

Impacts du conflit du Donbass sur les industries russe et ukrainienne de la défense, du spatial et de l'aéronautique

Vincent Bonniot
Bertrand de Montluc

Membres de 3AF (Association aéronautique astronautique de France).

Une rupture aux conséquences multiples et durables

Le conflit entre la Russie et l'Ukraine pour le contrôle de la partie orientale de l'Ukraine n'en finit pas de compliquer les relations entre puissances avec le risque que la crise puisse dégénérer à tout moment, entraînant des conséquences économiques préjudiciables à tout l'ensemble européen. En dépit des Accords de Minsk (5 septembre 2014 et 11 février 2015), qui ont contribué à stabiliser la situation, tout semble indiquer qu'aucune des parties n'est prête à renoncer à court et moyen terme, tant les intérêts géopolitiques et économiques des deux pays divergent profondément.

Au-delà des aspects géopolitiques, la Russie et l'Ukraine s'affrontent pour le contrôle d'intérêts industriels jugés stratégiques pour leur souveraineté. Situé pour l'essentiel dans la partie orientale de l'Ukraine revendiquée par les forces pro-russes, le complexe militaro-industriel et aérospatial ukrainien attise la convoitise de la Russie en raison des interdépendances historiques entre les deux pays. Il est certain que de tels enjeux, relativement méconnus, ont pesé et continuent de peser dans le conflit.

Des dégâts considérables sur les bases industrielles

Le déclenchement des hostilités a provoqué d'énormes dégâts sur la base industrielle ukrainienne, que ce soit directement (dommages matériels liés aux combats, disparition de la base industrielle de Crimée, prises de contrôle par les rebelles dans les régions pro-russes) ou indirectement avec les mesures de rétorsion des uns et des autres (décision ukrainienne de cesser l'exportation d'équipements militaires vers la Russie, représailles russes provoquant l'arrêt de certains programmes en coopération). Cet affaiblissement, auquel s'ajoute la priorité donnée à



l'équipement des forces armées ukrainiennes, affecte également ses exportations. Tout cela a des conséquences importantes sur le plan économique et social, avec des faillites d'entreprises ou des restructurations drastiques.

L'industrie russe a également souffert avec la mise en place de restrictions occidentales dans le secteur de la défense (embargo sur l'importation et l'exportation d'armes et de matériel militaire ou de technologies à usage militaire, annulation de certaines acquisitions prévues comme celles des BPC, suspension de coopérations industrielles) et la perte de fournisseurs majeurs ukrainiens dans la BITD russe qui vont entraîner une perte de compétitivité et des retards de livraisons.

Une interdépendance qui vole en éclat

Les deux pays sont très liés par une interdépendance industrielle historique. Dans les secteurs aéronautique et spatial, l'industrie ukrainienne est positionnée en sous-traitance des grands groupes russes. Elle dépend ainsi très largement des commandes russes, au niveau domestique comme à l'exportation. Pour produire ses sous-systèmes et faire fonctionner l'ensemble de ses usines, l'industrie ukrainienne dépend également largement de composants, d'énergie et de matériaux russes. Dans le même temps, la Russie est dépendante, pour une grande partie de ses systèmes aéronautiques et spatiaux, de sous-systèmes ukrainiens qu'elle n'est pas en mesure de produire elle-même. Son industrie aéronautique repose largement sur des matériaux ukrainiens tels que le titane. Ainsi l'entreprise russe VSMPO-Avisma, numéro un mondial de la production de titane se fournit en grande majorité (80 %) dans les mines ukrainiennes contrôlées par le groupe ukrainien PRIVAT.

Les coopérations industrielles développées entre les deux pays sont éminemment sensibles et au cœur de la souveraineté des États. Pour exister et se développer, elles nécessitent une relation de confiance de long terme entre des États qui acceptent des interdépendances industrielles. Dans le cas de la Russie et de l'Ukraine, cette confiance s'est largement érodée depuis l'indépendance de cette dernière et la Révolution Orange. Elle a désormais complètement disparu avec les derniers événements pour céder la place à l'animosité et la suspicion. Dans le domaine militaire, les projets en cours ont été gelés et sont amenés à disparaître. Dans le domaine civil, certaines coopérations vont se maintenir par pragmatisme économique jusqu'à ce que des solutions alternatives soient trouvées. À terme, si cette méfiance réciproque devait perdurer, une rupture complète pourrait se produire.

Des bases industrielles à reconstruire

L'industrie ukrainienne à la recherche de nouveaux partenariats

C'est le vaste conglomérat UkrOboronProm (qui rassemble plus de 80 000 employés au sein d'une centaine d'entreprises) qui a été chargé par les auto-

rités ukrainiennes de consolider et restructurer l'ensemble du secteur aéronautique et défense pour l'adapter au nouvel environnement de marché. C'est donc autour de ce nouvel acteur que de nouveaux débouchés et des coopérations industrielles pourraient être trouvés avec des pays autres que la Russie.

Pour concrétiser le virage politique vers l'Ouest, le gouvernement ukrainien devrait faciliter les coopérations avec des grands acteurs du secteur, prioritairement américains et européens. Des nouveaux programmes, tel que le développement d'un nouvel avion de chasse, pourraient voir le jour dans le futur sans aucune participation industrielle russe. Aux États-Unis, l'industrie spatiale ukrainienne pourrait être impliquée dans des projets nationaux visant le remplacement des moteurs des fusées *Atlas V* après 2022. En Europe, la Pologne pourrait constituer un important marché pour les moteurs de Motor Sich qui est en discussion avec l'entreprise polonaise PZL Swidnik.

La Chine manifeste son intérêt pour l'industrie aérospatiale et de défense ukrainienne. L'état actuel de l'industrie ukrainienne devrait lui offrir de nouvelles opportunités, à commencer par le redémarrage à des fins domestiques de la production du très gros porteur *An-225* (250 t de fret). La technologie du motoriste Motor Sich est également très recherchée, cette société équipe déjà les avions d'entraînement chinois et elle pourrait être retenue dans le cadre du programme de futur hélicoptère lourd chino-russe *AHL (Advanced Heavy Lifter)*. Ce programme est emblématique car c'est un projet phare de la coopération bilatérale sino-russe, preuve que le pragmatisme peut l'emporter lorsque la situation l'exige.

La Turquie est également très intéressée par les technologies ukrainiennes, notamment dans le domaine des missiles balistiques, ce qui fait craindre à la Russie des risques de prolifération. La Turquie cherche également à produire un avion de transport de passagers, basé sur le design de l'*An-158* (75 passagers, 1^{er} vol en 2004) et un avion de transport militaire basé sur l'*An-178* (dont le premier vol a eu lieu en 2015). De nombreux échanges se sont tenus ces derniers temps et la coopération pourrait s'étendre aux véhicules blindés, aux drones ou à la production de moteurs.

Enfin, l'Arabie saoudite a signé un contrat pour développer un prototype d'un nouveau modèle d'avion régional autour de l'*An-132* (1^{er} vol en mars 2017) comprenant la substitution de l'ensemble des équipements russes par des équipements occidentaux. Elle pourrait aussi être intéressée par la technologie des missiles balistiques avec des rumeurs d'investissement dans le développement du *SRBM (Short Range Ballistic Missile) Grom-2* (cf. *Sputnik* du 21 janvier 2017).

Une plus grande autonomie recherchée côté russe

Avec l'éclatement du bloc soviétique, la Russie n'a cessé d'essayer de limiter l'interdépendance avec l'Ukraine pour retrouver sa souveraineté industrielle.



Considérant que cette dépendance mutuelle constituait un risque majeur pour sa sécurité nationale, l'administration Eltsine avait mis en place un programme de remplacement graduel des équipements ukrainiens dans la BITD russe. Celui-ci a produit des résultats mais a subi des aléas et n'a pas permis de remplacer tous les équipements. Plus récemment, la Russie a également essayé d'acquérir ou prendre le contrôle de certaines entreprises ukrainiennes dont elle ne parvenait pas à substituer la production, mais sans succès.

Avec le déclenchement de la crise ukrainienne le mouvement s'est accéléré et le concept d'autosuffisance a refait surface avec encore plus d'acuité. Un bilan exhaustif de toutes les technologies ukrainiennes intégrées dans la BITD russe a été demandé pour analyser la dépendance russe et les entreprises russes ont été invitées à se tourner vers d'autres fournisseurs, en particulier chinois, pour pallier l'embargo occidental et ukrainien. Dans les faits, le mouvement d'autonomisation est déjà en cours. L'avionneur Iliouchine devrait prendre le rôle d'Antonov, le motoriste Klimov celui de Motor Sich et NPO Saturn pourrait remplacer le fabricant ukrainien Zorya-Mashproekt basé à Mykolaïv pour fournir les turbines à gaz des bâtiments de guerre. Dans le domaine spatial, la Russie a décidé de remplacer à terme les lanceurs *Dnepr* et *Zenit* (fabriqués en Ukraine) par les futures fusées russes *Angara* (cf. *Satnews* du 3 février 2015).

Lorsque l'on regarde dans le détail l'étendue des interdépendances, il est toutefois douteux qu'un tel programme puisse aboutir à supprimer la dépendance russe à court terme, d'autant plus que la production de nouveaux éléments devra s'accompagner de nouvelles périodes de test et de certification avant de pouvoir déclarer opérationnels les nouveaux systèmes. Par ailleurs, le coût de ce programme de substitution, estimé à plusieurs dizaines de milliards de dollars, sera difficilement absorbable dans un contexte de récession économique sévère et de correction à la baisse du plan de modernisation prévu pour la période 2016-2025.

Conséquences pour la France et l'Europe

L'affaiblissement des industries aérospatiales russe et ukrainienne est bénéfique à court terme pour l'industrie française avec une diminution de la concurrence à l'export (qui pourrait notamment favoriser l'*A400M* face à l'*An-70* et l'*A380* face à l'*An-124*). La relative perte de compétitivité et de marge de manœuvre de l'industrie de la défense russe pourrait également favoriser nos industriels sur les marchés internationaux (notamment en Inde). Une position attentiste pourrait donc consister à observer les événements et profiter de cette situation pour gagner des parts de marché. Ce serait une vision à court terme qui nous paraît négative voire dangereuse. L'affaiblissement des industries russe et ukrainienne, voire la disparition de pans entiers de ces industries, constituerait en effet une perte importante pour l'ensemble de l'industrie européenne au sens large, en particulier

dans le domaine des lanceurs, et profiterait davantage à d'autres régions du monde, essentiellement l'Amérique du Nord et l'Asie.

Plutôt que de se réjouir de voir des concurrents s'affaiblir ou disparaître, il faut au contraire s'alarmer du vide qui est en train de se créer et chercher à le combler en posant les bases des futures coopérations industrielles et autres projets scientifiques communs. À défaut, d'autres pays, et en particulier les États-Unis qui ont la même stratégie en Ukraine qu'ils avaient en Pologne, s'engouffreront dans la brèche pour imposer leurs intérêts et éviter par là même des rapprochements pan-européens. Les incertitudes de la crise russo-ukrainienne devraient aussi nous amener à être très prudents en évaluant avec précision nos dépendances, que ce soit en matière d'approvisionnement en titane ou de transport stratégique. À ce sujet voir l'excellent rapport parlementaire du député Cornut-Gentille qui parle d'une « véritable épée de Damoclès suspendue au-dessus de la France » (*cf.* Rapport d'information de l'Assemblée nationale n° 4595).

Cette rupture entre les deux pays est également un facteur d'instabilité économique et social, et un vecteur de prolifération technologique. De nombreux pays, à commencer par la Chine et la Turquie, vont tenter de profiter du désarroi ukrainien pour récupérer à leur compte des technologies et savoir-faire qui ont pris des décennies à être développés et qui pourraient constituer (notamment dans le cas des technologies balistiques ukrainiennes) des menaces potentielles futures pour notre pays.

Éviter l'isolement de l'industrie russe

Les sanctions édictées par les pays occidentaux à l'égard de la Russie ont une portée relative. En matière de coopération spatiale par exemple, Américains et Européens savent très bien ménager leurs intérêts. Le courant des affaires ne s'est pas interrompu avec les événements, non seulement dans les centres de recherche mais aussi pour les projets industriels, hors armement. Le contexte actuel incite toutefois à suspendre de nombreux projets scientifiques ou industriels tant que la crise n'est pas durablement apaisée. Les sanctions occidentales ont entraîné de réelles difficultés de financement poussant la Russie à se tourner vers d'autres pays, principalement au sein des BRICS (Brésil, Russie, Inde, Chine et Afrique du Sud), ceci alors même que le rythme des coopérations avec l'Europe s'intensifiait avant le déclenchement de la crise et que de nombreuses opportunités existent pour faire face aux besoins de modernisation du pays et pour trouver des alternatives aux équipements ukrainiens.

Pour contribuer à sortir par le haut de cette situation préjudiciable à nos intérêts, la France doit approfondir le dialogue avec la Russie comme l'a recommandé un rapport du parlement français (*cf.* Rapport du Sénat n° 21). Les coopérations dans les secteurs de la science et de la recherche en amont, voire dans l'industrie, mutuellement profitables, sont nécessaires à l'établissement d'un climat de



confiance et pourraient profiter à la reprise d'un tel dialogue. Concrètement, il s'agirait de promouvoir au niveau étatique des projets franco-russes qui concernent les secteurs de l'aéronautique et du spatial, ainsi que la recherche scientifique. Un tel accompagnement permettrait de rassurer nos centres de recherche ou nos industriels sur la faisabilité et la pérennité de leurs projets. Il s'agirait également de chercher l'assouplissement de l'embargo (qui est reconduit régulièrement sur une base de 6 mois) en distinguant très clairement les projets qui relèvent purement du secteur de la défense, de ceux qui sont de nature civile et qui doivent être encouragés.

Accompagner la reconversion de l'industrie ukrainienne

L'Ukraine est en recherche active de nouveaux partenaires. En dehors de la Pologne, les entreprises européennes sont pour l'instant complètement absentes de la recomposition du paysage industriel ukrainien. Cela laisse le champ libre à d'autres acteurs qui vont profiter de conditions de partenariats très avantageuses, récupérer un grand nombre de technologies et de savoir-faire pour mieux nous concurrencer par la suite. L'Ukraine constituera également à l'avenir un marché important de plus de 40 millions d'habitants, probablement ancré sur les intérêts occidentaux. Les États-Unis sont particulièrement bien positionnés pour pousser leurs entreprises et nul doute qu'à l'issue de la crise, ils seront aux premières loges pour récolter les fruits de leurs efforts et se voir attribuer les principaux marchés, comme ce fut le cas avec la Pologne.

Pour éviter cette situation, il convient d'anticiper et de prendre avec sérieux les capacités de cette industrie ukrainienne (en particulier dans l'aéronautique) en se positionnant sur du long terme, avec comme double objectif d'éviter le renforcement de concurrents et de se positionner progressivement sur un marché en devenir. Seuls des groupes industriels sont en mesure de faire cette analyse, mais un accompagnement étatique solide et rassembleur permettrait de donner de la cohérence et d'ajouter de la légitimité à l'action des industriels.

Éléments de bibliographie

Commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées : « Les relations avec la Russie : comment sortir de l'impasse ? » (rapport d'information n° 21) ; 8 mars 2016 (www.senat.fr/contrôle/dossier/2014/4186.html).

Commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire : *Rapport relatif au transport stratégique* (Rapport d'information n° 4595) ; Assemblée nationale du 28 mars 2017 ([www2.assemblee-nationale.fr/documents/notice/14/rap-info/i4595/\(index\)/rapports-information](http://www2.assemblee-nationale.fr/documents/notice/14/rap-info/i4595/(index)/rapports-information)).

« Saudis Bow Out of Contract to Develop Ukraine's Grom-2 Missile System » in *Sputnik*, 21 janvier 2017 (<https://sputniknews.com/military/201701211049857809-saudis-stop-funding-grom-srbml/>).

« Russia No Longer Interested In Ukrainian Built Launch Vehicles » in *Satnews*, 03 février 2015 (www.satnews.com/story.php?number=1637484549).