

En l'espace de dix mois, l'Inde a engagé un virage stratégique sans précédent dans le domaine de l'aviation de combat, en s'orientant résolument vers le Rafale de Dassault Aviation pour reconstituer les capacités de son armée de l'air et moderniser son aéronavale. Après la [signature, le 28 avril 2025](#), du contrat portant sur 26 Rafale (22 Rafale Marine et 4 Rafale B), le *Defence Acquisition Council* (DAC) a accordé, le 12 février 2026, l'*Acceptance of Necessity* (AoN) pour l'acquisition de 114 Rafale destinés à l'*Indian Air Force* (IAF) dans le cadre du programme *Multi-Role Fighter Aircraft* (MRFA). En parallèle, des informations convergentes indiquent que la marine indienne envisage la commande de 31 Rafale Marine supplémentaires, ce qui porterait sa flotte embarquée à 57 appareils de ce type.

L'*Indian Air Force* traverse une période critique. Avec le retrait du service des derniers MiG-21, achevé en septembre 2025, la force aérienne indienne ne dispose plus que d'environ 29 escadrons de chasse, un niveau qui n'avait plus été atteint depuis les années 1960. L'effectif autorisé est pourtant fixé à 42 escadrons, chacun comptant entre 16 et 18 appareils, un format jugé nécessaire pour faire face simultanément aux menaces sur les frontières occidentale (Pakistan) et septentrionale (Chine).

Les Mirage 2000, les MiG-29 et les Jaguar, qui constituent encore une part significative de la flotte, arrivent progressivement en fin de vie. Dans ce contexte, le programme MRFA, conçu pour fournir à l'IAF un appareil multirôle de génération 4,5 en remplacement partiel de ces flottes vieillissantes, est devenu une priorité absolue pour le ministère indien de la Défense.

L'urgence a été renforcée par l'[Opération Sindoor](#), menée en mai 2025 en réponse à l'attaque terroriste de Pahalgam. Durant cette opération de quatre jours, les Rafale de l'IAF ont été engagés en première ligne. Selon des sources militaires indiennes, ces appareils auraient tiré des missiles de croisière SCALP contre des cibles situées au Pakistan, confirmant les capacités de frappe de précision à longue portée de l'appareil. **Le vice-chef d'état-major de l'armée de l'air, l'*Air Marshal* Nagesh Kapoor, a qualifié le Rafale de « héros de l'Opération Sindoor », soulignant que l'appareil avait permis de frapper sans franchir la ligne de démarcation frontalière.**

Le programme MRFA : 114 Rafale pour l'Indian Air Force

Le programme MRFA prend sa source dans l'ancien concours MMRCA (*Medium Multi-Role Combat Aircraft*), lancé dans les années 2000 pour l'acquisition de 126 chasseurs multirôles. En 2012, l'IAF avait sélectionné le Rafale comme soumissionnaire préféré, mais les négociations avaient échoué en raison de désaccords sur les responsabilités liées à la production locale par *Hindustan Aeronautics Limited* (HAL). Le gouvernement de Narendra Modi avait alors opté, en avril 2015, pour un achat d'urgence de 36 Rafale dans le cadre d'un accord intergouvernemental signé en septembre 2016 pour un montant de 7,87 milliards d'euros. La livraison de ces 36 appareils — 28 monoplaces Rafale EH et 8 biplaces Rafale DH — a été achevée en décembre 2022.

Le programme MRFA représente en quelque sorte l'achèvement de cette ambition initiale. Plutôt que de relancer un appel d'offres multi-fournisseurs ouvert à la concurrence internationale — incluant potentiellement le Lockheed Martin F-21, le Saab Gripen E, le Boeing F-15EX et l'Eurofighter Typhoon —, l'IAF a plaidé avec insistance pour un accord direct de gouvernement à gouvernement (G2G) avec la France, arguant des économies logistiques et opérationnelles que permettrait la standardisation autour d'un même appareil déjà en service.

Le 16 janvier 2026, le *Defence Procurement Board*, présidé par le secrétaire à la Défense Rajesh Kumar Singh, a approuvé la proposition d'acquisition. Le 12 février 2026, le DAC, présidé par le ministre de la Défense Rajnath Singh, a accordé l'*Acceptance of Necessity*, franchissant ainsi la première étape formelle du processus d'acquisition indien. Cette décision est intervenue quelques jours avant la visite du président Emmanuel Macron à New Delhi dans le cadre du sommet sur l'intelligence artificielle.

Paramètres du programme

Selon les informations publiées par *The Economic Times*, *The Times of India* et *Zee News*, le programme MRFA porte sur l'acquisition de 114 Rafale répartis en deux variantes : environ 88 monoplaces EH et 26 biplaces DH (certaines sources évoquent 28 biplaces), tous portés au standard F4. Une option pour 24 appareils supplémentaires au standard F5, le futur standard de Dassault Aviation actuellement en développement, aurait également été discutée.

Le montant estimé de l'ensemble du programme avoisine les 3,25 lakh crore de roupies, soit environ 38 à 40 milliards de dollars, ce qui en fait la plus importante acquisition de matériel de défense jamais réalisée par l'Inde auprès d'un partenaire occidental.

Une vingtaine d'appareils seraient livrés en condition de vol directement depuis la France (*flyaway*), les premiers pouvant être intégrés dans les forces indiennes d'ici 2030. La grande majorité des 114 appareils — environ 90 à 100 unités — serait assemblée en Inde dans le cadre de la politique « *Make in India* », avec un contenu indigène annoncé à 30 %.

Fabrication en Inde et transferts de technologie

La dimension industrielle constitue un pilier central du programme. En juin 2025, Dassault Aviation et Tata Advanced Systems Limited (TASL) ont signé quatre accords de transfert de production portant sur la fabrication de tronçons de fuselage du Rafale dans une nouvelle usine à Hyderabad. Selon les projections, cette installation produira ses premières unités au cours de l'exercice budgétaire 2028, avec une montée en cadence pouvant atteindre 24 fuselages par an, destinés à la fois aux commandes indiennes et à l'exportation.

En parallèle, un partenariat entre HAL et Safran est en cours de négociation pour la création d'une usine de production de moteurs à Hyderabad. Un centre de maintenance, réparation et révision (MRO) est prévu près de Jewar, dans l'Uttar Pradesh, à proximité du futur aéroport international de Noida.

Parmi les clauses jugées non négociables par la partie indienne figurent le transfert de

technologies de la part de Dassault, Thales et Safran, l'intégration d'armements indiens (missiles, munitions) sur l'ensemble des appareils, ainsi que la mise en place d'une liaison de données sécurisée compatible avec le système de commandement et de contrôle intégré de l'IAF (IACCS). La question de l'accès au code source du Rafale, nécessaire à l'intégration de systèmes d'armes indigènes, reste un point sensible : les industriels français sont prudents quant à l'octroi d'un tel accès sans garanties solides de protection de la propriété intellectuelle.

Par ailleurs, des accords portent sur la production locale de munitions de précision AASM Hammer, fabriquées jusqu'à présent exclusivement par Safran Electronics & Defense en France.

L'AoN accordée par le DAC n'est que la première étape du processus d'acquisition indien. La proposition doit encore faire l'objet de négociations commerciales et techniques approfondies avant d'être soumise au *Cabinet Committee on Security (CCS)*, présidé par le Premier ministre, pour approbation finale. Des allocations budgétaires spécifiques devront également être inscrites dans les lois de finances annuelles. Le calendrier évoqué par les médias indiens table sur une signature du contrat dans le courant de l'année 2026 ou du premier semestre 2027.

Les 26 Rafale Marine : premier contrat d'exportation pour la version navale

En janvier 2017, la marine indienne avait émis une demande d'information (RFI) pour l'acquisition de 57 chasseurs embarqués multirôles dans le cadre du programme *Multi-Role Carrier Borne Fighter (MRCBF)*. Cette ambition initiale avait été progressivement réduite à 26 appareils. Deux candidats avaient été retenus pour les essais : le Rafale M de Dassault Aviation et le F/A-18E/F Super Hornet de Boeing.

En janvier 2022, deux Rafale M de la Marine nationale française ont réalisé des essais depuis l'installation d'essais à terre (*Shore Based Test Facility, SBTF*) de la base navale INS Hansa, à Goa. Ces essais ont démontré la capacité du Rafale M à opérer depuis une configuration STOBAR (*Short Take-Off But Arrested Recovery*) avec tremplin et brins d'arrêt, alors que l'appareil est normalement conçu pour opérer depuis des porte-avions à catapultes (CATOBAR), comme le Charles de Gaulle. Boeing avait de son côté procédé à des essais de son Super Hornet depuis la même installation en 2022.

En juillet 2023, le DAC a approuvé la sélection du Rafale Marine. Le 28 avril 2025, l'accord intergouvernemental (IGA) a été signé à New Delhi, en présence du PDG de Dassault Aviation, Éric Trappier. La cérémonie de signature a réuni le ministre de la Défense Rajnath Singh et son homologue français Sébastien Lecornu — ce dernier n'ayant finalement pas pu se rendre en Inde, l'échange des copies signées a été effectué par des hauts fonctionnaires.

Le contrat, d'un montant de 63 000 crore de roupies (environ 7,4 à 7,5 milliards de dollars), porte sur 22 Rafale M monoplaces destinés aux opérations embarquées et 4 Rafale B (biplaces) réservés à l'entraînement avancé à terre, la version biplace du Rafale n'ayant jamais été développée pour les opérations sur porte-avions.

Le package inclut un lot d'armement comprenant le missile air-air longue portée Meteor (portée au-delà de 150 km), le missile antinavire Exocet AM39 Block 2 Mod 2, ainsi que des missiles SCALP. Le contrat couvre également des simulateurs, la formation des équipages, des pièces de rechange, un soutien logistique basé sur la performance (PBL) pendant cinq ans, et — élément notable — des mises à niveau pour les 36 Rafale déjà en service dans l'IAF. Dix de ces 36 Rafale de l'armée de l'air seront notamment équipés de capacités de ravitaillement en vol par nacelle « *buddy-buddy* ».

Le contrat prévoit par ailleurs le transfert de technologie pour l'intégration d'armements indigènes, comme les missiles Astra et les missiles antiradar Rudram, ainsi que la mise en place d'installations de production de fuselage et de centres MRO en Inde.

Calendrier de livraison et déploiement

L'amiral Dinesh Tripathi, chef d'état-major de la marine indienne, a indiqué en décembre 2025 que les quatre premiers Rafale Marine seraient livrés d'ici 2029, soit environ 37 mois après la signature du contrat. Les livraisons suivantes se poursuivraient par phases jusqu'en 2030 et 2031. Des Rafale M de la Marine nationale française devraient être temporairement mis à disposition pour la formation des pilotes indiens avant la livraison des appareils neufs.

Les 22 Rafale M opérationnels seront déployés sur les porte-avions INS Vikrant — premier porte-avions construit en Inde, mis en service en 2022 — et INS Vikramaditya, acquis auprès de la Russie. Ces appareils remplaceront progressivement les MiG-29K et MiG-29KUB, dont la flotte, acquise entre 2004 et 2010 (45 appareils au total), souffre de problèmes chroniques de disponibilité, de fiabilité des moteurs et du radar Zhuk-ME, et de difficultés d'approvisionnement en pièces de rechange.

Un défi technique notable concerne l'envergure du Rafale M (10,9 mètres), qui excède la largeur des ascenseurs de l'INS Vikrant (environ 10 mètres) et de l'INS Vikramaditya (environ 9,9 mètres). Des modifications aux extrémités de voilure sont prévues pour résoudre ce problème de compatibilité, puisque le Rafale M, contrairement au Super Hornet, ne dispose pas d'ailes repliables.

L'Inde devient ainsi le premier client export du Rafale Marine et le premier pays, en dehors de la France, à exploiter simultanément les versions terrestres et navales du Rafale.

31 Rafale Marine supplémentaires : le retour à l'ambition initiale

Selon des informations publiées par le site spécialisé *Indian Defence Research Wing* (IDRW) et reprises par La Tribune, la marine indienne envisagerait l'acquisition de 31 Rafale Marine supplémentaires, en plus des 26 déjà commandés. Cette commande additionnelle ramènerait le total à 57 chasseurs embarqués Rafale, soit exactement la cible initialement définie dans le programme MRCBF de 2017, avant que celle-ci ne soit réduite à 26 appareils.

D'après IDRW, l'*Indian Navy* prévoit d'aligner jusqu'à 120 chasseurs embarqués au cours de la prochaine décennie, un objectif ambitieux qui dépasse largement le parc actuel et qui s'inscrit dans une planification de long terme liée à l'expansion de la flotte de porte-avions.

Si cette commande se concrétisait, l'Inde deviendrait l'opérateur de la plus importante flotte de Rafale Marine au monde, devant la Marine nationale française, qui en compte environ 41 en service.

Le lien avec le futur porte-avions *INS Vishal*

L'éventuelle commande de 31 Rafale Marine supplémentaires est indissociable des plans de la marine indienne concernant un troisième porte-avions. Le projet *INS Vishal* envisage un bâtiment d'un déplacement de 65 000 à 70 000 tonnes, doté d'une configuration CATOBAR avec catapultes électromagnétiques (EMALS), et potentiellement à propulsion nucléaire.

Le *Technology Perspective and Capability Roadmap 2025* (TPCR-25), publié par le ministère indien de la Défense en septembre 2025, formalise cet objectif en mentionnant explicitement le besoin de propulsion nucléaire et de systèmes de lancement modernes pour les futurs porte-avions. Le document fixe une trajectoire vers une force navale à trois porte-avions d'ici 2035.

Toutefois, ce programme reste au stade conceptuel. Le gouvernement indien a exprimé des réserves sur le coût d'un troisième porte-avions, et privilégie actuellement le développement de la composante sous-marine, avec un programme révisé de 18 sous-marins diesel-électriques et 6 sous-marins nucléaires d'attaque (SSN).

La demande de 31 Rafale Marine supplémentaires n'a pas encore fait l'objet d'un processus formel d'acquisition. Les procédures administratives indiennes en matière de défense sont longues et complexes, chaque contrat devant franchir plusieurs étapes (AoN du DAC, négociations commerciales, approbation du CCS). La priorité immédiate du gouvernement reste la finalisation de la commande de 114 Rafale pour l'IAF, dont le montant représente à lui seul l'équivalent de 30 milliards d'euros.

Il convient donc de considérer cette perspective avec prudence. Néanmoins, la convergence des signaux — besoins opérationnels de la marine, planification du futur porte-avions, synergies logistiques avec le parc Rafale existant — donne une certaine crédibilité à cette hypothèse.

Bilan global : l'Inde au cœur du carnet de commandes de Dassault Aviation

Si l'ensemble de ces programmes se concrétisait, le parc Rafale indien se décomposerait comme suit :

- **36 Rafale** : livrés entre 2020 et 2022, déployés à Ambala et Hasimara.
- **26 Rafale Marine** : contrat signé en avril 2025, livraison 2029-2031.
- **114 Rafale** : AoN accordée en février 2026, contrat attendu en 2026-2027.

- **31 Rafale Marine** : non formalisé à ce stade.

Le total potentiel atteindrait 207 appareils, faisant de l'Inde le plus grand opérateur du Rafale au monde, devant la France elle-même (environ 185 Rafale dans l'armée de l'Air et de l'Espace et 41 dans la Marine nationale). Pour Dassault Aviation, dont le carnet de commandes Rafale s'élevait à 230 appareils fin 2024, ces perspectives indiennes représentent un enjeu industriel et commercial considérable, nécessitant une montée en cadence de la production — passée de 13 livraisons en 2023 à 21 en 2024, avec un objectif de 25 en 2025 et un rythme de 4 appareils par mois visé à partir de 2028-2029.

Les programmes indigènes en toile de fond

L'ampleur des commandes de Rafale ne signifie pas que l'Inde renonce à ses ambitions d'autonomie. Plusieurs programmes indigènes poursuivent leur développement en parallèle.

Le *Twin Engine Deck-Based Fighter* (TEDBF), développé par l'*Aeronautical Development Agency* (ADA) et HAL, est conçu comme le futur chasseur embarqué indigène destiné à compléter puis remplacer le Rafale Marine à bord des porte-avions indiens. Sa mise en service est désormais envisagée dans la seconde moitié des années 2030, un calendrier qui a glissé par rapport aux projections initiales.

L'*Advanced Medium Combat Aircraft* (AMCA), chasseur furtif de cinquième génération en cours de développement pour l'IAF, représente l'ambition à plus long terme de l'industrie aéronautique indienne. Une version navale de l'AMCA est également envisagée pour les futurs porte-avions.

Le Rafale constitue donc, dans la vision stratégique indienne, un appareil de transition — certes massif et structurant — destiné à combler le déficit capacitaire immédiat en attendant la maturation des programmes nationaux. La coopération industrielle avec Dassault, Safran et Thales est par ailleurs conçue comme un levier pour accélérer le développement de l'écosystème aéronautique indien, notamment via les transferts de technologie liés à la fabrication de fuselages, de moteurs et de munitions guidées.

La France, fournisseur de souveraineté

Le choix répété du Rafale par l'Inde ne relève pas uniquement de considérations techniques ou opérationnelles. Il traduit une préférence stratégique pour un fournisseur qui, à la différence des États-Unis, ne conditionne pas ses exportations d'armement à des exigences politiques susceptibles de limiter la liberté d'action du pays acquéreur. La France, à travers Dassault Aviation et l'ensemble de sa base industrielle de défense, s'est positionnée comme un fournisseur de souveraineté — un partenaire qui livre des systèmes d'armes sans imposer de restrictions d'emploi, de clauses de contrôle d'utilisation finale (end-use monitoring) intrusives

ni de droit de regard sur les théâtres d'engagement.

Cette distinction est fondamentale pour New Delhi. L'expérience indienne avec les États-Unis en matière d'armement a été marquée par des épisodes de sanctions et de restrictions. Après les essais nucléaires de Pokharan II en 1998, Washington avait imposé un embargo sur les transferts de technologies militaires vers l'Inde, un précédent qui reste présent dans la mémoire institutionnelle du ministère indien de la Défense. Plus récemment, les tensions commerciales entre l'Inde et les États-Unis et l'exclusion du F-35A du périmètre des discussions MRFA illustrent la complexité de la relation américano-indienne dans le domaine de la défense. Les plateformes américaines, aussi performantes soient-elles, s'accompagnent généralement de clauses ITAR (*International Traffic in Arms Regulations*) qui limitent les possibilités de maintenance autonome, d'intégration d'armements tiers et de transfert de technologie — autant de contraintes incompatibles avec la doctrine d'autonomie stratégique que l'Inde poursuit sous le label « *Aatmanirbhar Bharat* » (Inde autosuffisante).

La France, en revanche, a démontré sa fiabilité comme partenaire de long terme. Les 36 Rafale commandés en 2016 ont été livrés dans les délais prévus, sans interférence politique, et ont été engagés en opérations par l'Inde sans aucune restriction de la part de Paris — y compris lors de l'Opération Sindoor contre le Pakistan en mai 2025, où des missiles SCALP et des bombes guidées AASM Hammer de fabrication française ont été employés. Cette absence de conditionnalité en situation de conflit constitue un argument décisif. Elle contraste avec l'attitude de Washington, qui avait conditionné certaines livraisons d'armement à Israël et gelé des transferts d'équipements à plusieurs partenaires au gré de considérations de politique intérieure américaine.

Au-delà de la livraison des appareils, la France accepte des transferts de technologie que les États-Unis refusent systématiquement dans le cadre de contrats d'armement comparables. L'accord sur les 114 Rafale MRFA prévoit la production locale de fuselages par Tata Advanced Systems, la fabrication de moteurs en partenariat avec Safran, la production en Inde de munitions AASM Hammer, et l'intégration d'armements indigènes indiens sur les appareils. Ce niveau de coopération industrielle n'a pas d'équivalent dans les contrats d'armement américains, où la protection de la propriété intellectuelle et les réglementations ITAR limitent drastiquement la profondeur des transferts. Pour l'Inde, choisir le Rafale, c'est aussi choisir la possibilité de construire une industrie aéronautique de défense souveraine, en s'appuyant sur un partenaire qui considère le client comme un allié industriel et non comme un simple acheteur captif.

Cette posture française, résumée par la formule « *allié mais non aligné* », résonne directement avec la doctrine indienne de « *multi-alignement* ». Contrairement aux plateformes américaines, le Rafale ne s'inscrit dans aucune architecture d'alliance contraignante. Son acquisition ne crée pas de dépendance stratégique envers un bloc, ne soumet l'acheteur à aucun droit de veto sur l'emploi de l'arme, et préserve la liberté d'action diplomatique et militaire du pays client. C'est précisément cette garantie de souveraineté qui explique que l'Inde, malgré les pressions américaines et la compétitivité de certaines offres concurrentes, se soit tournée vers Dassault Aviation pour la totalité de ses besoins en chasseurs multirôles de nouvelle génération, tant pour son armée de l'air que pour sa marine.