



L'influence de la politique « *Make in India* » sur les achats indiens d'avions militaires

Avec une imposante armée en modernisation, l'Inde se classe premier importateur mondial d'armes en valeur pour 2013. Pourtant, la réduction du contrat PAK-FA en 2015 témoigne d'une contradiction entre la volonté indienne de développer son industrie aéronautique et son besoin d'importer des techniques de pointe.

Le recours au savoir-faire étranger dans la modernisation des forces aériennes indiennes...

Les tensions avec la Chine et avec le Pakistan encouragent Delhi à amorcer un ambitieux plan de modernisation de l'*Indian Air Force (IAF)* à la fin des années 1990. Sur le court terme, elle fait moderniser sa flotte de chasseurs *MiG-21bis* et de chasseurs-bombardiers *MiG-27* par des firmes russes et occidentales. Sur le long terme, elle ambitionne de se doter d'avions de génération 4+ et 5.

L'*IAF* souhaite en parallèle s'équiper de l'avion multirôle *Tejas* de conception nationale. Mené par *Hindustan Aeronautics Limited (HAL)*, ce programme se heurte aux lacunes de l'industrie nationale tant dans la conception que dans la production. En réponse, cette entreprise recourt à l'intégration de composants étrangers, tels que le réacteur de l'appareil qui est fourni par *General Electrics*. Le développement de l'avion, dont le premier vol se déroule en 2001, accumule néanmoins les retards.

Le gouvernement indien se tourne alors une nouvelle fois vers l'étranger pour l'achat d'avions de combat. Cette même année, il lance le programme *Medium Multi-Role Combat Aircraft (MMRCA)*, qui débouche en 2012 sur une commande de 126 *Rafale* d'une valeur de 20 milliards de dollars. Parallèlement, l'Inde s'engage avec l'avionneur russe *Sukhoï* dans le programme *Fifth Generation Fighter Aircraft (FGFA)*. En vue de l'acquisition de 200 chasseurs de 5^e génération, 25 milliards de dollars sont débloqués.

... pour développer l'industrie aéronautique indienne

Afin de soutenir son économie et son industrie de pointe, le gouvernement indien favorise les transferts de technologies ainsi que la fabrication sous licence. Delhi négocie de ce fait la production sous licence de 108 *MMRCA*. Dans le cas du *FGFA*, il s'agit de développer avec *Sukhoï* une version indienne du chasseur *PAK-FA*, puis d'en assurer la production conjointe.

Les entreprises indiennes participent déjà à de tels partenariats dans le domaine de l'aviation militaire. En effet, les *Su-30MKI* de conception russe qui équipent l'*IAF* sont assemblés en Inde. Malgré cela, les difficultés industrielles du pays subsistent et limitent l'ampleur des transferts. Les firmes étrangères produisent ainsi les équipements les plus complexes des appareils indiens, c'est-à-dire ceux à plus forte valeur ajoutée. Les moteurs, les brouilleurs, les radars ou les missiles demeurent par conséquent de facture étrangère. De même, le rôle de l'entreprise *HAL* dans les travaux de recherche et de développement du programme *FGFA* se limite à 15%.

Un paysage économique et politique particulier, source de ralentissement des importations ?

L'Inde connaît certaines difficultés économiques. En janvier 2014, la roupie chute de 2,45% en une semaine et l'inflation se situe depuis autour de 6%. Ces facteurs provoquent l'augmentation des frais d'importation et contribuent à la révision des contrats en cours.

De tels événements interviennent alors que la politique de « *Make in India* » de Narendra Modi, élu Premier ministre la même année, privilégie la production locale au détriment des entreprises étrangères. En 2015 par exemple, le suisse *Pilatus* voit l'une de ses commandes pour la fourniture d'avions d'entraînement *PC-7 Mk-2* réduite, en faveur du *HTT-40* d'*HAL*.

D'autres facteurs viennent ralentir les négociations pour l'export de matériel. Le processus administratif exige tout d'abord que les accords d'achats militaires soient approuvés par dix-huit services. Par ailleurs, le vendeur doit réinjecter une partie du bénéfice réalisé dans l'économie nationale. Au cœur des discussions entre les négociateurs indiens et ceux de *Dassault*, cette somme représente entre 30 et 50% de la valeur du contrat *Rafale*, au gré de l'avancement des négociations.

Face à ces difficultés, l'Inde reste déterminée à développer une industrie aéronautique « Make in India ». Malgré la relance récente du programme MMRCA par l'IAF, le gouvernement abandonne l'idée de produire sous licence des appareils à la pointe et compte acheter sur étagère 36 Rafale et 65 PAK-FA.