leur actif.



STOCKHOLM INTERNATIONAL PEACE RESEARCH INSTITUTE
The independent resource on global security

Top 5 arms exporters: main buyers and types of arms



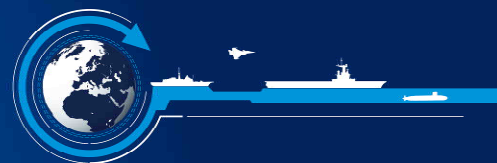
© Stockholm International Peace Research Institute 2013 | Visit our website: www.sipri.org Facebook: www.facebook.com/sipri.org Twitter: @SIPRIorg

Cette pénétration américaine dans le marché indien provoque l'ire de Moscou et de Paris. Toutefois, ces craintes doivent être fortement relativisées. Conscient du « *mauvais* » traitement réservé aux partenaires des États-Unis dans le domaine des ventes d'armes, New Delhi se montre prudent. A titre d'exemple, les États-Unis ont obligé les pays européens détenteurs de F16 à participer financièrement à la conception du F35 qui accumulait les retards et avait explosé depuis bien longtemps les crédits qui étaient alloués au programme. Dans la même veine, ils ont menacé la Corée du Sud de retirer leurs troupes de la péninsule si le gouvernement choisissait l'Eurofighter d'EADS. Pour finir, le Japon ne cesse de se plaindre de la mainmise américaine sur son industrie aéronautique et des ventes d'armes américaines à des prix exorbitants : 42 F35 pour 8 milliards de dollars pour Tokyo - 126 *Rafale* pour 11 milliards de dollars pour New Delhi.

En fait, New Delhi cherche davantage à diversifier son marché et à entretenir des relations amicales avec Washington pour régler le problème pakistanais que de se soustraire à Moscou. Le Kremlin et l'Elysée gardent toutefois un avantage incommensurable par rapport à Washington : des contrats d'armes à faibles coûts avec transferts de technologies, notamment dans le domaine le plus complexe, techniquement parlant : le domaine naval. Moscou a besoin de l'Inde pour contrecarrer la Chine et Paris a besoin de New Delhi pour « *soulager* » son économie ; quant à Washington, l'Inde y est avant tout perçue comme un moyen de mettre à mal les exportations d'armes russes.

Conclusion

Il apparaît très clairement que la reconstruction de la marine indienne est le résultat des bouleversements géopolitiques qui s'opèrent en Asie. C'est donc avec une vision d'historien, d'économiste, de diplomate et de géographe qu'il faut comprendre la place actuelle de l'Inde sur la



scène internationale. Chance ultime pour l'industrie de défense française, principal maillon de la stratégie russe de rééquilibrage des puissances en Asie, l'Inde joue de son rôle de puissance asiatique contestataire vis-à-vis de la Chine pour attirer les investissements étrangers qui lui permettront demain de disposer d'une puissance militaire respectable. En ce sens, la reconstruction d'une marine apparaît comme la clé de la puissance indienne. La recrudescence des nationalismes en Asie du Sud-Est et orientale conduit à une intensification des conflits maritimes entre les différents pays riverains. Oublier que la domination navale est la clé de l'Asie, c'est oublier que Londres a dominé l'Asie du Sud au XIXème et que les États-Unis ont stoppé l'expansion du Japon à Midway en plein océan Pacifique.

L'avenir de l'Inde se joue en mer. Voilà pourquoi New Delhi se rééquipe rapidement en important des équipements militaires français et russes. Toutefois, l'Inde parviendra-t-elle à s'imposer face à la Chine qui en plus de bénéficier d'une croissance économique supérieure possède une réelle maîtrise des technologies militaires, ce qui en fait déjà le troisième exportateur d'armes au monde derrière Washington et Moscou ?



Notes

1) Indonésie : 6,2%, Thaïlande : 6,5%, Malaisie : 5,6%, Viet Nam : 5%, Singapour : 1,3%, Chine : 7,8%. Source : Rapport Banque Mondiale 2012

2) Jacques Delorme, *Economie indienne, un géant au pied d'argile*, les échos, 19/11/2013

3) La France est le deuxième exportateur mondial de bâtiments de guerre avec 33% du marché, juste derrière l'Allemagne, 34%. Source : *SIPRI Yearbook 2013*)

4) NDLR. On notera à ce sujet qu'il y a un manque de communication et de coordination entre les grandes industries militaires françaises (les projets de drones éventés sont là pour le rappeler) et le gouvernement, à la différence de la Russie qui se sert de ses industries pour acheter, via des ventes d'armes, sa sphère d'influence, notamment en Asie du Sud-Est. On notera que l'échec de la vente du *Rafale* en Suisse est dû à la politique financière du gouvernement Sarkozy et la lutte contre les comptes bancaires français en Suisse.

5) NDLR. On relèvera à ce sujet les conflits maritimes en Mer de Chine méridionale où Pékin essaie d'imposer sa loi à tous les autres Etats côtiers. Il faut retenir aussi que des tensions persistent autour du contrôle des îles Senkaku et Kouriles, mettant aux prises le Japon, la Chine, la Russie, la Corée du Sud et Taiwan.

6) NDLR. Les conditions portant sur la livraison du porte-avion étaient pour le moins inhabituelles. Il était prévu, entre autre, que celui-ci n'embarque que des avions russes, ce qui excluait l'utilisation de Rafales sur ce bâtiment.

7) NDLR. Moscou est conscient du fait que tout ce qui renforce l'industrie militaire européenne, notamment française et allemande, lui est favorable car cela exacerbe les tensions entre l'Europe et l'industrie militaire américaine, les deux continents se livrant bataille dans ce secteur. La raison de ces tensions est l'impossibilité pour des sociétés européennes, BAE exclue, de pénétrer le marché américain en raison de la politique ultra-nationaliste de l'administration Obama dans le domaine des équipements militaires américains. Ainsi, celle-ci est intervenue deux fois pour faire capoter la vente d'*A400M* à l'USAAF, l'avion d'Airbus ayant été retenu par la commission d'évaluation de l'armée américaine qui avait lancé un appel d'offre pour un avion ravitailleur. Il convient de relever que l'accord de libre-échange américano européen exclue le domaine de l'industrie de défense.

8) NDLR. On notera, à propos des rattrapages technologiques effectués par les pays acheteurs, le cas de la Chine où chaque équipement militaire russe acheté a été soigneusement démonté, examiné puis copié : J-11B (Su-27SMK), J-15 (Su-33) et J-16 (Su-30MK2). De telles pratiques impactent considérablement les ventes et les contrats de maintenance des avions russes. La Chine a réduit ses imports de *Sukhoi* pour une valeur de 200 millions de dollars annuels avant 2009. Aujourd'hui, la perte annuelle russe est estimée à 40 millions de dollars. Le phénomène prenant de l'ampleur, Moscou décide de refuser de livrer certains équipements jugés très avancés. (La Russie refusera de fournir le SU 33. Ce dernier sera acquis par Pékin en Ukraine et prendra le nom de J 15). Par exemple, Moscou refuse de livrer le SU 35, son avion de chasse de dernière génération, de peur de voir la Chine acquérir les technologies et être en mesure de produire elle-même l'avion ou encore le missile intercontinental S400 M. L'Inde continuera donc d'être un marché d'avenir tant pour Paris que pour Moscou.



Bibliographie

Articles scientifiques

- BERT Jean Noël, DUPRESSOIR Mathieu, GAUCHY Justin, VZYATKINE Anatole, DE JONG Peter sous la direction de, *Les ventes d'armes au service du renouveau de la Russie*, avril 2012
- BESSON Alexandre, *Questions maritimes en Asie du sud-est : Inquiétudes grandissantes quant au trafic sous-marin en Asie du Sud Est*, IRIS, mars 2011
- BOQUERAT Gilles, *La coopération militaro-industrielle au cœur des relations indo-russes*, IRIS, avril 2011
- CABIROL Michel, *L'étrange hécatombe des avions de combat de l'armée de l'air indienne*, la Tribune, 29/03/2012
- DELORME Jacques, *Economie indienne, un géant au pied d'argile*, les échos, 19/11/2013
- HELLENDORFF Bruno, *Dépenses et transferts militaires en Asie du Sud-Est*, GRIP, juin 2013
- HELLENDORFF Bruno, ROUPPERT Bérengère, *le « pivot » américain vers l'Asie*, GRIP, juin 2013
- RUSI, *India's New Armament Strategy: A Return to Self-Sufficiency* ?Whitehall Article Series, London: Royal United Services Institute for Defense Studies, 1995

Documents officiels

- *Annual Consolidated Reports of the Secretary-General*, United Nations Office for Disarmament Affairs, 15 juillet 2013
- *Russian defense industry and arms trade: facts and figures*, Centre for Analysis of Strategies and Technologies, 2012
- SIPRI Yearbook, 2012.
- SIPRI Yearbook, 2013.

Sites internet

- Site de Rosoboronexport : <http://www.rosoboronexport.ru>
- Site de la Banque Mondiale : <http://www.banquemondiale.org/>
- Site de DCNS : <http://fr.dcnsgroup.com/>
- Site de la DGA : <http://www.defense.gouv.fr/dga>
- Site de Dassault Aviation : <http://www.dassault-aviation.com/fr/>
- Stockholm International Peace Research Institute : <http://sipri.org>
- Strategic Studies Institute : <http://www.strategicstudiesinstitute.army.mil>
- Defence Review Asia : <http://www.defencereviewasia.com>
- India Defence : <http://www.india-defence.com>
- IHS Jane's : <http://www.janes.com/article/>

LES ÉDITIONS DU CESM

Centre de réflexion stratégique, le CESM diffuse cinq publications régulières sur la stratégie navale et les principaux enjeux maritimes :

Études marines :

revue semestrielle, véritable plongée au cœur du monde maritime (géopolitique, juridique, historique, économique...).

Cargo Marine :

études diverses et salées réalisées par le pôle Études et ses partenaires pour un point précis sur des sujets navals et maritimes.

La Hune du CESM :

tour du monde bimestriel des enjeux navals et maritimes vus par la presse et le net.

Brèves marines :

chaque mois, un éclairage synthétique sur des thèmes historiques, géopolitiques et maritimes.

Les @mers du CESM :

veille maritime bihebdomadaire de la presse et du net.

Rendez-vous sur notre site internet :

cesm.marine.defense.gouv.fr

Rejoignez le CESM sur :

