

Dassault : un plus pour l'emploi attendu

La promesse du contrat indien pourrait apaiser un climat social tendu chez Dassault Aviation. Les organisations syndicales, soulagées par cette nouvelle, demandent à la direction de revoir en conséquence ses propositions salariales et le quasi-gel des embauches depuis deux ans.



Quilès et les transferts de technologie

L'ancien ministre de la Défense Paul Quilès a apporté un bémol à la liesse suscitée dans la classe politique par le succès de Dassault. En consentant à l'Inde un transfert de technologie, il craint que la France « se crée des concurrents » dans « un pays émergent considérable ».

Le Rafale conjure le signe indien

AÉRONAUTIQUE
Même s'il demande à être confirmé, le choix de New Delhi d'opter pour l'avion français de Dassault marque un tournant dans l'histoire du Rafale

« J'ai toujours su que c'était le meilleur avion. Quand on a perdu des contrats, c'était pour des raisons politiques. Mais je n'ai jamais douté que nous finirions par remporter des marchés à l'exportation. » Serge Dassault, président hier aux vœux à la presse à l'Élysée, vibrait d'enthousiasme, au diapason de Nicolas Sarkozy, déclarant que le choix du gouvernement indien en faveur de l'avion de combat tricolore était une victoire, non seulement pour les entreprises concernées et pour l'aéronautique, mais aussi pour la France.

Ne pas vendre la peau de l'ours
Les précédents du Brésil et des Émirats arabes unis, où la peau de l'ours a été bien prématurément vendue, incitent à accueillir les nouvelles de New Delhi avec un peu plus de retenue que le chef de l'État et l'inoxidable actionnaire majoritaire de Dassault Aviation. Car les autorités indiennes n'ont fait jusqu'ici qu'exprimer leur préférence pour le Rafale par rapport à son concurrent européen Eurofighter (EADS/BAE/Finmeccanica). Les détails du contrat restent aujourd'hui à conclure. Et l'on sait bien que, notamment en termes de contrat d'armement, le diable se cache souvent dans les détails.

Même si le succès de Dassault est obtenu sous bénéfice d'inventaire, il n'en marque pas moins une étape capitale dans l'histoire de l'avionneur qui, après avoir exporté jadis ses Mirage III aux quatre coins du monde, avant de décrocher quelques beaux contrats pour le 2000, avait vu le Rafale se faire successivement claquer les portes de la Corée, de Singapour, du Maroc et de la Suisse, tout en restant enlisé pour une durée à ce jour indéterminée dans la forêt brésilienne et les sables abouhadiens.

S'il se concrétise, le contrat indien marquera d'autant plus un tour-



18 avions au moins sur les 126 dont l'Inde envisage la commande devraient être assemblés à Mérignac. ARCH. L. THELLET

nant que, compte tenu de son volume - 126 appareils et quelque 9,2 milliards d'euros -, il est sans commune mesure avec tous ceux que le Rafale a jusqu'ici perdus. Un marché à la mesure de la taille du client, mais aussi du contexte géopolitique pour le moins incertain de la région.

S'il aboutit, le contrat indien aura par ailleurs des répercussions très importantes pour l'industrie régionale. Dassault dispose en Aquitaine de trois usines (Mérignac, Martignas et Biarritz) employant au total quelque 2 500 salariés.

L'Aquitaine bénéficiaire

Certes, comme dans tout contrat de ce genre, il y aura beaucoup de transferts de charge et de technologie vers le pays client. En principe, d'après les informations disponibles hier, seuls les 18 premiers exemplaires devraient être assemblés à Mérignac. Mais, comme le soulignait hier Jean-Baptiste Etcheto, élu CDF au comité central d'entreprise, ce contrat viendra à point nommé dans un contexte où les effectifs avaient tendance à s'éroder en douceur du fait du petit volume de commandes de Rafale par la France, volume appelé encore sans doute à baisser, et des ventes d'avions d'affaires sensiblement moins soutenues qu'avant la crise de 2008.

Mais Dassault n'est pas seul à bénéficier de ce contrat indien : il pourrait également profiter à des sous-traitants de la région comme Potez (Aire-sur-l'Adour), Lauak (Ayherre), Exameca (Serres-Castet), etc.

Après l'avionneur, les deux plus gros bénéficiaires du contrat espéré devraient être la Snecma (groupe Safran), qui produit les réacteurs, et le groupe Thales, dont les unités girondines de Pessac et du Haillan, déjà impliquées dans la modernisation de Mirage 2000 indiens, vont certainement avoir du grain à moudre. La première développe notamment les radars embarqués et la deuxième, les systèmes de visualisation des cockpits, tâches nécessitant entre autres un immense savoir-faire informatique.

Pour Thales comme pour Dassault, on ne saurait exclure que des transferts de charge et de technologie s'opèrent au bénéfice du client, qui ne manque pas d'informaticiens. Mais le contrat indien serait tout de même une bonne affaire pour les unités girondines et pour l'ensemble du groupe Thales, dont le deuxième actionnaire, après l'État, n'est autre que Dassault, dont la capacité à maintenir son influence décennie après décennie dans les palais de la République semble décidément à la mesure de la longévité de ses dirigeants.

Le Rafale

- 14 points d'emport pour l'armement
- Canon GIAT DEFA 30 mm
- Missions : Défense et supériorité aérienne, attaque air-sol, reconnaissance aérienne.
- Historique
 - Début de la conception : 1976
 - 1^{er} vol du prototype : 4 juillet 1986
 - Mise en service pour la Marine : 25 juin 2004
 - Mise en service pour l'armée de l'air : 27 juin 2006
- 2 réacteurs SNECMA M88-2 de 7,5 tonnes de poussée en post-combustion
- Ailes delta à flèches convexes
- Plans canards actifs (stabilisation)
- Commandes de vol électriques, écrans tactiles
- Poids à vide : 10 tonnes
- Poids avec armement : 23,7 tonnes
- Vitesse max. : 2 220 km/h (Mach 1,8)
- Plafond : 16 750 m
- Autonomie : 1 850 km

15,3 m

10,9 m