

Rafale: comment la France a mangé son chapeau en Inde

PAR GUILLAUME DELACROIX
ARTICLE PUBLIÉ LE JEUDI 22 SEPTEMBRE 2016



Le Rafale © Dassault Aviation

La signature annoncée du contrat entre l'armée de l'air indienne et Dassault pour l'achat de 36 Rafale marque un tournant tactique à Delhi, dont l'obsession est aujourd'hui la Chine, et non plus le Pakistan.

De notre correspondant à Bombay (Inde). - Même Serge Dassault a dû se pincer, mercredi 21 septembre 2016, lorsque la grande nouvelle est arrivée à ses oreilles en fin de journée : l'Inde achète le Rafale. Lors d'une réunion du conseil de sécurité du gouvernement indien, le premier ministre Narendra Modi a donné son accord à la signature avec la France d'un accord intergouvernemental portant sur la fourniture de 36 avions de combat, pour un montant proche de 8 milliards d'euros. Il y aura bientôt quatre ans que Delhi a fait le choix du Rafale mais des négociations interminables, ponctuées de rebondissements dont les Indiens ont le secret, ont bien failli faire perdre patience à Dassault Aviation et à François Hollande, qui s'était aventuré plusieurs fois à annoncer la signature « imminente » du marché. L'appel d'offres de l'armée de l'air indienne remonte à 2005 et c'est Jacques Chirac qui, depuis l'Élysée, avait encouragé son grand ami Serge Dassault à se lancer dans cette épopée. C'est dire combien d'eau a coulé sous les ponts entretemps.

Ces 8 milliards d'euros sont d'ailleurs une goutte noyée dans l'océan du programme d'équipement militaire que Narendra Modi a lancé à son arrivée au pouvoir, au printemps 2014. L'Inde prévoit en effet de dépenser 150 milliards de dollars (134 milliards d'euros) ces prochaines années, afin de renforcer

ses capacités d'intervention aux frontières de ses deux principaux ennemis que sont le Pakistan et la Chine. Néanmoins, elle aura été une négociatrice extrêmement dure avec la France et l'écart avec la somme envisagée initialement par Paris est aujourd'hui impressionnant. En 2012, il était question de 126 Rafale, pour un montant de 12 milliards de dollars (10,8 milliards d'euros) et deux ans plus tard, le contrat avait même été réévalué à 22 milliards de dollars (19,7 milliards d'euros), compte tenu des spécifications croissantes que réclamait l'armée de l'air indienne, affirme Mohan Guruswami, président du Centre for Policy Alternatives, ce qui portait le coût unitaire de l'avion à 156 millions d'euros. « À un moment, les montants négociés sont devenus hors de contrôle et on se demande bien pourquoi l'Inde a tellement tenu à acheter des Rafale, alors que les Tejas de fabrication indienne coûtent 2 milliards de roupies (27 millions d'euros) pour un rapport coût-bénéfice plus élevé », explique cet ancien haut fonctionnaire du ministère des finances.



Le Rafale © Dassault Aviation

À l'arrivée, le Rafale est vendu en apparence plus cher qu'envisagé au départ : 218 millions d'euros pièce. Mais c'est un effet d'optique. Car en réalité, le prix est deux fois moins élevé. Une source du ministère de la défense, à Delhi, relève ainsi que le prix final résulte d'un rabais de 750 millions d'euros consenti par Dassault par rapport au dernier prix envisagé, en janvier 2016, date de la dernière visite de François Hollande en Inde. Mais que, de surcroît, l'avionneur français s'est engagé à réinvestir en Inde près de la moitié du montant total du contrat, pour que certains équipements du Rafale tels que les logiciels embarqués, les « offsets » comme disent les experts, soient réalisés sur place. « Cela va se traduire par 3 milliards d'euros d'activité et par des centaines d'emplois pour les entreprises indiennes »,

souligne notre source. Pire, la France pourrait toucher encore moins que prévu, car l'armée indienne souhaite acquérir certains armements du Rafale auprès d'Israël pour 1,7 milliard d'euros, et elle n'exclut pas de faire d'autres emplettes complémentaires ailleurs, au détriment des fournisseurs français.

Vendredi 23 septembre, en tous les cas, lors de la signature de l'accord intergouvernemental qui doit avoir lieu à Delhi, seront non seulement présents le ministre français de la défense, Jean-Yves Le Drian, et le patron de Dassault Aviation, Éric Trappier, mais aussi les dirigeants de MBDA, Safran et Thales. Car pour l'instant, il est question d'équiper le Rafale d'un maximum de savoir-faire tricolore, notamment le missile air-air Meteor, dont le rayon d'intervention peut atteindre 150 km, ce qui donnerait à l'Inde la capacité de viser l'intérieur du Pakistan et les régions frontalières du nord-est du pays, sans sortir de son propre territoire. Il y aurait également dans les tuyaux le missile de croisière air-sol Scalp, dont la portée s'établit à 300 km.

D'après certains participants aux négociations de ces dernières semaines, le feu vert de Modi a été donné parce que l'armée a décidé de faire du Rafale le vecteur de sa dissuasion nucléaire. Selon le quotidien *The Sunday Express*, cela a été l'élément déterminant dans la dernière ligne droite, l'avion de combat français étant « capable d'être utilisé pour lancer la bombe atomique ». C'est du reste le choix opéré par l'armée française, laquelle « est en train de faire basculer la force de frappe nucléaire du Mirage au Rafale », rappelle au journal un militaire. « Le transport de l'arme nucléaire est un argument tout à fait nouveau qui n'était pas apparu dans les négociations avec Dassault jusqu'à une période très récente », fait remarquer Jean-Joseph Boillot, économiste spécialiste de l'Inde. « La pertinence de ce choix est tout à fait discutable, car les grands spécialistes du sujet le disent tous : la flotte actuelle de chasseurs de l'armée de l'air donne déjà la supériorité à l'Inde sur le Pakistan », ajoute-t-il.

« En Inde, l'armée ressemble à Shiva, le dieu aux multiples bras »

Dans ce cas, pourquoi vouloir absolument acquérir des Rafale ? « Le gouvernement indien a décidé de signer pour des raisons diplomatiques, estime Jean-Joseph Boillot, car après avoir eu durant des décennies les yeux rivés sur le Pakistan, l'Inde est désormais obsédée par la Chine. Le contrat des Rafale, en clair, entérine l'idée que Delhi veut s'opposer à Pékin, qui est en train de s'équiper en chasseurs Sukhoï de dernière génération qui lui donneront une large supériorité dans les airs, à l'horizon de cinq ans. C'est un vrai glissement tactique. » D'après notre interlocuteur, les Indiens sont aujourd'hui persuadés que ce n'est plus le Pakistan qui menace leur sécurité. Malgré l'assaut mené le 18 septembre contre une base de l'armée indienne au Cachemire par des assaillants provenant très vraisemblablement du Pakistan, personne ne croit, de fait, au déclenchement d'une nouvelle guerre entre les deux pays.

Vu d'Inde, le danger, c'est la Chine, qui s'arroge des positions en mer de Chine du Sud et qui resserre ses liens avec Islamabad. Pékin a ainsi démarré la construction d'un corridor industriel à travers le Pakistan financé par ses soins (46 milliards de dollars) et surtout, la Chine et le Pakistan fabriquent ensemble un avion de combat à moteur russe, le JF-17. « C'est pour cela que l'armée de l'air indienne, qui représente un lobby extrêmement puissant, voulait acquérir des Rafale par dizaines », pointe Jean-Joseph Boillot. Elle doit finalement se contenter de 36 avions, de quoi composer deux escadrons seulement. Le ministère de la défense aurait toutefois négocié avec Dassault une option pour acheter 18 appareils supplémentaires à terme, au motif que l'armée ne compte actuellement que trente-cinq escadrons opérationnels. Pour pouvoir tenir tête à la Chine, elle estime qu'il lui en faudrait quarante-deux.

L'épilogue de la saga Rafale marque par ailleurs une victoire de l'armée de l'air sur la navale. « En Inde, l'armée ressemble à Shiva, le dieu aux multiples bras. Les différents corps se disputent entre eux, sur fond de budget contraint. Jusqu'ici, les politiques

donnaient l'avantage à la marine, comme en témoigne la commande prochaine d'un nouveau porte-avions, pour lequel concourent la Russie, la France, le Royaume-Uni et les États-Unis », observe Jean-Joseph Boillot. C'est l'une des raisons pour lesquelles le gouvernement Modi a exigé de la France qu'elle signe une décharge. Le contrat des Rafale est en effet assorti d'un contrat de garantie qui fait peser un risque financier certain sur le contribuable français, en cas de problème dans l'exécution et la livraison des avions. « C'est la première fois que la France est obligée de signer un tel document mais l'Inde est coutumière du fait, puisqu'elle demande la même chose à Areva pour les six réacteurs EPR de la future centrale nucléaire de Jaitapur », fait remarquer l'économiste.

Le dossier des Rafale indiens en dit long, aussi, sur la France. L'Élysée et Matignon vendent celui-ci aux Français comme « le contrat du siècle » alors que leurs négociateurs, l'ambassadeur de France à Delhi et l'équipe de la Direction générale de l'armement qui l'entoure là-bas, ont mangé leur chapeau. « C'est d'autant plus regrettable que l'un des alliés les plus

sûrs de l'Inde reste la Russie et que Modi renforce les liens avec un pays, Israël, qui est en passe de devenir le premier fournisseur de l'Inde en armements et qui, à ce titre, a énormément pesé sur l'affaire des Rafale », croit savoir Jean-Joseph Boillot. En somme, l'Inde achète les avions de Dassault, non parce que la France est forte sur la scène internationale, mais parce qu'elle consent des rabais considérables sur un produit très haut de gamme dont l'intérêt réel pose question. Affaire à suivre...

Boite noire

N'ayant peut-être pas été assez clair dans les calculs sur le prix du Rafale, voici quelques précisions : le contrat que l'armée de l'air indienne va signer s'élève à 8 milliards d'euros, soit 750 millions de moins que les 8,750 milliards prévus en janvier 2016. Le 1,7 milliard d'équipements d'origine israélienne est compris dans le total. Total duquel il faut en revanche retirer la moitié environ, Dassault Aviation devant réinvestir 3 à 4 milliards en Inde pour les "offsets". On arrive en net à 4 milliards d'euros pour 36 appareils, ce qui fait 111 millions d'euros l'unité. Deux fois moins, donc, que les 218 millions annoncés (8 milliards divisés par 36).

Directeur de la publication : Edwy Plenel

Directeur éditorial : François Bonnet

Le journal MEDIAPART est édité par la Société Editrice de Mediapart (SAS).

Durée de la société : quatre-vingt-dix-neuf ans à compter du 24 octobre 2007.

Capital social : 28 501,20€.

Immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS. Numéro de Commission paritaire des publications et agences de presse : 1214Y90071 et 1219Y90071.

Conseil d'administration : François Bonnet, Michel Broué, Gérard Cicurel, Laurent Mauduit, Edwy Plenel (Président), Marie-Hélène Smiéjan, Thierry Wilhelm. Actionnaires directs et indirects : Godefroy Beauvallet, François Bonnet, Laurent Mauduit, Edwy Plenel, Marie-Hélène Smiéjan ; Laurent Chemla, F. Vitrani ; Société Ecofinance, Société Doxa, Société des Amis de Mediapart.

Rédaction et administration : 8 passage Brulon 75012 Paris

Courriel : contact@mediapart.fr

Téléphone : + 33 (0) 1 44 68 99 08

Télécopie : + 33 (0) 1 44 68 01 90

Propriétaire, éditeur, imprimeur : la Société Editrice de Mediapart, Société par actions simplifiée au capital de 28 501,20€, immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS, dont le siège social est situé au 8 passage Brulon, 75012 Paris.

Abonnement : pour toute information, question ou conseil, le service abonné de Mediapart peut être contacté par courriel à l'adresse : serviceabonnement@mediapart.fr. ou par courrier à l'adresse : Service abonnés Mediapart, 4, rue Saint Hilaire 86000 Poitiers. Vous pouvez également adresser vos courriers à Société Editrice de Mediapart, 8 passage Brulon, 75012 Paris.