

LES MÉSAVENTURES AMÉRICAINES DU RAFALE AU MAROC

LE 10 FÉVRIER 2011 JEAN GUISNEL

Le Rafale sera-t-il le mouton noir des armes françaises ? Parmi les échecs subis par l'avion français, celui du Maroc reste emblématique des défauts français. Bonnes feuilles.

Jean Guisnel est journaliste au Point, où il suit les **questions de défense et de nouvelles technologies**. Il publie aux éditions La Découverte une enquête intitulée **Armes de corruption massive, secrets et combines des marchands de canon**. OWNI l'a interviewé et publie trois extraits de son nouveau livre. Retrouvez également comment **la France a, en 2007, échangé les infirmières bulgares contre des missiles à la Libye** et **la colère de Chirac contre François Léotard dans l'affaire Karachi**.

Vingt-cinq ans après le lancement de son programme de fabrication, le **Rafale** n'a toujours pas été vendu à l'étranger. Dassault a beau multiplier les approches, rien n'y fait : le chasseur français reste synonyme d'échec chronique à l'export. Pour Jean Guisnel, le "cas d'école" est le revers subi en 2007 au Maroc, où Paris a dû affronter le rouleau compresseur américain et... ses propres dissensions.

Conséquence : cet extraordinaire ratage va déboucher sur la création d'une "war room" à l'Élysée, sorte de centrale de coordination des acteurs de l'armement. Dirigée par le secrétaire général de la Présidence, Claude Guéant, elle gère une centaine de dossiers, à l'image de ce qui se pratique, à la Maison Blanche, au Royaume-Uni ou en Allemagne. Si l'idée paraît bonne au départ, elle n'a pas encore donné tous les résultats escomptés comme le montre les vicissitudes des négociations avec le Brésil sur le Rafale. Extrait.

Le ratage marocain de Dassault en 2007 : un cas d'école

Nous sommes le 11 septembre 2007 à Toulouse, lors des « universités d'été de la Défense ». Devant un parterre comptant tous les dirigeants français des armées et de l'industrie militaire, le ministre de la Défense Hervé Morin, en poste depuis moins de trois mois, a refusé qu'on lui prépare un discours et s'engage dans une improvisation sur le chasseur-bombardier Rafale. L'avion, tout le monde le sait, est emblématique des onéreux efforts français en matière de technologie, que la gauche, la droite, les présidents François Mitterrand et Jacques Chirac, l'armée de l'air et des dizaines d'industriels sous-traitants soutiennent à bout de bras depuis un tiers de siècle. Un monument ? Non... Une vache sacrée ! Que la France a décidé de s'offrir et que le monde lui envie, bien sûr, mais ne lui achète pas... Hervé Morin est un transfuge du parti centriste de son ancien mentor François Bayrou, qu'il avait préféré lâcher quand ce dernier s'était lancé dans son aventure pour l'élection présidentielle de 2007. Rallié depuis au vainqueur, Nicolas Sarkozy, Morin n'a jamais prononcé, dans son domaine de compétence, un mot qui pourrait faire seulement froncer un sourcil au président. À l'instar des chevaux qu'il aime tant, le ministre possède un excellent flair. Dans son domaine ministériel, il sent le vent de l'Élysée et n'est pas du genre à souffler contre lui.



Or, devant les plus importants dirigeants de Dassault Aviation, dont le patron Charles Edelstenne en personne, et devant le patron de Thales (qui fournit l'électronique de l'avion) Denis Ranque, il envoie une ruade inattendue en s'en prenant à ces « programmes qui ont été pensés en pleine guerre froide ». Et de choisir un exemple, au hasard : « On le voit bien avec le Rafale, un avion sophistiqué, formidable. Quand les Américains emportent les contrats, c'est souvent avec des F-16 d'occasion¹. Je souhaite qu'on propose aux politiques la possibilité de choisir un équipement peut-être un peu moins sophistiqué à l'avenir. » Et d'ajouter : « Le Rafale est un avion absolument formidable, qu'on a beaucoup de mal à vendre. J'observe simplement que beaucoup de pays ne [raisonnent pas en termes] de combat à haute intensité, leur réflexion sur les équipements intègre bien entendu beaucoup plus la question du prix. » C'est clair : pour le ministre, mais aussi pour l'Élysée, c'est parce qu'il est trop cher que le Rafale ne se vend pas. Et ce que le ministre sait, mais ne dit pas, c'est que sa première vente à l'exportation, au Maroc, vient de capoter !

Quelques jours avant le discours d'Hervé Morin, la DGSE, qui avait fort bien travaillé au royaume chérifien, avait remis à Paris un document passionnant : l'offre commerciale concurrente de celle du Rafale, présentée par l'industriel américain Lockheed Martin : vingt-quatre F-16C/D Block 50/52 pour 2,4 milliards de dollars (1,6 milliard d'euros)². Alors que les Français proposent dix-huit Rafale pour 2,1 milliards d'euros. Et soudainement, en lisant ce document secret acquis de haute lutte, les Français ont compris que la partie était perdue. La fin d'une longue histoire...

C'est le 13 décembre 2005, lors d'une visite privée à Paris, que le roi du Maroc Mohammed VI évoque à l'Élysée, avec Jacques Chirac en personne, son intérêt pour des avions d'armes français. Il les veut adaptés à son armée de l'air et cite le monoréacteur Mirage 2000. Un an plus tard, quand le général Jean-Louis Georgelin, chef d'état-major des armées, revient d'une visite officielle au Maroc les 11 et 12 décembre 2006, il confirme à Paris l'intérêt de ses interlocuteurs pour l'achat de ces avions. Pas si fortunés, les Marocains préféreraient des modèles d'occasion, en vingt-quatre exemplaires. Demande assez logique, puisque les voisins algériens ont confirmé en mars 2006, à l'occasion d'une visite du président russe Vladimir Poutine, une commande de chasseurs russes dernier cri, déjà annoncée au printemps 2004 : vingt-huit SU-30 Flanker et trente Mig-29 Fulcrum.

Quand le projet de commande marocaine parvient à Dassault, transmis par les filières administratives habituelles, un problème apparaît aussitôt : l'arrêt de la production de Mirage 2000 neufs est programmé, la fermeture des chaînes étant prévue pour novembre 2007 avec la sortie du dernier appareil d'une commande grecque. Il est hors de question de les relancer chez l'industriel et ses sous-traitants, car la facture ne serait pas éloignée du milliard d'euros, affirme Dassault. Il faut dire qu'avant la décision d'arrêt de la production, le Mirage 2000 avait subi de sévères échecs au début des années 2000 : contre le F-16 américain en Pologne et au Chili, on l'a vu, mais également contre le Mig-29 russe en Inde (après une première victoire au début des années 1980), ou contre le Jas 39 Gripen de Saab en Afrique du Sud. Que dans ce dernier pays les Britanniques, auxquels les Suédois avaient confié la commercialisation de leur appareil, aient gagné à coups de pots-de-vin massifs ne change rien à l'affaire³ ! Dassault avait dès lors choisi de concentrer tous ses efforts sur son appareil le plus moderne, le Rafale.

En 2006, les trois industriels du GIE Team Rafale (Dassault Aviation, Thales et Snecma)

proposent donc au Maroc une autre solution : dix-huit Rafale, pour le prix de vingt-quatre Mirage 2000. Les industriels français trouvent aussitôt des alliés dans la place, dont le général Ahmed Boutaleb. Inspecteur général des Forces royales Air (chef d'état-major de l'armée de l'air), cet aviateur a été le précepteur du roi Mohammed VI et se trouve crédité à ce titre d'une grande influence. Être la première force africaine à disposer d'un avion d'un tel niveau a tout pour l'enchanter... Le gouvernement français, en la personne de Jean-Paul Panié, directeur des affaires internationales de la DGA (Délégation générale pour l'armement), propose un marché à 1,5 milliard d'euros. Mais patatras ! Absolument furieux, les dirigeants du Team Rafale lèvent les bras au ciel, affirmant que le juste prix serait de 2,5 milliards d'euros.

Finalement, après des négociations franco-françaises au poignard, ce sera quelque 2,1 milliards d'euros tout compris (en principe), sauf l'armement. Le Team Rafale affirme-t-il que les équipements électroniques ne sauraient être identiques à ceux des appareils français, dont de nombreux composants sont d'origine américaine et soumis à la norme ITAR (International Traffic in Arms Regulations)⁴ ? Et que, pour cette raison, les capacités opérationnelles de l'avion doivent être dégradées, à un coût très élevé ? La DGA répond du tac au tac qu'il est parfaitement possible de vendre des avions strictement identiques à ceux du parc français et qu'il appartiendra aux Marocains de demander aux Américains les dérogations ITAR nécessaires. Les auraient-ils obtenues ? C'est peu probable : les Américains n'acceptent en règle générale de vendre ces équipements qu'avec leurs propres avions.

Pour que l'offre française permette une livraison rapide des avions aux Marocains, elle prévoit que les neuf premiers exemplaires de leur commande (Rafale F3 biplace) seraient prélevés sur les chaînes tournant pour l'armée de l'air française (cette dernière recevant plus tard les appareils lui étant destinés). Les aviateurs français assureraient sur place la maintenance et l'entraînement des pilotes, entre autres. Ce qui reviendrait, affirme l'un des négociateurs de cette affaire, à « installer un escadron français sur une base marocaine ».

Cette offre est formellement présentée à Rabat fin juin 2007. Six mois ont donc été nécessaires depuis la visite du général Georgelin à Rabat. Pourquoi ce délai ? Parce qu'avec une dette extérieure de quelque 18 milliards de dollars, le Maroc ne dispose pas des ressources nécessaires pour creuser davantage le déficit de sa balance commerciale en s'achetant de telles machines de guerre. Il fallait donc que Paris avance les fonds, même en le dissimulant par un pieux mensonge, maintes fois répété durant la campagne pour l'élection présidentielle française d'avril 2007 : certains émirs du Golfe honorerait la facture pour le compte du royaume chérifien. Il existe également une explication politique, typiquement franco-française : le Premier ministre Dominique de Villepin, s'offusque un industriel, « aurait pesé sur la non-décision de Jacques Chirac, pour que son successeur, Nicolas Sarkozy, ne bénéficie pas du crédit de cette vente ».

Explication certes alambiquée, mais les faits sont là. C'est seulement en avril 2007, alors que la campagne présidentielle touchait à son terme, que les vraies négociations ont commencé à Matignon, avec deux autres acteurs principaux aux vues antagonistes : le ministère de la Défense de Michèle Alliot-Marie, très ardente, et celui des Finances de Thierry Breton, debout sur les freins. « Les gentils baratineurs chefs de bureau de Bercy n'ont répondu qu'en juillet à une demande présentée quatre mois plus tôt », s'indigne ainsi l'un des négociateurs militaires, oubliant sans doute qu'il n'était pas si aisé de prendre une telle décision alors que des élections présidentielle et législatives allaient survenir. Les vendeurs du Rafale, quant à eux, ne demandent qu'une chose : que l'administration française décide clairement, et dans les temps. Ils seront déçus !

Car ce n'est que le 11 juillet 2007, après l'élection de Nicolas Sarkozy et sur sa décision personnelle, que la France proposera finalement de financer totalement (ou presque) l'achat des Rafale par le Maroc, avec des prêts remboursables sur de longues années à des conditions « amicales », qui n'ont pas été détaillées. L'offre repose classiquement sur des prêts bancaires cautionnés par la Coface, elle-même garantie par le Trésor public : en cas de défaillance du client, c'est le contribuable français qui paye... Dès lors que le crédit garanti par l'État est accordé, la Délégation générale pour l'armement (DGA) profite de l'aubaine pour charger la barque, faisant une fois de plus fulminer Dassault. Et d'ajouter une offre complémentaire portant sur des frégates et des hélicoptères EC725. La facture va grimper à 3 milliards d'euros, mais il est déjà bien tard...

Car sur le papier, c'est au Premier ministre François Fillon que revient la décision. Son cabinet exige une directive écrite de l'Élysée, qui n'arrive que le 21 juillet 2007. Visiblement très bien informés du processus décisionnel à Paris, les Américains ont présenté leur propre offre définitive à Rabat entre le 10 et le 14 juillet. L'acceptation française du crédit en faveur des Rafale est quant à elle annoncée fin juillet aux Marocains : il se monte à 100 % du contrat, 85 % garantis par la Coface et le reste négocié avec un pool de banques. C'est alors que le roi Mohammed VI tranche en faveur de la proposition américaine. Après cette

date, les fils sont coupés : les interlocuteurs marocains des Français ne les prennent même plus au téléphone. Trop tard ! « C'est un fiasco majeur, une fuite du politique devant ses responsabilités », s'étrangle un industriel... Mohammed VI apprend simultanément que Nicolas Sarkozy souhaite effectuer une visite de travail à Rabat, à la fin d'un déplacement éclair le menant également à Alger et Tunis. Incident diplomatique : Mohammed VI exige un report de cette visite, au motif que le premier voyage d'un président français dans son pays ne saurait être qu'une visite d'État... Prétexte !

>> Photos Flickr CC : **Phinalanji, hyper7pro**

1. Le chasseur F-16 Fighting Falcon, produit par Lockheed Martin, a volé pour la première fois en février 1974. Il a été acheté par l'US Air Force à 2 231 exemplaires et à plus de 2000 autres par vingt-quatre pays. Son équivalent dans la panoplie française est le Mirage 2000, qui a volé pour la première fois en mars 1978, a été acheté à 315 exemplaires par l'armée de l'air française et a été exporté à 285 exemplaires dans xxx pays. [↗]
2. *US Fed News*, 18 décembre 2007. [↗]
3. Paul Holden, *The Arms Deal in your Pocket*, Jonathen Ball, Jeppestown, 2008. [↗]
4. Sharon Squassoni, Steve Bowman et Steven A. Hildreth, *Proliferation Control Regimes. Background and Status*, Congressional Research Service, Washington, 26 décembre 2006, p. 46. [↗]

GUÉDET FRANÇOIS-XAVIER

le 26 décembre 2011 - 18:39 • SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



*En fait la vérité est quelque peu différente...
L'adversaire numéro un des marocains est l'Algérie. Le Maroc a besoin d'avions performants pour se défendre. Performants, mais pas trop, le Rafale est de loin le meilleur avion de sa génération.
Sa mise en service aurait risqué d'engager une escalade avec l'Algérie, ce que le gouvernement marocain ne veut surtout pas. Le F-16 permet aux algériens de garder une certaine suprématie théorique. En cas de conflit, le gouvernement marocain pourrait compter sur des centaines de F-16, plus ou moins récents il est vrai, mais disponible sur le marché de l'occasion. La décision du gouvernement marocain est une décision stratégique intelligente et parfaitement cohérente.*

VOUS AIMEZ



0

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

REBEL

le 27 juillet 2012 - 15:01 • SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



le 1er ennemi de l'Algérie c israel vous aussi vous ete les ennemie de l'Algérie mais on vous calcule pas de quel centaine de f-16 tu parle yen a 24 en plus il sont dongradé et la commande algérienne n'est pas fini si il ya conflit sa sera vous qui allé le provoqué comme d habitude

VOUS AIMEZ



1

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

5 pings

Karachi: La colère de Chirac contre François Léotard » Article » OWNI, Digital Journalism le 10 février 2011 - 13:00

[...] *Les mésaventures américaines du Rafale au Maroc* [...]

Libye: échange infirmières contre missiles » Article » OWNI, Digital Journalism le 10 février 2011 - 13:02

[...] *Les mésaventures américaines du Rafale au Maroc* [...]

Les tweets qui mentionnent Les mésaventures américaines du Rafale au Maroc » Article » OWNI, Digital Journalism -- Topsy.com le 10 février 2011 - 13:25

[...] *Ce billet était mentionné sur Twitter par Mouâd موارث, Maroc Top News, Maroc Top News, Béatrice Austin, Herve Le Duc et des autres. Herve Le Duc a dit: [OWNI] Les mésaventures américaines du Rafale au Maroc http://bit.ly/hPIkEo* [...]

Éloge de la Tyrannie | C.J.D.M. le 14 février 2011 - 2:04

[...] Seul Sa Majesté a eu la sagesse de prendre de telles décisions. Il en est de même pour les avions de chasse, les autoroutes qu'on construit avant les écoles, les stades de sport avant les hôpitaux etc [...]

Sarkozy, finalement grillé par Kadhafi le 11 août 2011 - 22:08

[...] cette vente. » On ne peut être plus clair ! Pour le Maroc, note Guisnel, Sarkozy était pourtant allé très loin en proposition : « car ce n'est que le 11 juillet 2007, après l'élection de Nicolas Sarkozy et [...]