



Institut
EGA

2 septembre 2026



RAPPORT

Le SCAF ou l'impossible compromis

Crise politico-industrielle et
limites de l'autonomie
stratégique européenne

AVERTISSEMENT

Le SCAF ou l'impossible compromis : crise politico-industrielle et limites de l'autonomie stratégique européenne

L'Institut d'études de géopolitique appliquée (Iega) est l'un des *think tanks* français de référence dans l'analyse des relations internationales. Depuis sa fondation, l'Iega est guidé par la volonté d'associer société civile, acteurs institutionnels et scientifiques dans le domaine de l'analyse géopolitique. Guidé par le souci d'indépendance et d'objectivité tout autant que par l'aspect humain, il œuvre en ce sens à travers la publication de travaux scientifiques en libre-accès, ainsi que par l'organisation d'événements et de formations accessibles au plus grand nombre.

Étude rédigée par Kérian BUTTON, directeur du département Europe à l'Institut d'études de géopolitique appliquée.

Les opinions exprimées dans ce texte n'engagent que la responsabilité de l'auteur.

ISSN : 2739-3283

© Tous droits réservés, Institut d'études de géopolitique appliquée, 2 septembre 2026.

Comment citer cette publication :

Kérian Button, « Le SCAF ou l'impossible compromis : crise politico-industrielle et limites de l'autonomie stratégique européenne », Institut d'études de géopolitique appliquée, Paris, 2 septembre 2026.

Institut d'études de géopolitique appliquée
66 avenue des Champs-Élysées, 75008 Paris
Courriel : secretariat@institut-ega.org
Site internet : www.institut-ega.org



Table des matières

Introduction.....	2
Le SCAF : une ambition initiale structurante pour la défense européenne.....	5
Un système de combat destiné à garantir la crédibilité aérienne européenne.....	5
Un instrument avorté de la coopération stratégique européenne.....	7
L'abandon du SCAF : confirmation d'un désalignement franco-allemand.....	9
La consécration d'un malaise politique persistant.....	9
Deux philosophies incompatibles de la relation État-industrie de défense.....	12
L'affirmation d'une posture allemande plus entreprenante.....	16
Le MGCS : un miroir systémique du désalignement franco-allemand.....	17
Une remise en cause durable de l'autonomie stratégique européenne.....	20
Une autonomie stratégique aux interprétations diverses.....	24
Les conditions d'une autonomie stratégique réelle.....	24
Quelles configurations industrielles et stratégiques ?.....	28
Les conditions de l'abandon comme confirmation de l'asymétrie politique.....	28
La remise en cause du SCAF : entre confirmations, incertitudes et reconstructions.....	29
Bibliographie.....	33

Introduction

Lancé en 2017 à l'initiative du président français Emmanuel Macron et de la chancelière allemande Angela Merkel, le Système de combat aérien du futur (SCAF) s'inscrit dans un moment particulier de la relation franco-allemande et de la construction européenne. À cette période, les deux dirigeants cherchent à relancer un partenariat central pour l'Union européenne, fragilisé par plusieurs crises successives. Les divergences apparues lors de la gestion de la crise migratoire de 2015, les tensions liées aux débats sur l'avenir de la zone euro ou encore les conséquences politiques du Brexit ont en effet contribué à mettre à l'épreuve l'équilibre du couple franco-allemand. Pour autant, ce dernier demeure un pilier structurant de l'intégration européenne. Comme le souligne l'historienne Hélène Miard-Delacroix, la relation entre Paris et Berlin repose, depuis la fin de la guerre froide, sur une dynamique faite de « *pragmatisme, discrétion, régularité et recherche du compromis* »¹, constituant un lien souvent peu spectaculaire mais néanmoins essentiel à la stabilité politique du continent. Les neuf années du programme SCAF ont précisément fragilisé cette logique de compromis silencieux.

Dans ce contexte, le lancement du SCAF apparaît donc comme l'expression d'une volonté commune, particulièrement ambitieuse, de donner un nouveau souffle à la coopération franco-allemande et, au-delà, de contribuer au renouveau stratégique européen. Rapidement présenté comme l'un des projets industriels et militaires les plus ambitieux portés dans le domaine aéronautique à l'échelle européenne, il dépasse la seule dimension technologique. Le programme est en effet fréquemment décrit comme un projet avant tout politique, destiné à structurer la coopération européenne en matière de défense et à renforcer la base industrielle du continent. À travers lui, Paris et Berlin entendent affirmer leur capacité à porter ensemble des initiatives structurantes pour l'avenir de la sécurité européenne.

Toutefois, les évolutions récentes du contexte géopolitique ont progressivement mis en lumière les fragilités de cette dynamique. L'arrivée au pouvoir de O. Scholz à la chancellerie allemande à la fin de l'année 2021 s'accompagne initialement d'un discours fortement pro-européen. À ce moment-là, le nouveau gouvernement affirme alors sa volonté de poursuivre l'approfondissement de la construction européenne, allant jusqu'à évoquer la perspective d'un

¹ J. LASTENNET, « Les couples franco-allemands, ciment de la construction européenne », Toute l'Europe, 21 janvier 2026, p. 1. Disponible sur : <https://www.touteleurope.eu/histoire/les-couples-franco-allemands-ciment-de-la-construction-europeenne/>

État fédéral européen et reprenant plusieurs concepts défendus de longue date par le président français, notamment celui d'autonomie stratégique européenne. Pourtant, l'invasion de l'Ukraine par la Russie en février 2022 constitue un tournant majeur. Si elle provoque une prise de conscience stratégique, elle révèle également des divergences persistantes dans les approches française et allemande à propos des questions de sécurité et de défense.

Ces différences d'appréciation apparaissent à travers plusieurs décisions structurantes prises par Berlin. Les hésitations initiales du gouvernement allemand face à certaines mesures de soutien à l'Ukraine, les débats autour d'un éventuel embargo sur le gaz russe ou encore certaines initiatives de défense menées sans la participation française ont contribué à alimenter les interrogations sur l'état de la relation franco-allemande. Dans le domaine industriel et capacitaire, ces divergences se traduisent également par des choix d'équipements et des priorités stratégiques qui ne convergent pas toujours avec celles défendues par Paris. Dès lors, même si le SCAF n'est pas né de ces désaccords, l'année 2022 agit comme un accélérateur révélant des désalignements plus profonds entre les deux partenaires.

Le dénouement de cette histoire est désormais connu. Le lundi 8 juin 2026, le gouvernement allemand a annoncé unilatéralement, sans communiqué commun, ni mise en scène franco-allemande, que le chancelier Friedrich Merz et le président Emmanuel Macron étaient « *arrivés au constat partagé que les entreprises ne parviennent pas à s'entendre sur la construction d'un avion de combat commun* »². L'Élysée a confirmé l'arrêt en fin de soirée, regrettant du bout des lèvres « *l'impossibilité pour les industriels de s'entendre sur la continuation de ce projet* »³.

La présente étude ne prétend pas reconstituer après coup un récit d'échec annoncé. Elle s'efforce de comprendre ce que cette rupture révèle en profondeur. À ce titre, il s'agira de se demander dans quelle mesure l'abandon du projet SCAF, dans sa forme initiale, reflète un malaise structurel dans la relation franco-allemande, susceptible de fragiliser durablement la construction d'une autonomie stratégique européenne ?

² E. CONESA, « SCAF : l'Allemagne et la France officialisent l'arrêt du projet d'avion de combat de nouvelle génération », *Le Monde*, 8 juin 2026. Disponible sur : https://www.lemonde.fr/international/article/2026/06/08/berlin-et-paris-officialisent-l-arret-du-projet-franco-allemand-d-avion-de-combat-de-nouvelle-generation_6699652_3210.html?srsltid=AfmBOopFpybiiqpUxX3R_ft4vxUe_6Coida6gK7uO-ICfsBABbZA2zgf

³ P. SAUVETON, « SCAF : les ailes du désir n'auront pas décollé », *Opex360*, 9 juin 2026. Disponible sur : <https://opexnews.fr/scaf-avion-combat-france-allemande-abandonne/>

La réponse à ce questionnement s'articulera en quatre temps. Dans un premier temps, il conviendra de présenter l'ambition que représentait le projet initial du SCAF comme levier du potentiel avenir de la défense européenne. Ensuite, il s'agira de démontrer en quoi les blocages du programme révèlent un désalignement politico-industriel notable entre la France et l'Allemagne. La troisième partie permettra d'interroger la notion même d'autonomie stratégique européenne à travers le prisme du SCAF. Enfin, il s'agira d'étudier les différentes hypothèses propres à l'évolution technico-sécuritaire à l'échelle du couple franco-allemand mais également à l'échelle européenne au sens large.

Le SCAF : une ambition initiale structurante pour la défense européenne

Un système de combat destiné à garantir la crédibilité aérienne européenne

Pour appréhender correctement les enjeux du programme SCAF, il est nécessaire de dépasser une représentation réductrice qui en aurait fait simplement le successeur du Rafale et de l'Eurofighter. Si le « *New Generation Fighter* » (NGF), à savoir l'avion de combat de sixième génération, constituait bien la pièce centrale et la plus visible du dispositif, il ne constituait pas la finalité ultime. Le SCAF était officiellement décrit, tant par ses concepteurs industriels que par les autorités exécutives qui en ont défini les exigences, comme un « système de systèmes », à savoir une architecture intégrée dans laquelle la performance collective prime sur la supériorité individuelle de chaque plateforme⁴. Ce changement de paradigme traduisait une rupture dans la conception du combat aérien à l'horizon 2040.

Le programme s'articulait en effet autour de trois composantes interdépendantes, développées en coopération entre la France, l'Allemagne et l'Espagne, formant ensemble le « *Next Generation Weapon System* » (NGWS). Au cœur du dispositif, le NGF est conçu dans sa forme initiale comme un appareil doté de capacités de survivabilité et de manœuvrabilité renforcées, intégrant des technologies de rupture (furtivité avancée, propulsion de nouvelle génération, électronique embarquée) ainsi que des capacités d'intelligence artificielle destinées à assister le pilote dans la compréhension de la situation tactique et la conduite de la mission. Il devait être accompagné d'une famille de *Remote Carriers* : des plateformes aériennes non habitées, dotées d'un certain degré d'autonomie, dont le rôle est de démultiplier les capacités du système en servant à la fois d'effecteurs pour saturer ou neutraliser les défenses ennemies, de capteurs déportés et de leurres⁵. Enfin, l'ensemble était censé être relié par un *cloud* de combat, constituant la colonne vertébrale numérique du SCAF, dont la fonction aurait dû être d'assurer

⁴ « Le SCAF joue sa survie dans un bras de fer franco-allemand », *Avion de chasse*, 28 mars 2026, Disponible sur : https://www.avion-chasse.fr/le-scaf-joue-sa-survie-dans-un-bras-de-fer-franco-allemand/#google_vignette.

⁵ P. SAUVETON, « Le SCAF “doit apporter une masse de combat, pour saturer, tromper, leurrer et dissuader” l'ennemi », *Opex news*, 26 mai 2025. Disponible sur : <https://opexnews.fr/scaf-masse-combat-saturer-tromper/>

en temps réel la fusion des données tactiques entre toutes les plateformes engagées : aériennes, mais aussi navales, terrestres et spatiales⁶.

C'est ce troisième élément qui conférait au programme sa dimension révolutionnaire. Airbus, responsable du pilier *Combat Cloud*, avait décrit cette architecture comme un « *Internet des Objets Militaires* »⁷ ; à l'image d'un écosystème numérique dans lequel des appareils hétérogènes communiquaient via un système d'exploitation commun, le *cloud* de combat du SCAF visait à permettre à des plateformes d'origines et de générations différentes d'opérer en réseau au sein d'un même espace de bataille numérique partagé⁸. Le général allemand I. Gerhartz résumait ainsi l'enjeu : « *La capacité d'intégrer, d'opérer et de communiquer à partir d'un système en réseau façonnera l'armée de l'air du futur* »⁹. Cette évolution constituait un changement de paradigme, s'étendant du duel aérien à la guerre collaborative connectée.

Les exigences communes fixées les trois États, formalisées dès avril 2018 par les chefs d'état-major des armées de l'air française et allemande, puis approuvées par l'Espagne l'année suivante, confirmaient l'ampleur de l'ambition¹⁰. Le système devait être polyvalent, capable de conquérir et maintenir la supériorité aérienne en environnement fortement contesté, tout en assurant la mission de dissuasion nucléaire pour la France via le futur missile ASN4G. À la demande de Paris, ledit système devait également pouvoir opérer depuis un porte-avions, exigence qui se révélera au cœur des tensions franco-allemandes ayant conduit à l'abandon du projet dans sa forme initiale¹¹. La mobilisation industrielle autour du programme est très importante. Lors du *FCAS Summit* de Londres en 2025, l'ingénieur en chef de l'armement P. Koffi indiquait que la Phase 1B, correspondant au développement technologique, avait déjà réuni « *plus de 3 000 ingénieurs issus d'environ 144 entreprises* » et produit « *plus de 800 livrables* »¹². Le budget

⁶ P. GROS, « Le “cloud tactique”, un élément essentiel du système de combat aérien futur », *Fondation pour la recherche scientifique*, 2019, pp. 1-12. Disponible sur :

<https://www.frstrategie.org/sites/default/files/documents/publications/defense-et-industries/2019/13.pdf>

⁷ Airbus, « Le Système de Combat Aérien du Futur (SCAF) : Entrez dans l'Internet des Objets Militaires », *Airbus Newsroom*, 20 novembre 2023. Disponible sur : [https://www.airbus.com/fr/newsroom/stories/2023-11-le-systeme-de-combat-aerien-du-futur-scaf-entrez-dans-linternet-des-objets#:~:text=7%20min%20read-.Le%20Syst%C3%A8me%20de%20Combat%20A%C3%A9rien%20du%20Futur%20\(SCAF\)%20%2D%20Entrez,l'Internet%20des%20Objets%20Militaires&text=Le%20cloud%20de%20combat%20a%C3%A9rien,diff%C3%A9rents%20avions%20et%20plates%20formes.](https://www.airbus.com/fr/newsroom/stories/2023-11-le-systeme-de-combat-aerien-du-futur-scaf-entrez-dans-linternet-des-objets#:~:text=7%20min%20read-.Le%20Syst%C3%A8me%20de%20Combat%20A%C3%A9rien%20du%20Futur%20(SCAF)%20%2D%20Entrez,l'Internet%20des%20Objets%20Militaires&text=Le%20cloud%20de%20combat%20a%C3%A9rien,diff%C3%A9rents%20avions%20et%20plates%20formes.)

⁸ *Ibid.*

⁹ *Ibid.*

¹⁰ « 2040, l'odyssée du SCAF – Le système de combat aérien du futur », Sénat, 15 juillet 2020, pp. 1-5.

¹¹ SAUVETON, *Op. cit.*

¹² *Ibid.*

total du programme fut estimé à environ 100 milliards d'euros sur plus de vingt ans, ce qui en fait le plus grand programme de coopération industrielle de défense jamais engagé en Europe¹³.

À cette envergure technologique s'ajoute une dimension industrielle et souveraine. Cette dernière dimension n'a jamais été dissociée des ambitions militaires par les concepteurs du programme. Le SCAF était également présenté comme un outil de préservation des compétences critiques européennes en matière d'aviation de combat. Les programmes d'armement structurent les emplois qualifiés, la recherche, la maîtrise des composants stratégiques et la capacité à adapter un système aux besoins nationaux¹⁴. Chaque report du programme renforçait ce risque, en rendant plus probable le recours à des solutions américaines, au premier rang desquelles le F-35, pour remplacer des flottes vieillissantes, creusant un peu plus la dépendance technologique dont le programme visait précisément à s'affranchir¹⁵. C'est dans cette double logique de rupture technologique et souveraineté industrielle que résidait l'ambition réelle du SCAF. C'est donc à partir de ce constat qu'il convient de mesurer la portée de la crise l'affectant.

Un instrument avorté de la coopération stratégique européenne

Si la dimension technologique du SCAF était indéniable, elle ne suffisait pas à rendre compte de l'ambition réelle qui sous-tendait le programme. Dès son origine, le projet a été explicitement conçu par ses promoteurs politiques comme un instrument au service d'objectifs dépassant le seul renouvellement capacitaire. Le rapport d'information du Sénat publié en 2020¹⁶, premier document parlementaire de référence sur le programme, formulait que le SCAF avait pour objectif politique central l'approfondissement de la coopération franco-allemande¹⁷.

L'association de l'Espagne en 2019, rejoignant la France et l'Allemagne par amendement formalisé en juillet 2020¹⁸, a considérablement élargi cette portée politique en conférant au programme une dimension proprement européenne. À travers Indra Sistemas, coordinateur

¹³ « Un député allemand veut tuer le SCAF », *Avion de chasse*, décembre 2025. Disponible sur : <https://www.avion-chasse.fr/un-depute-allemand-veut-tuer-le-scaf/>.

¹⁴ Avion de Chasse, *op. cit.*

¹⁵ Voir, à ce titre, la partie III de cette étude.

¹⁶ Sénat, *Op. cit.*

¹⁷ L. LAGNEAU, « Le chef de la diplomatie française insiste sur la dimension "politique" du Système de combat aérien du futur », *Opex 360*, 23 février 2026. Disponible sur : <https://www.opex360.com/2026/02/23/le-chef-de-la-diplomatie-francaise-insiste-sur-la-dimension-politique-du-systeme-de-combat-aerien-du-futur/>

¹⁸ Sénat, *Op. cit.*

national espagnol désigné responsable du pilier *Combat Cloud*, Madrid n'était pas simplement un partenaire industriel. Elle s'avérait être le troisième pilier d'une coopération qui ambitionnait de faire du SCAF un modèle de ce que l'Europe est capable de produire lorsqu'elle décide de conjuguer ses compétences industrielles et ses priorités stratégiques. La présence espagnole transforma le programme d'un accord bilatéral franco-allemand, avec toutes les limites que cela implique, en un projet de défense européenne à part entière, susceptible d'être élargi et de constituer un standard technologique pour d'autres partenaires¹⁹. Le fait que l'Inde ait manifesté, en mars 2026, son intérêt pour rejoindre le développement d'un programme européen d'avion de combat de sixième génération, en envisageant notamment le SCAF, témoigne de l'attractivité stratégique acquise par ce projet²⁰.

C'est sur cette dimension éminemment politique que le chef de la diplomatie française Jean-Noël Barrot avait choisi d'insister en février 2026, au moment où la crise entre Dassault Aviation et Airbus atteignait un nouveau stade²¹. Devant les caméras, ce dernier qualifia le SCAF de « *projet essentiel pour la sécurité de la France, la sécurité de l'Allemagne et la sécurité de l'Europe* »²², avant d'ajouter qu'il s'agissait avant tout d'un « *projet politique* »²³, et que renoncer reviendrait à trahir l'héritage de la construction européenne²⁴. Pour Paris, le SCAF constituait un symbole de la capacité de l'Union européenne à se doter collectivement des moyens de sa souveraineté.

Cette dimension politique prenait une acuité particulière au regard du contexte institutionnel dans lequel le programme évoluait. Depuis 2022 et plus encore depuis la réélection de Donald Trump en 2024, l'Union européenne a engagé un effort sans précédent pour structurer sa défense industrielle collective. Le plan « ReArm Europe », présenté par la Commission européenne en mars 2025 et validé en Conseil européen extraordinaire, mobilise jusqu'à 800 milliards d'euros

¹⁹ Sénat, *Op. cit.*

²⁰ L. LAGNEAU, « SCAF ou GCAP ? L'Inde envisage de participer à l'un des deux projets européens d'avion de combat de 6e génération », *Opex360*, 20 mars 2026. Disponible sur : <https://www.opex360.com/2026/03/20/scaf-ou-gcap-linde-envisage-de-participer-a-lun-des-deux-projets-europeens-davion-de-combat-de-6e-generation/#:~:text=En%20effet%2C%20selon%20la%20presse,dans%20les%20plus%20brefs%20d%C3%A9la> is.

²¹ Cette crise trouve son origine dans les divergences entre Dassault Aviation et Airbus Defence and Space sur la répartition des responsabilités industrielles au sein du SCAF. Au-delà d'un désaccord entre industriels, elle révèle les tensions entre souveraineté nationale, intérêts industriels et ambition d'une autonomie stratégique européenne. La présence d'États français, allemand et espagnol au capital d'Airbus illustre cette imbrication entre enjeux industriels et logiques politiques européennes.

²² LAGNEAU, *Op. cit.*

²³ *Ibid.*

²⁴ *Ibid.*

pour renforcer les capacités de défense du continent²⁵. L'« EDIP »²⁶, adopté en décembre 2025, consacre 1,5 milliard d'euros de subventions sur 2025-2027 pour renforcer la BITDE²⁷ de façon structurelle. L'instrument « SAFE »²⁸, entré en vigueur le 27 mai 2025, met à disposition 150 milliards d'euros de prêts aux États membres pour des acquisitions communes, avec une exigence minimale de 65 % de composants européens dans les produits financés dans le but explicite de réduire la dépendance aux fournisseurs externes²⁹.

C'est sur cette dimension politique que l'abandon du programme, officialisé le 8 juin 2026, prend toute sa portée symbolique. Au moment où l'Union européenne adoptait le plan « ReArm Europe », développait l'« EDIP » et cherchait à crédibiliser sa BITDE, son programme phare s'est effondré. Cet échec résulte de l'incapacité à faire converger deux modèles nationaux d'industrie de défense. Les Européens sont certes capables de voter des budgets de défense et de créer des instruments financiers, mais ils peinent à fabriquer ensemble les systèmes d'armes censés être financés par ces budgets.

L'abandon du SCAF : confirmation d'un désalignement franco-allemand

La consécration d'un malaise politique persistant

Les difficultés du SCAF n'ont jamais relevé des seules dimensions industrielles ou techniques. Si la querelle de gouvernance entre Dassault Aviation et Airbus en constituait l'expression la plus visible, elle recouvrait un désalignement politique plus profond entre Paris et Berlin, dont l'évolution récente des tensions a considérablement précipité et clarifié la gravité.

²⁵ « Stratégie européenne industrielle de défense », *Ministère des Armées*, 5 décembre 2025, pp. 24-25.

²⁶ Acronyme désignant le Programme européen pour l'industrie de la défense.

²⁷ Base industrielle et technologique de défense européenne.

²⁸ Acronyme désignant l'instrument *Security Action for Europe*.

²⁹ « Instrument SAFE : le Conseil adopte un montant de 150 milliards d'euros pour stimuler les acquisitions conjointes dans le domaine de la sécurité et de la défense européenne », *Conseil de l'Union européenne*, 27 mai 2025. Disponible sur : [https://www.consilium.europa.eu/fr/press/press-releases/2025/05/27/safe-council-adopts-150-billion-boost-for-joint-procurement-on-european-security-and-defence/#:~:text=2025%2011%3A20-Instrument%20SAFE%3A%20le%20Conseil%20adopte%20un%20montant%20de%20150%20milliards,Europe%22%20\(instrument%20SAFE\).](https://www.consilium.europa.eu/fr/press/press-releases/2025/05/27/safe-council-adopts-150-billion-boost-for-joint-procurement-on-european-security-and-defence/#:~:text=2025%2011%3A20-Instrument%20SAFE%3A%20le%20Conseil%20adopte%20un%20montant%20de%20150%20milliards,Europe%22%20(instrument%20SAFE).)

Au tournant de l'année 2026, la situation du programme était déjà critique, dès lors que les cycles de tension propres au programme se succédaient depuis 2019³⁰. La phase 2³¹, attendue initialement pour la mi-2026, n'avait au mois d'avril 2026 toujours pas de contrat. Cette situation résulte de l'absence d'accord entre industriels³². Un premier délai politique avait été fixé par Emmanuel Macron et Friedrich Merz en août 2025, en précisant que leurs ministres de la Défense avaient jusqu'à la fin décembre pour résoudre le différend. L'échéance passa sans résultat. Un porte-parole du gouvernement allemand avait admis en janvier 2026 qu'« aucune décision définitive n'a encore été prise »³³, sans fixer de nouvelle date. C'est dans ce contexte d'accumulation de reports et d'érosion de crédibilité qu'intervient la déclaration la plus fracassante.

Le 18 février 2026, dans un podcast politique allemand intitulé « *Machtwechsel* »³⁴, le chancelier Merz tint un discours qui, rétrospectivement, constituait le véritable point de basculement de la crise : « *Les Français ont besoin, dans la prochaine génération d'avions de combat, d'un avion capable de transporter des armes nucléaires et d'opérer à partir d'un porte-avions. Ce n'est pas ce dont nous avons besoin actuellement dans les forces armées allemandes.* »³⁵. Durant la même intervention, le chancelier conclut : « *Si nous ne parvenons pas à résoudre ce problème, nous ne pourrions pas poursuivre le projet* »³⁶.

Il serait inexact d'interpréter cette déclaration comme la révélation soudaine de divergences. Les exigences françaises de navalisation et de porteur de l'arme nucléaire figuraient dans le *High Level Common Requirement Document* (HLCORD) cosigné en avril 2018 par les chefs d'état-major des armées de l'air française et allemande, approuvé par l'Espagne l'année suivante³⁷. L'Élysée le rappela d'ailleurs immédiatement dans un communiqué précisant que :

³⁰ F. WOLF, « Sauver SCAF : doit-on et peut-on encore sauver les programmes franco-allemands de défense », *Meta-défense*, 22 septembre 2025. Disponible sur https://meta-defense.fr/2025/09/22/sauver-scaf-doit-on-peut-on-2025/#google_vignette

³¹ Cette phase doit correspondre au lancement du démonstrateur en vol.

³² F. WOLF, « E. Macron tente de sauver SCAF par une médiation politique de la dernière chance », *Meta-défense*, 20 mars 2026. Disponible sur : <https://meta-defense.fr/2026/03/20/ngf-mediation-macron-scaf-mi-avril/>

³³ J-P BAQUIAST, « Incertitude concernant le programme franco-allemand SCAF », *Europe Solidaire*, 6 janvier 2026. Disponible sur : <https://europesolidaire.eu/2026/01/06/incertitude-concernant-le-programme-franco-allemand-scaf/>

³⁴ « Der Kanzler im Interview », *Machtwechsel*, 18 février 2026, <https://open.spotify.com/episode/4I3xhXIA8zCxFBGeZVMKiz>, (consulté le 26 mars 2026)

³⁵ *Ibid.*

³⁶ *Ibid.*

³⁷ Sénat, Op. cit.

« *la capacité de dissuasion nucléaire française faisait partie du projet dès le départ* »³⁸. Ce retour en arrière rhétorique de Friedrich Merz constitue donc moins une découverte tardive des divergences de besoins qu'une manœuvre politique délibérée ; en contestant publiquement le bien-fondé des spécifications initiales, le chancelier rouvrait un débat considéré comme tranché depuis huit ans, afin d'imposer une reconfiguration profonde du programme ou de préparer, à ce moment-là déjà, l'opinion à sa sortie.

Interrogé en marge d'un déplacement en Inde, Emmanuel Macron s'efforça de maintenir la fiction d'une coopération viable : « *On a des frictions entre les entreprises. C'est la vie des affaires. Est-ce que ça doit décider de la stratégie des États ? La réponse est non.* »³⁹. L'Élysée communiqua qu'Emmanuel Macron restait « *engagé pour le succès du projet* »⁴⁰, jugeait incompréhensible que des divergences industrielles ne puissent être surmontées « *alors même que nous devons collectivement montrer unité et performance* »⁴¹. Cette posture d'attachement indéfectible au programme, que l'on retrouvera invariablement dans les prises de parole françaises des semaines suivantes, est l'un des paradoxes centraux de la crise : Paris ne pouvait se permettre d'admettre publiquement l'échec d'un programme qu'Emmanuel Macron a personnellement lancé en 2017 comme symbole de la relance franco-allemande.

L'onde de choc de la déclaration du chancelier allemand ne se limita pas au Rhin. Le 18 février au soir, Theo Francken, ministre belge de la Défense, publia sur le réseau social X un message en néerlandais dont la traduction circule immédiatement dans les médias spécialisés : « *SCAF is dood* »⁴². Observateur du programme depuis juin 2023 et partenaire potentiellement impliqué à hauteur de 360 millions d'euros, Theo Francken annonça que la Belgique « *réévaluerait sa position* »⁴³. Cette déclaration d'un partenaire extérieur au triangle franco-germano-espagnol était analytiquement précieuse car présageait déjà que la crédibilité du programme s'était effondrée au-delà même du cercle des pays directement engagés. Cela démontrait également que les effets de cette crise sur l'architecture plus large de la coopération industrielle de défense européenne commençaient à se matérialiser.

³⁸ *Ibid.*

³⁹ *Op. cit.*, « Le SCAF au bord du crash : pourquoi rien ne va plus pour le projet franco-allemand d'avion de combat de nouvelle génération ».

⁴⁰ *Ibid.*

⁴¹ *Ibid.*

⁴² Cette déclaration peut être traduite de la manière suivante : « Le SCAF est mort ».

⁴³ *Op. cit.*, « Vers la fin du SCAF ? L'Allemagne questionne le programme, la Belgique s'éloigne, Madrid reste prudent ».

Le 19 mars 2026, en marge du Conseil européen de Bruxelles, Emmanuel Macron et Friedrich Merz annoncèrent conjointement une « mission de rapprochement » entre Airbus et Dassault, constituant le dernier acte politique avant la décision finale. Un responsable gouvernemental allemand confirma à l'agence de presse Reuters que « *l'Allemagne et la France sont convenues d'une dernière tentative de médiation entre les industriels, qui sera menée par des experts* », précisant que « *les décisions à venir concernant le budget fédéral imposent un résultat d'ici la mi-avril* »⁴⁴. Ladite médiation officialisa que la gouvernance ordinaire du programme avait échoué. Friedrich Merz déclara à cette occasion, lors d'une conférence de presse avec le *Frankfurter Allgemeine Zeitung*, qu'il se battrait « *jusqu'au dernier moment* » pour sauver le SCAF, avant d'ajouter que « *le futur de l'industrie allemande est en jeu* »⁴⁵ ; cette formulation révélatrice déplace l'enjeu du terrain stratégique européen vers celui des intérêts économiques nationaux allemands. Malgré cela, le 18 avril 2026, le quotidien allemand *Handelsblatt* rapporta que le médiateur allemand F. Haun avait conclu que « *la construction d'un avion de combat commun n'était plus possible* »⁴⁶.

Contrairement à ce que l'échéance du 28 avril laissait espérer, l'issue ne vint pas immédiatement. Le silence qui suivit l'expiration du délai accordé aux médiateurs en disait plus long que n'importe quel communiqué ; aucune annonce conjointe, aucune conférence de presse, aucune feuille de route. Les semaines de mai s'écoulèrent dans une ambiguïté entretenue, Berlin ne souhaitant pas annoncer l'abandon avant d'avoir convenu de la forme avec Paris, Paris ne souhaitant pas l'annoncer du tout. C'est finalement Berlin qui trancha, à sa manière.

Deux philosophies incompatibles de la relation État-industrie de défense

La crise de gouvernance qui participa à l'abandon du SCAF est généralement présentée comme un conflit entre deux industriels, à savoir Dassault Aviation et Airbus, à propos du partage des tâches et du contrôle de la propriété intellectuelle. Le bras de fer résulta également de deux

⁴⁴ B. MALLET, « L'Allemagne tranche sur le Scaf : Airbus et Dassault doivent se mettre d'accord avant mi-avril », *L'Usine nouvelle*, 19 mars 2026. Disponible sur : <https://www.usinenouvelle.com/aero-spatial/defense/lallemagne-tranche-sur-le-scaf-airbus-et-dassault-doivent-se-mettre-daccord-avant-mi-avril.CIHOW7UMGJDGXLXVR2EDGXI4DA.html>

⁴⁵ *Ibid.*

⁴⁶ L. LAGNEAU, « SCAF : selon la presse allemande, l'ultime médiation entre Dassault Aviation et Airbus a échoué », *Opex 360*, 19 avril 2026. Disponible sur : <https://www.opex360.com/2026/04/19/scaf-selon-la-presse-allemande-la-mediation-entre-dassault-aviation-et-airbus-a-echoue/>

philosophies de la relation entre l'État, l'industrie de défense et le marché, héritées de trajectoires historiques et institutionnelles radicalement différentes.

Pour comprendre le blocage, il faut revenir au principe fondateur sur lequel repose l'ensemble de la gouvernance du SCAF depuis sa conception. En 2017, lorsque la France et l'Allemagne structurèrent leur coopération autour d'une répartition des piliers entre industriels, il fut convenu de recourir au principe dit du « meilleur athlète ». Cette hiérarchisation signifie que chaque pilier du programme serait confié à l'entreprise disposant de l'expertise la plus avérée dans le domaine concerné⁴⁷. Appliqué au pilier central, à savoir le développement du NGF, ce principe conduisit logiquement à désigner Dassault Aviation maître d'œuvre, Airbus étant son partenaire. La logique théorique était cohérente dès lors que Dassault est le seul avionneur européen capable de concevoir intégralement un avion de combat de haute performance, ayant à son actif le « Mirage 2000 », le « Rafale » et le drone furtif « nEUROn ». À titre comparatif, Airbus ne disposait d'aucune expérience comparable⁴⁸. Dans ce cadre, Safran Aircraft Engines fut désigné maître d'œuvre du pilier motorisation, Airbus Defence & Space assumant la responsabilité des *Remote Carriers* et du *cloud* de combat, Indra se voyant confier les capteurs⁴⁹.

Le problème est que cette hiérarchisation initiale fut progressivement contredite par la structure de gouvernance effective imposée par les règles de financement du programme. Chaque nation participant au tiers du financement du programme, les filiales allemande et espagnole d'Airbus, représentant ensemble deux tiers de la puissance de vote au sein du pilier 1, se retrouvèrent en capacité de mettre systématiquement Dassault en minorité. Ainsi, le maître d'œuvre désigné ne dispose d'aucune autorité réelle pour imposer ses choix de conception, de sous-traitants ou d'architecture technique⁵⁰.

⁴⁷ *Op. cit.*, « SCAF : selon la presse allemande, l'ultime médiation entre Dassault aviation et Airbus a échoué », *Opex 360*. URL : <https://www.opex360.com/2026/04/19/scaf-selon-la-presse-allemande-la-mediation-entre-dassault-aviation-et-airbus-a-echoue/>.

⁴⁸ L. LAGNEAU, « Si Airbus ne veut plus travailler avec Dassault Aviation, alors que le SCAF est “mort”, estime Éric Trappier », *Opex 360*. Disponible sur : <https://www.opex360.com/2026/03/04/si-airbus-ne-veut-plus-travailler-avec-dassault-aviation-alors-le-scaf-est-mort-estime-eric-trappier/#:~:text=Et%2C%20encore%20une%20fois%2C%20son,a%2Dt%2Dil%20affirm%C3%A9.>

⁴⁹ G. DEJEAN, « Le SCAF, futur de l'aéronautique militaire Européenne », *Institut Polytechnique des Sciences Avancées*, 2022. Disponible sur : <https://www.acielouvert.ipsa.fr/post/le-scaf-futur-de-l-a%C3%A9ronautique-militaire-europ%C3%A9enne>

⁵⁰ D. MAYET, « Guerre de leadership : Airbus veut en finir avec Dassault », *L'essentiel de l'éco*, 25 mars 2026. Disponible sur : <https://lessentieldeleco.fr/6511-guerre-de-leadership-airbus-veut-en-finir-avec-dassault/>

La question de la propriété intellectuelle constitue le second foyer d'irréductibilité. Dassault refuse catégoriquement de partager avec ses partenaires les technologies les plus sensibles du NGF. Cela concerne en particulier les commandes de vol numériques, sur lesquelles sa réputation mondiale repose, ainsi que l'ensemble des savoir-faire liés à la furtivité et à l'architecture système. Cette position est cohérente avec la logique française d'État stratège. En effet, les technologies militaires de Dassault sont à la fois le patrimoine de l'entreprise et un actif de souveraineté nationale, au sens où leur contrôle conditionne la liberté d'usage, de maintenance et d'export des systèmes d'armes. Les partager sans condition de réciprocité serait, selon la formule qu'Éric Trappier employa devant le Sénat en 2021, équivalent à accepter un « *pillage industriel* »⁵¹. Cette perception est renforcée par l'enjeu nucléaire ; les commandes de vol du « Rafale » étant intégrées à la chaîne de la dissuasion française, leur transfert à un partenaire étranger est consubstantiellement lié à la souveraineté nucléaire de la France.

Airbus Deutschland adopte une position diamétralement opposée, qui s'enracine dans une tradition industrielle et institutionnelle différente. Michael Schoellhorn, PDG d'Airbus Defence & Space refuse qu'Airbus soit « *un simple fournisseur* »⁵², dont les partenaires industriels allemands seraient « *écartés du projet* »⁵³, et dénonce des « *règles de propriété intellectuelle unilatérales* »⁵⁴. Cette rhétorique révélait finalement que, pour Berlin et son tissu industriel, la coopération européenne n'a de sens que si elle implique un partage symétrique des compétences et des responsabilités. Ainsi, toute architecture qui placerait l'industrie allemande en position de dépendance technologique vis-à-vis d'un concurrent français serait perçue comme une forme de domination déguisée.

Cette position d'Airbus n'était pas isolée, mais était au contraire structurellement portée par l'ensemble de l'écosystème industriel et social allemand, ce qui constitue un trait culturel de fond absent du côté français. Le 5 mars 2026, une manifestation organisée devant les locaux d'Airbus Deutschland à Hambourg exigeait déjà que Berlin se retire du SCAF au profit du

⁵¹ J-F BOURGAIN, « SCAF : stop ou encore ? », *Aero Morning*, 17 octobre 2025. Disponible sur : <https://aeromorning.com/scaf-stop-ou-encore/>

⁵² L. LAGNEAU, « Le PDG d'Airbus invite Dassault Aviation à quitter le SCAF s'il n'est "pas d'accord avec ce qui a été décidé" », *Opex 360*, 31 octobre 2025. Disponible sur : <https://www.opex360.com/2025/10/31/le-pdg-dairbus-invite-dassault-aviation-a-quitter-le-scaf-sil-nest-pas-daccord-avec-ce-qui-a-ete-decide/#:~:text=Je%20ne%20veux%20pas%20r%C3%A9duire,d%C3%A9velopper%20un%20avion%20de%20combat.>

⁵³ *Ibid.*

⁵⁴ *Ibid.*

financement d'un chasseur national allemand⁵⁵. La présence à cette manifestation du PDG d'Airbus Defence & Space, de la présidente de la Fédération des industries aérospatiales allemandes (BDLI) et du chancelier de l'État de Bavière révèle la profondeur de cette coalition industrialo-syndicale⁴⁹. En Allemagne, syndicats, direction d'entreprise, associations professionnelles et Länder parlent d'une seule voix sur les enjeux d'emploi industriel. Il s'agissait, à ce titre, d'une configuration de concertation tripartite qui n'a pas d'équivalent en France, où le rapport entre l'État, le patronat de défense et les organisations syndicales est structuré de façon bien plus verticale et sectorisée.

Le modèle français de la défense est fondamentalement un modèle d'État stratège. À ce titre, l'État oriente, finance et protège les industriels les plus importants dans une logique de souveraineté nationale intégrée. Le « grand export » en constitue le prolongement naturel, assumé et encadré. Les exportations du « Rafale » vers l'Inde, l'Égypte, le Qatar, la Grèce ou l'Indonésie représentent un instrument d'influence diplomatique au-delà des contrats commerciaux, un mécanisme de subsidiation de la R&D militaire nationale et une démonstration de la crédibilité opérationnelle du système. C'est dans cette logique que s'inscrit le refus de Dassault de partager ses technologies les plus sensibles. Cette philosophie justifie le refus de tout partage sans garanties de réciprocité, un tel partage faisant peser un risque sur la liberté d'export future.

Le modèle allemand est fondé sur des principes en grande partie inverses. La culture industrielle valorise le consensus entre acteurs⁵⁶, la parité dans les coopérations multilatérales et une politique d'export historiquement restrictive, soumise à un contrôle parlementaire rigoureux. Cette politique d'export n'est pas seulement une contrainte procédurale mais traduit une conception différente du rapport entre l'industrie d'armement et la politique étrangère. Là où la France considère l'export comme un levier de puissance nationale, l'Allemagne y voit un vecteur potentiel d'instabilité internationale, ce qui l'amène à y appliquer des freins constitutionnels et éthiques. Les conséquences concrètes de cette divergence de philosophie d'export ont déjà, par le passé, constitué un obstacle majeur aux coopérations industrielles

⁵⁵ L. LAGNEAU, « SCAF : Airbus et le syndicat IG METALL mettent la pression sur le chancelier Merz pour rompre avec Dassault aviation », *Opex 360*, 6 mars 2026. Disponible sur : <https://www.opex360.com/2026/03/06/scaf-airbus-et-le-syndicat-ig-metall-mettent-la-pression-sur-le-chancelier-merz-pour-rompre-avec-dassault-aviation/>

⁵⁶ Ici sont concernés l'État, les industriels ainsi que les syndicats.

bilatérales. Le veto allemand, finalement levé sous pression britannique, à l'exportation des « Eurofighter Typhoon » vers l'Arabie saoudite constitue en cela l'exemple le plus documenté⁵⁷.

L'affirmation d'une posture allemande plus entrepreneuriale

L'échec du projet SCAF, dans son ambition initiale, ne saurait être pleinement compris sans le replacer dans le contexte d'une transformation plus large de la politique sécuritaire allemande. Cette évolution est accompagnée d'implications pour l'architecture de défense européenne à la fois considérables et profondément ambiguës.

Le point de départ est le discours prononcé le 27 février 2022 par le chancelier Olaf Scholz devant le *Bundestag*, trois jours après l'invasion russe de l'Ukraine. La notion de *Zeitenwende*⁵⁸, employée par le chancelier, désigne une rupture dans la posture défensive allemande sans précédent depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale⁵⁹. Trente années de déflation militaire se soldaient par une *Bundeswehr* en état de dénuement capacitaire extrême, ne pouvant aligner à l'été 2022 que 29 000 soldats immédiatement déployables, avec des stocks de munitions inférieurs à deux jours de combat en haute intensité⁶⁰. La réponse de Scholz fut de débloquer un fonds extraordinaire de 100 milliards d'euros financé par l'emprunt et dédié à la modernisation de la *Bundeswehr*. En mars 2025, cette mesure fut complétée par une réforme constitutionnelle du « frein à l'endettement » votée au *Bundestag*, exemptant les dépenses de défense excédant 1 % du PIB du régime normal de contrainte budgétaire⁶¹. Cette réforme institutionnelle constitue le tournant décisif car elle libère la capacité d'emprunt de l'Allemagne pour ses dépenses militaires, sans horizon temporel limité.

⁵⁷ « Rapport d'information déposé en application de l'article 145 du règlement, par la commission de la défense nationale et des forces armées, en conclusion des travaux d'une mission d'information sur l'industrie de défense, pourvoyeuse d'autonomie stratégique en Europe ? », *Assemblée nationale*, 15 mai 2024, p. 24.

⁵⁸ Peut être traduite vers le français comme l'expression d'un « changement d'époque ».

⁵⁹ E. STETTER, « Le renouveau de la doctrine de sécurité et de défense allemande », *Fondation Jean Jaurès*, 2022. Disponible sur : <https://www.jean-jaures.org/publication/le-renouveau-de-la-doctrine-de-securite-et-de-defense-allemande/>

⁶⁰ J. MÖHRING, « La Bundeswehr : du changement d'époque (*Zeitenwende*) à la rupture historique (*Epochenbruch*) », *IFRI*, 2026. Disponible sur : <https://www.ifri.org/fr/notes/la-bundeswehr-du-changement-depoque-zeitenwende-la-rupture-historique-epochenbruch>

⁶¹ « Allemagne : analyse de la hausse des dépenses de défense », *Direction générale du Trésor*, 14 novembre 2025. Disponible sur : <https://www.tresor.economie.gouv.fr/Articles/2025/11/14/flash-conjoncture-pays-avancees-allemande-analyse-de-la-hausse-des-depenses-de-defense>

Pour 2026, le budget de la *Bundeswehr* atteint 108,2 milliards d'euros, comprenant 82,7 milliards inscrits au budget fédéral ordinaire complétés par 25,5 milliards prélevés sur le fonds spécial⁶². Le chancelier Merz a publiquement fixé l'objectif de porter les dépenses militaires à 3,5 % du PIB d'ici 2029, soit environ 153 milliards d'euros annuels, tout en déclarant au *Bundestag* vouloir doter l'Allemagne de l'armée conventionnelle la plus puissante d'Europe⁶³. Le budget du ministère français des Armées s'élève à 57,2 milliards d'euros pour la même année, soit moins de la moitié de l'effort allemand⁶⁴. Cette donnée est d'autant plus considérable du fait que, contrairement à l'Allemagne, la France supporte seule le coût de sa dissuasion nucléaire, estimé à plusieurs milliards d'euros annuels. C'est sur cette disproportion que le ministre allemand des Affaires étrangères Johann Wadephul a posé une charge frontale le 16 février 2026, depuis les ondes de la radio *Deutschlandfunk* : « *Le président français parle à juste titre d'autonomie stratégique européenne. Ceux qui en parlent doivent agir en conséquence dans leurs propres pays. Les efforts déployés jusqu'à présent en France sont insuffisants* »⁶⁵. La formulation est inédite dans les relations franco-allemandes d'après-guerre : un ministre des Affaires étrangères allemand délivrant publiquement une remarque négative à son partenaire français sur le niveau de son effort de défense, d'autant plus en se plaçant sur un terrain où la France a longtemps revendiqué le *leadership* en Europe.

Le MGCS : un miroir systémique du désalignement franco-allemand

Il serait réducteur de considérer la remise en cause du SCAF comme l'unique conséquence d'un programme particulièrement difficile, sur un domaine particulièrement sensible, victime d'une configuration de gouvernance industrielle particulièrement mal ficelée. Cette lecture supposerait implicitement qu'une meilleure dynamique institutionnelle suffirait à résoudre le problème. C'est la lecture qu'invalide le parallèle avec le « *Main Ground Combat System* » (MGCS), programme terrestre franco-allemand confronté à des difficultés structurellement

⁶² L. LAGNEAU, « En 2026, le budget militaire de l'Allemagne sera presque deux fois plus élevé que celui de la France », *Opex 360*, 31 juillet 2025. Disponible sur : <https://www.opex360.com/2025/07/31/en-2026-le-budget-militaire-de-l-allemande-sera-presque-deux-fois-plus-eleve-que-celui-de-la-france/>

⁶³ P. MENNERAT, « L'Allemagne s'engage à doubler ses dépenses de défense pour atteindre 3,5% du PIB d'ici 2029 », *Le Grand Continent*, 24 juin 2025. Disponible sur : <https://legrandcontinent.eu/fr/2025/06/24/l-allemande-sengage-a-doubler-ses-depenses-de-defense-pour-atteindre-35-du-pib-dici-2029/>

⁶⁴ *Op. cit.*, « En 2026, le budget militaire de l'Allemagne sera presque deux fois plus élevé que celui de la France ».

⁶⁵ L. LAGNEAU, « Le chef de la diplomatie allemande estime que le budget militaire française est insuffisant », *Opex 360*, 16 février 2026. Disponible sur : <https://www.opex360.com/2026/02/16/le-chef-de-la-diplomatie-allemande-estime-que-le-budget-militaire-francais-est-insuffisant/>

analogues. La concomitance des deux crises, vis-à-vis des programmes aérien et terrestre en impasse simultanée, met en évidence que ce qui est en cause n'est pas la gouvernance d'un programme, mais bien la compatibilité de deux modèles nationaux de rapports entre l'État, l'industrie et la coopération de défense.

Le MGCS partagea avec le SCAF non seulement le contexte politique de sa naissance⁶⁶, mais également le principe de gouvernance censé le structurer. Il vise à développer un système intégré de combat terrestre pour remplacer le char « Leclerc » côté français et le « Leopard 2 » côté allemand à l'horizon 2040, en associant les industriels Nexter (France) et Krauss-Maffei Wegmann (Allemagne) au sein de KNDS⁶⁷, ainsi que Rheinmetall⁶⁸. La répartition industrielle initiale prévoyait un partage paritaire à 50 % France-Allemagne, avec trois piliers pour chacun des industriels⁶⁶. L'arrivée de Rheinmetall comme troisième acteur industriel majeur a progressivement déséquilibré cette parité de la même façon que la présence combinée d'Airbus Deutschland et d'Airbus España a mis Dassault en minorité dans le pilier NGF⁶⁷.

La structure industrielle formelle du MGCS a néanmoins connu une avancée notable au début de 2025. En janvier, Thales SIX GTS rejoignit le programme au travers d'un pacte d'actionnaires pour la création d'une MGCS Project Company basée à Cologne, répartie entre quatre entités à parité égale, à savoir KNDS Deutschland, KNDS France, Rheinmetall Landsysteme et Thales SIX GTS France.

En mars 2025, l'Office fédéral de lutte contre les cartels (*Bundeskartellamt*) valida le dernier accord nécessaire à ce consortium⁶⁹. Sur le papier, le programme semblait ainsi avoir franchi un cap institutionnel décisif mais derrière cet affichage de convergence, la réalité opérationnelle et stratégique n'allait pas dans le même sens. Loin de se contenter de structurer formellement le MGCS, Berlin a simultanément développé, en parallèle et de manière autonome, des solutions qui en contournent le calendrier. La *Bundeswehr*, qui ne peut pas attendre 2040 pour se doter de chars modernes face à la menace russe, a massivement commandé des « Leopard

⁶⁶ J. MÖHRING, « Troubled twins : The FCAS and MGCS Weapon Systems and Franco-German Co-operation », *IFRI*, 2023. Disponible sur : <https://www.ifri.org/en/studies/troubled-twins-fcas-and-mgcs-weapon-systems-and-franco-german-co-operation>

⁶⁷ La création de la société KNDS résulte d'un accord de fusion entre les sociétés Nexter et Krauss-Maffei Wegmann signé le 29 juillet 2015.

⁶⁸ L. PÉRIA-PEIGNÉ, « Main Battle Tank : obsolescence or renaissance », *IFRI*, 2025. Disponible sur : https://www.ifri.org/sites/default/files/2026-02/ifri_peria-peigne_main_battle_tank_2025.pdf

2A8 »⁶⁹. Cette commande massive de Leopard 2A8 a eu pour effet de repousser le calendrier du programme MGCS⁷⁰. Cette dynamique est aggravée par le fait que l'Office fédéral des cartels a autorisé en décembre 2025 une coopération élargie entre Rheinmetall Landsysteme et KNDS Deutschland pour développer, via leur coentreprise PSM, un nouveau char dit « Leopard 3 »⁷¹. Dans cette logique, si le « Leopard 3 », comme prévu, devient opérationnel en 2030, suivi d'un hypothétique MGCS en 2040-2045, cela signifie que la *Bundeswehr* sera équipée de chars modernes pendant toute la fenêtre où le programme commun est supposé se développer. Cette donnée réduit la pression politique allemande sur son aboutissement⁷².

À ce mécanisme de contournement par l'intermédiaire s'ajoute l'émergence d'une voie alternative à l'échelle européenne. Le programme « MARTE » (*Main ARMoured Tank of Europe*), initié officiellement le 1^{er} décembre 2024 dans le cadre du « Fonds européen de défense », est piloté par Rheinmetall et KNDS Deutschland, sans participation française directe en tant que maître d'œuvre. Il a franchi un jalon décisif de mi-parcours le 23 mars 2026, avec l'approbation par la Commission européenne de l'ensemble de ses livrables, autorisant la bascule vers la conception et l'architecture système⁷³. La Commission a par ailleurs présenté en janvier 2026 une enveloppe de 125 millions d'euros dédiée à un char de nouvelle génération, dont MARTE est le principal bénéficiaire. La coexistence de MGCS et de MARTE au sein du même écosystème européen, avec des acteurs industriels largement communs mais des architectures de gouvernance distinctes, reproduit exactement la logique de fragmentation que le SCAF était censé prévenir dans le domaine aérien, avec le GCAP comme concurrent potentiel.

Depuis 2017, l'ensemble des grands programmes bilatéraux franco-allemands de défense ont connu des impasses comparables ; le SCAF pour le domaine aérien, le MGCS pour le terrestre, le programme « MAWS » (*Maritime Airborne Warfare System*) pour la patrouille maritime, la

⁶⁹ Dernière version du char Leopard 2 présentée à Munich en novembre 2025.

⁷⁰ L. LAGNEAU, « Selon deux rapports parlementaires, la succession du char Leclerc ne pourra pas attendre l'arrivée du MGCS », *Opex360*, 30 novembre 2025. Disponible sur : <https://www.opex360.com/2025/11/30/selon-deux-rapports-parlementaires-la-succession-du-char-leclerc-ne-pourra-pas-attendre-larrivee-du-mgcs/>

⁷¹ F. WOLF, « Le “Leopard 3” se profile comme le véritable char intérimaire allemand pour 2030 », *ANATAP*, 4 mars 2025, p. 3. Disponible sur : <https://amicalenationaledestransmissionsaeroportees.fr/2025/03/04/le-leopard-3-se-profile-comme-le-veritable-char-interimair-allemand-pour-2030-2/>

⁷² *Ibid.*

⁷³ F. WOLF, « Le programme MARTE lance la conception d'un futur char européen de nouvelle génération », *Meta-défense*, 24 mars 2026. Disponible sur : <https://meta-defense.fr/2026/03/24/programme-marte-feu-futur-char/>

modernisation du « Tigre Mk3 » pour les hélicoptères de combat ; nous pouvons également citer le « CIFS » (*Common Indirect Fire System*) pour l'artillerie ou encore « l'Eurodrone MALE » pour les drones⁷⁴. Tous ont achoppé, à des degrés divers, sur les mêmes nœuds, à savoir la répartition des responsabilités industrielles, la propriété intellectuelle, la compatibilité des besoins opérationnels ou encore le poids de Rheinmetall et Airbus comme vecteurs des ambitions industrielles allemandes. Même KNDS, dont le directeur général Jean-Paul Alary s'est pourtant efforcé de maintenir une position fédératrice, a reconnu que l'échec du programme aérien pourrait affecter le « MGCS »⁷⁵.

Le désalignement franco-allemand en matière de coopération industrielle de défense exprime une incompatibilité entre deux modèles distincts. Dans ce contexte, le SCAF et le MGCS sont deux faces d'un même problème politique.

Une remise en cause durable de l'autonomie stratégique européenne ?

Une autonomie stratégique aux interprétations diverses

La notion d'autonomie stratégique européenne est aujourd'hui l'un des concepts les plus fréquemment mobilisés dans les discours politiques du continent en matière sécuritaire. Son usage s'est considérablement étendu depuis 2022, au point d'être repris par des gouvernements aussi différents que la France, l'Allemagne ou la Pologne. Cette apparente convergence rhétorique dissimule un désaccord de fond qui est précisément celui que la crise du SCAF rend visible.

La France est l'inventrice institutionnelle du concept dans son acception contemporaine. Emmanuel Macron en avait développé les contours, dès son discours de la Sorbonne en septembre 2017, avant de le développer dans son discours aux ambassadeurs en 2019 et ses

⁷⁴ *Op. cit.*, « En 2026, le budget militaire de l'Allemagne sera presque deux fois plus élevé que celui de la France ».

⁷⁵ F. WOLF, « Entre SCAF dans l'impasse et MGCS menacé, faut-il repenser la coopération franco-allemande sur de nouvelles bases », *Meta-défense*, 15 décembre 2025. Disponible sur : <https://meta-defense.fr/2025/12/15/risques-scaf-et-mgcs-franco-allemand/>

entretiens accordés au cours des années suivantes⁷⁶. La vision française est héritière d'une longue tradition, marquée par l'indépendance nationale gaulliste, le refus de l'intégration dans le commandement militaire intégré de l'OTAN pendant plusieurs décennies ou encore une conception de la souveraineté particulièrement poussée. À travers cette interprétation, l'autonomie stratégique européenne n'est pas un objectif alternatif à l'OTAN, mais la condition sans laquelle l'Union européenne reste un objet de la politique internationale plutôt qu'un sujet. Elle suppose des moyens militaires propres, une base industrielle de défense indépendante vis-à-vis des technologies américaines et la capacité de prendre des décisions stratégiques sans la nécessité de consulter systématiquement Washington⁷⁷.

Cette vision française a longtemps été perçue avec suspicion, y compris par ses partenaires proches. Cela a rendu la discussion structurellement plus difficile, notamment avec Berlin et les capitales de l'Europe centrale et orientale, profondément atlantistes par histoire et par géographie⁷⁸. Cette méfiance n'était pas sans fondement dès lors que la vision française tendait parfois à être présentée comme une alternative à l'OTAN davantage que comme son complément, brouillant le message et alimentant les résistances.

La réélection de Donald Trump en novembre 2024 a néanmoins profondément modifié la configuration du débat. La nouvelle Stratégie de sécurité nationale américaine, publiée le 4 décembre 2025, constitue une rupture avérée de la relation transatlantique telle qu'envisagée historiquement. Centrée sur la protection de l'hémisphère occidental et sur les menaces directement liées au territoire américain, elle s'inscrit dans une forme de réinterprétation de la doctrine Monroe, parfois désignée sous le terme de « Donroe »⁷⁹. Cette vision, privilégiant les zones d'influence régionales et la compétition entre pôles de puissance, alimente les interrogations européennes sur la pérennité de l'engagement américain en matière de sécurité collective et renforce les arguments en faveur d'une autonomie stratégique européenne⁸⁰. Les signaux envoyés aux Européens au cours des premiers mois de 2025 avaient déjà anticipé ce

⁷⁶ R. ROBERT, « Autonomie stratégique : le réveil de l'Europe », *Polytechnique insights*, 2022. Disponible sur : <https://www.polytechnique-insights.com/dossiers/geopolitique/industrie-autonomie-penurie-les-ricochets-de-la-guerre-en-ukraine/autonomie-strategique-le-reveil-de-leurope/>

⁷⁷ *Op. cit.*, « Le SCAF face à ITAR : une autonomie technologique européenne à l'épreuve des dépendances transatlantiques ».

⁷⁸ *Ibid.*

⁷⁹ Terme médiatique formé à partir d'une contraction de « Donald » et « Monroe ».

⁸⁰ L. ALLARD, « Stratégie de sécurité nationale américaine : le plan de la Maison-Blanche contre l'Europe », *Le Grand Continent*, 6 décembre 2025, pp. 1-3. Disponible sur : <https://legrandcontinent.eu/fr/2025/12/06/strategie-de-securite-nationale-americaine-le-plan-de-la-maison-blanche-contre-leurope-texte-integral/>

diagnostic. Les discussions directes entre Washington et Moscou sur un éventuel accord de paix sur l'Ukraine ou encore l'humiliation du président Zelensky à la Maison-Blanche laissaient déjà présager que la logique de protection automatique des alliés européens ne pouvait plus être tenue pour acquise⁸¹.

La réponse allemande à ce constat est différente, engendrant un désaccord doctrinal central. Friedrich Merz, pourtant lui-même préoccupé par le désengagement américain, demeure profondément atlantiste par formation et par conviction. Si, au soir des élections fédérales de février 2025, il a déclaré que l'Union européenne devait poursuivre son objectif d'indépendance et a comparé la menace de l'administration Trump à celle de la Russie, c'est dans un registre rhétorique de mise en garde, pas d'alternative stratégique. La *Gesamtkonzeption der militärischen Verteidigung*⁸², publiée par son gouvernement le 22 avril 2026, constitue le premier document de doctrine militaire de ce type depuis des décennies. À ce titre, ledit document confirme sans ambiguïté que l'Allemagne entend assumer davantage de responsabilités au sein de l'OTAN. Les États-Unis y sont nommés sept fois, mais ni la France ni le Royaume-Uni n'y sont cités individuellement⁸³. Le texte précise que « *les États-Unis sont essentiels à l'Alliance tant sur le plan politique que par leurs capacités militaires* »⁸⁴. Cette formulation maintient Washington au centre de la doctrine de défense allemande, même en reconnaissant sa « *réorientation vers la région indo-pacifique* »⁸⁵.

Cette différence doctrinale se manifeste également par les choix en matière d'acquisitions militaires. En décembre 2022, Berlin commandait 35 chasseurs-bombardiers « F-35A » à Lockheed Martin pour un montant d'environ 10 milliards d'euros, au motif de remplir la mission nucléaire OTAN jusqu'alors assurée par les vieux « Tornado »⁸⁶. Ce choix, justifié par le fait que la Luftwaffe avait un besoin urgent d'un avion certifié pour le partage nucléaire atlantique

⁸¹ G. WEBER, « Poutine, Trump et un continent dans la tenaille : 10 points sur la défense européenne en 2026 », *Le Grand Continent*, 4 janvier 2026, p. 2. Disponible sur : <https://legrandcontinent.eu/fr/2026/01/04/10-points-sur-la-defense-europeenne-en-2026/>

⁸² Il s'agit de la conception générale de la défense militaire allemande.

⁸³ P. MENNERAT, « La stratégie qui acte le réveil militaire de l'Allemagne », *Le Grand Continent*, 22 avril 2026, p. 7. Disponible sur : <https://legrandcontinent.eu/fr/2026/04/22/la-strategie-qui-acte-le-reveil-militaire-de-lallemagne-texte-integral/>

⁸⁴ *Ibid.*

⁸⁵ *Ibid.*

⁸⁶ T. CHEREAU, « Offensive commerciale du F-35 en Europe : Où en est-on, pays par pays ? », *Usine Nouvelle*, 20 août 2025. Disponible sur : <https://www.usinenouvelle.com/article/offensive-commerciale-du-f-35-en-europe-ou-en-est-on-pays-par-pays.N2236405>

avant le retrait des « Tornado », prévu entre 2025 et 2030, a un effet politique systémique⁸⁷ ; il signale que Berlin, au moment de réarmer massivement, se tourne vers Washington pour ses besoins les plus stratégiques plutôt que de patienter pour des solutions européennes en cours de développement. Dans le même registre d'orientation atlantiste, des rumeurs persistantes ont circulé au début de 2026 sur un éventuel doublement de la commande initiale de « F-35 »⁸⁸, avant que l'Allemagne ne décide de doubler sa commande de missiles « *Joint strike missile* »⁸⁹.

L'atlantisme du réarmement allemand ne se manifeste pas uniquement dans les choix d'équipement. Ce dernier imprègne également la posture allemande vis-à-vis des instruments européens de défense industrielle précités. En mars 2025, la presse révéla que l'Allemagne avait refusé que les crédits du programme « EDIP » soient réservés aux seuls matériels conçus et fabriqués en Europe, préférant ouvrir ces instruments à des systèmes ayant une composante extraeuropéenne⁹⁰. Cette position révèle une conception fondamentalement différente de ce que doit être la « préférence européenne » dans la défense. Pour Berlin, elle ne peut pas signifier une exclusion des solutions américaines, qui demeurent le socle de son architecture sécuritaire. Or, pour Paris, elle est précisément la condition de l'émancipation.

La vision allemande de l'autonomie stratégique européenne est fondée sur un principe de complémentarité plutôt que de substitution. Pour Berlin, renforcer les capacités de défense européennes est nécessaire. Cette logique vise à faire de l'Union européenne un pilier atlantique plus crédible, sans pour autant s'affranchir de la tutelle américaine. L'autonomie européenne n'est en l'espèce pas une fin en soi mais un moyen de rééquilibrer le partage du fardeau au sein de l'OTAN, de façon à ce que Washington reste engagé sur un continent qui démontre qu'il peut contribuer à sa propre sécurité. Pour l'Allemagne, l'autonomie européenne ne peut pas signifier

⁸⁷ L'Allemagne occupe une position particulière au sein de la dissuasion nucléaire de l'OTAN. En tant qu'État non doté de l'arme nucléaire au sens du Traité sur la non-prolifération nucléaire (TNP), elle participe néanmoins au mécanisme de partage nucléaire de l'Alliance, qui repose sur le déploiement d'armes nucléaires américaines sur son territoire et sur la mise à disposition de vecteurs nationaux capables de les emporter. Cette situation contraste avec celle de la France, seule puissance nucléaire de l'Union européenne, dont la doctrine repose sur une dissuasion nationale indépendante.

⁸⁸ D. MAYEY, « L'Allemagne négocie l'achat de dizaines de F-35 américains », *L'essentiel de l'éco*, 19 février 2026. Disponible sur : <https://lessentieldeleco.fr/6056-lallemagne-negocie-lachat-de-dizaines-de-f-35-americaains/>

⁸⁹ « L'Allemagne renforce sa commande de missiles Joint Strike Missile pour sa flotte de F-35 », *Business AM*, 19 mai 2026. Disponible sur : <https://fr.businessam.be/lallemagne-renforce-sa-commande-de-missiles-joint-strike-missile-pour-sa-flotte-de-f-35/>

⁹⁰ D. MAYET, « Berlin tourne le dos à l'industrie européenne de défense pour acheter américain », *L'essentiel de l'éco*, 20 avril 2026. Disponible sur : <https://lessentieldeleco.fr/6768-berlin-tourne-le-dos-a-lindustrie-europeenne-de-defense-pour-acheter-americaain/>

une capacité de substitution à l'OTAN, car une telle orientation impliquerait de remettre en cause des décennies de doctrine stratégique allemande.

Cette divergence rend les deux visions structurellement incompatibles sur la question du SCAF. Un avion de combat strictement européen, conçu pour la dissuasion nucléaire française et pour opérer depuis un porte-avions, hors de toute architecture OTAN, incarnait exactement la conception française de l'autonomie substantielle. Il est, par définition, ce que la vision allemande de l'autonomie complémentaire rejetait, à savoir un outil dont la raison d'être est précisément de ne pas dépendre des infrastructures et des certifications américaines.

Les conditions d'une autonomie stratégique réelle

Comprendre pourquoi la remise en cause du programme SCAF n'est pas un simple accident industriel implique donc de saisir ce que révèle son échec sur la capacité de l'Union européenne à construire une autonomie stratégique réelle. Les instruments précités afin de favoriser cette autonomie, mis en place depuis 2022, constituent des avancées institutionnelles indéniables⁹¹.

Ces instruments ont un mérite réel dès lors qu'ils signalent que l'Union européenne n'est plus simplement un régulateur du secteur de la défense, mais ambitionne désormais de le structurer activement. Ils souffrent toutefois d'un défaut commun en s'inscrivant dans une logique de réponse à l'urgence capacitaire visant à la fois à combler des retards, financer des commandes ou encore accélérer des livraisons plutôt que dans une vision doctrinale de long terme. Or, comme le révèle la crise du SCAF, la capacité à voter des budgets de défense et à mettre en place des instruments financiers ne saurait tenir lieu de stratégie industrielle intégrée si les conditions plus profondes de l'autonomie ne sont pas simultanément réunies. Ces conditions sont au moins au nombre de trois.

Première condition

Réduire la dépendance militaire aux équipements américains

Le rapport annuel de l'Institut international de recherche sur la paix de Stockholm (SIPRI), publié le 10 mars 2025, a fourni un état des lieux chiffré. Sur la période 2020-2024, les

⁹¹ Voir, à ce titre, la partie I, B de cette étude.

importations d'armes des États européens membres de l'OTAN ont bondi de 105 % par rapport à 2015-2019 et 64 % de ces importations provenaient des États-Unis, contre 52 % lors de la période précédente⁹². Ces chiffres signifient que le réarmement européen, dans sa phase la plus intense, a massivement alimenté l'industrie américaine plutôt que la BITDE. À titre d'exemple, le « F-35 » équipe désormais ou équipera prochainement la Belgique, les Pays-Bas, le Danemark, la Finlande, l'Allemagne, la Pologne ou encore le Royaume-Uni. La pertinence de cette dépendance devient critique dès lors que la garantie de sécurité américaine est elle-même mise en question. Un avion de combat dont les mises à jour logicielles, les contrats de maintenance et les certifications d'armement dépendent d'un contrat avec Lockheed Martin n'offre pas la même liberté d'emploi qu'un appareil souverain. Les contraintes « ITAR » (*International Traffic in Arms Regulations*) américaines, qui imposent à tout matériel comportant des composants américains d'obtenir une licence d'exportation de Washington avant toute cession à un tiers, constituent en particulier une limitation structurelle de la souveraineté d'emploi que les gouvernements européens tendent à sous-estimer⁹³. Réduire cette dépendance implique non seulement de favoriser activement les programmes d'armement conjointement européens dotés d'une gouvernance mieux calibrée, mais également de résister, politiquement, à la pression de l'urgence capacitaire qui conduit mécaniquement à préférer les solutions américaines disponibles aux solutions européennes en développement.

Deuxième condition

Réduire les dépendances industrielles critiques non militaires

La dépendance à l'égard des équipements américains s'accompagne de dépendances industrielles. La nitrocellulose, composant essentiel des poudres à canon, des propergols solides et de l'ensemble des munitions conventionnelles, illustre ce risque. Sa production repose massivement sur le coton à fibres courtes, dont la Chine contrôle une part largement dominante de la production mondiale. Depuis le déclenchement des guerres à haute intensité en Ukraine et à Gaza, les usines de nitrocellulose européennes ont fonctionné à plein régime. Les fabricants européens ont toutefois rencontré des difficultés croissantes pour s'approvisionner en coton

⁹² « Les membres européens de l'OTAN dépendent des États-Unis pour 64% de leurs importations d'armes », *Le Grand Continent*, 10 mars 2025. Disponible sur : <https://legrandcontinent.eu/fr/2025/03/10/les-membres-europeens-de-lotan-dependent-des-etats-unis-pour-64-de-leurs-importations-darmes/>

⁹³ *Op. cit.*, « Le SCAF face à ITAR : une autonomie technologique européenne à l'épreuve des dépendances transatlantiques ».

chinois, la Chine étant soupçonnée d'orienter prioritairement ses exportations vers la Russie⁹⁴. C'est pour remédier à cette fragilité que le ministère des Armées français a soutenu l'entreprise Eurenco dans l'objectif de disposer, dès 2025, d'une capacité de production souveraine de ce composant critique⁹⁵. Au-delà de la nitrocellulose, les terres rares et les aimants permanents font l'objet, depuis 2025, de restrictions à l'exportation chinoises croissantes, qui pèsent directement sur les chaînes d'approvisionnement de la défense⁹⁶. L'Association des industries européennes de l'aérospatiale, de la sécurité et de la défense (ASD), qui représente plus de 4 000 entreprises dont Airbus, BAE Systems, Thales ou Rheinmetall, a alerté Bruxelles en octobre 2025 sur l'urgence de diversifier les approvisionnements⁹⁷. Une autonomie stratégique crédible suppose donc non seulement la capacité de produire des systèmes d'armes souverains, mais également de contrôler toute la chaîne amont des matières premières et des composants qui les rendent possibles. Cela constitue une ambition d'une toute autre ampleur par rapport à la seule coopération industrielle de surface.

Troisième condition

Structurer une BITDE cohérente et durablement capitalisée

La BITDE souffre de déficiences structurelles qui ne sont pas résolues par les instruments d'urgence mis en place depuis 2022. La première est la fragmentation ; l'Union européenne reste dépendante de fournisseurs extérieurs pour 80 % de ses commandes d'armement, et la coopération industrielle entre États membres plafonne à 5 % des achats, donc loin de l'objectif de 35 % fixé par la Boussole stratégique de l'UE en 2022⁹⁸.

La seconde déficience est le sous-financement chronique des PME et ETI du secteur. La BITD française seule comprend 4 500 PME et ETI représentant 220 000 emplois directs et indirects, parmi lesquelles 1 000 sont jugées stratégiques par la Direction générale de

⁹⁴ « La Chine aide la Russie à mener “sa plus importante expansion militaire depuis l'ère soviétique”, selon Washington », *Le Figaro*, 12 avril 2024, p. 1. Disponible sur : <https://www.lefigaro.fr/international/la-chine-aide-la-russie-a-mener-sa-plus-importante-expansion-militaire-depuis-l-ere-sovietique-selon-washington-20240412>

⁹⁵ « Faire face à la pénurie de poudre », *Ministère des Armées*, 12 avril 2024. Disponible sur : <https://www.defense.gouv.fr/actualites/faire-face-penurie-poudre>

⁹⁶ P. SOLER, « L'industrie de la défense demande à l'UE de réduire sa dépendance aux terres rares chinoises », *Euronews*, 14 octobre 2025. Disponible sur : <https://fr.euronews.com/my-europe/2025/10/14/lindustrie-de-la-defense-demande-a-lue-de-reduire-durgence-sa-dependance-a-legard-de-matie>

⁹⁷ *Ibid.*

⁹⁸ D. BELLE, L. SANSONETTI, « Quelle Base Industrielle et Technologique de Défense pour réarmer l'Europe », *EY*, 16 avril 2026. Disponible sur : https://www.ey.com/fr_fr/insights/government-public-sector/rearmer-i-europe-etat-de-la-bitd-et-leviers-d-action

l'armement (DGA)⁹⁹. Ces entreprises ont longtemps été systématiquement exclues des politiques d'investissement des fonds institutionnels au titre des normes ESG (critères environnementaux, sociaux et de gouvernance) au même titre que le tabac ou les énergies fossiles¹⁰⁰. Le 30 décembre 2025, la Notice de la Commission européenne CELEX 52025XC04950 a, par une clarification doctrinale, affirmé que l'investissement dans l'industrie de l'armement est finalement compatible avec les objectifs de durabilité de l'Union¹⁰¹. Ladite Notice mit ainsi fin à une ambiguïté réglementaire qui avait duré plusieurs années et retardé par conséquent des milliards d'euros de financements privés¹⁰². Les besoins estimés d'ici 2030 pour les seules PME et ETI de la BITD française s'élèvent à 5-7 milliards d'euros de financements nouveaux, dont 1 à 3 milliards sous forme de fonds propres ; un ordre de grandeur que les instruments en place sont loin de couvrir¹⁰³. Tant que cette capitalisation ne sera pas assurée de façon structurelle et pérenne, et non par des fonds d'urgence réactifs, la BITDE restera un édifice aux fondations industrielles fragiles, quel que soit le volume des commandes publiques la sollicitant.

Ces trois conditions, que nous pourrions compléter avec d'autres considérations importantes¹⁰⁴, forment un ensemble. Aucune prise isolément ne suffit à construire une autonomie stratégique réelle. C'est leur conjonction qui seule permettrait à l'Europe de transformer ses budgets de défense en capacité stratégique effective. Or le SCAF, dans sa conception originelle, était le programme qui devait incarner la conjonction des trois conditions : un avion strictement européen, reposant sur une chaîne industrielle sans composants ITAR, financé par trois États et susceptible d'être exporté selon des règles communes. Son abandon le 8 juin 2026 signifie également l'abandon de la doctrine commune qui aurait rendu ce programme inévitable.

⁹⁹ « Réarmement et financement de la base industrielle et technologique de la défense (BITD) », *Ministère de l'Économie et des Finances*, 20 mars 2025. Disponible sur : <https://www.economie.gouv.fr/actualites/video-rearmement-et-financement-de-la-base-industrielle-et-technologique-de-la-defense>

¹⁰⁰ C. FORTUNA, « Financer la BITD, un impératif stratégique et souverain », *Portail de l'IE*, 10 avril 2025,. Disponible sur : <https://www.portail-ie.fr/univers/2025/financer-la-bitd/>

¹⁰¹ « Avis de la commission sur l'application du cadre en matière de finance durable et de la directive sur le devoir de vigilance des entreprises en matière de durabilité dans le secteur de la défense », *Commission européenne*, 30 décembre 2025, p. 3.

¹⁰² N. BESSAIH, « L'arsenal financier de la souveraineté : vers une infrastructure de défense tokenisée et décentralisée », *INAS*, 9 avril 2026. Disponible sur : <https://inas-france.fr/larsenal-financier-de-la-souverainete-vers-une-infrastructure-de-defense-tokenisee-et-decentralisee/>

¹⁰³ « Financement de la Base Industrielle et Technologique de Défense », *Dossier de presse Bercy/Armées*, 20 mars 2025, p. 3.

¹⁰⁴ Nous pourrions, par exemple, également citer l'objectif affiché de culture d'export harmonisée entre les membres. Cette exigence doit, toutefois, être considérée vis-à-vis d'un ensemble de valeurs, notamment morales.

Quelles reconfigurations industrielles et stratégiques ?

Les conditions de l'abandon comme confirmation de l'asymétrie politique

La forme de l'abandon du SCAF est révélatrice. Le 8 juin 2026, aucun communiqué franco-allemand conjoint, aucune conférence de presse bilatérale, aucune mise en scène du type de celles qui avaient accompagné le lancement du programme en 2017. C'est le gouvernement allemand qui annonça, unilatéralement, en fin d'après-midi, que Friedrich Merz « *a suggéré au président Macron de ne plus poursuivre la construction d'un avion de combat commun* »¹⁰⁵. Paris confirma en soirée, du bout des lèvres, « *regrettant l'impossibilité pour les industriels de s'entendre* »¹⁰⁶. Cette dissymétrie explicite dans la formulation reproduit exactement la structure du désalignement documenté dans cette étude. L'Allemagne prend l'initiative et cadre le récit. La France subit politiquement une décision qu'elle ne peut pas assumer d'avoir prise elle-même.

Ce cadrage de l'abandon comme échec industriel, régulièrement présenté comme découlant du fait que « les industriels ne parviennent pas à s'entendre », est une décision politique en soi. Il permet à Berlin de ne pas assumer la responsabilité d'un choix stratégique, à savoir l'orientation atlantiste du réarmement allemand, en le présentant comme la conséquence d'un désaccord technique entre Dassault et Airbus. Il permet à Paris de ne pas admettre qu'elle a co-financé à hauteur de 1,8 milliard d'euros un programme qu'elle n'a pas su défendre politiquement face à un partenaire qui n'en voulait structurellement pas. Les deux gouvernements partagent ainsi, dans l'abandon, la même rhétorique du déni que dans le maintien ; l'un impute à l'autre, les deux imputent aux industriels. Cet échec trouve finalement ses racines dans le fait que la France et l'Allemagne ont pris, le 13 juillet 2017, une décision politique de lancer le programme sans réel enthousiasme des industriels, voire directement

¹⁰⁵ T. HEPHER, A. RINKE, « Germany and France drop joint fighter jet project », *Reuters*, 8 juin 2026. URL : <https://www.reuters.com/business/aerospace-defense/german-french-leaders-unable-resolve-fcas-fighter-jet-dispute-sources-say-2026-06-08/>

¹⁰⁶ *Op. cit.*, « SCAF : Berlin et Paris conviennent de mettre un terme à leur projet conjoint d'avion de combat de 6e génération ».

contre leur avis¹⁰⁷. Finalement, en imposant le programme sans réunir les conditions de sa réussite, la politique portait en elle-même les germes de son échec.

Dans le cadre de sa politique sécuritaire, l'Allemagne veut devenir une grande nation aéronautique¹⁰⁸ en tant qu'acteur propre. Ce glissement sémantique, de partenaire industriel à compétiteur potentiel, marque une rupture de ton.

La remise en cause du SCAF : entre confirmations, incertitudes et reconstructions

L'annonce du 8 juin n'a pas simplement mis fin à un programme mais a déclenché, en moins de 72 heures, une recomposition industrielle dont la rapidité révèle rétrospectivement que l'abandon était préparé bien avant d'être annoncé. Le 10 juin, le directeur de la division défense d'Airbus, Michael Schoellhorn, accueillait Friedrich Merz au Salon ILA en déclarant que ladite division était prête à « assumer des responsabilités »¹⁰⁹. Le lendemain, une cérémonie officielle de signature réunissant huit entreprises partenaires se tenait à Berlin pour officialiser *Team Gen 6*, nouvelle alliance industrielle¹¹⁰, visant à développer un avion de combat de sixième génération alternatif au SCAF¹¹¹. Une coalition de huit industriels ne se constitue pas en quarante-huit heures. Elle se prépare en parallèle, pendant des semaines, dans l'attente d'une décision politique anticipée et préparée à l'avance. Cette chronologie confirme ce que l'analyse des blocages permettait de pressentir, à savoir que ledit abandon n'est pas le résultat d'une médiation échouée mais constitue en réalité un prétexte formalisé.

Pour Airbus, la rupture avec Dassault constitue donc moins un échec qu'une libération industrielle. Le groupe refusait depuis des années que le programme se résume à « un avion français financé en partie par Berlin et Madrid ». La nouvelle alliance lui donne précisément ce

¹⁰⁷ J-P PAULNY, « SCAF : un échec dommageable pour la coopération industrielle de défense et pour l'Europe », *IRIS*, 2026. Disponible sur : <https://www.iris-france.org/scaf-un-echec-dommageable-pour-la-cooperation-industrielle-de-defense-et-pour-leurope/>

¹⁰⁸ Consulter, à ce titre, la partie II, C de cette étude.

¹⁰⁹ C. CHARPENTREAU, « Spanish industry forms up behind Airbus-led Team Gen 6 », *AeroTime*, 11 juin 2026. Disponible sur : <https://www.aerotime.aero/articles/spanish-industry-forms-up-behind-airbus-led-team-gen-6?>

¹¹⁰ Ladite alliance industrielle est menée par Airbus et comprend les industriels Airbus Defence and Space, MBDA, Hensoldt, Diehl, MTU Aero Engines, Liebherr, Autoflug et Rohde & Schwarz.

¹¹¹ E. BARTOLI, « Après l'échec du Scaf porté par la France et l'Allemagne, un autre projet d'avion de combat européen peut-il redécoller ? », *Franceinfo*, 13 juin 2026. Disponible sur : https://www.franceinfo.fr/societe/armee-securite-defense/apres-l-echec-du-scaf-porte-par-la-france-et-l-allemande-un-autre-projet-d-avion-de-combat-europeen-peut-il-redecoller_8057162.html

qu'il n'a jamais obtenu dans le SCAF, à savoir la maîtrise d'œuvre d'un programme de chasseur de 6e génération.

Ce réflexe de recomposition immédiate contraste avec la position française plus attentiste. Du côté de Paris, la ministre des Armées, Catherine Vautrin, a pris la parole en premier, faisant valoir à la tribune du Sénat le « *capital technique majeur* » généré par les investissements consentis dans le SCAF¹¹². Cette formule a finalement vocation à valoriser positivement l'ensemble du travail fourni, tout en reléguant au second plan l'absence, pour le moment, d'annonce concrète sur la suite.

La situation de la France après l'abandon du NGF illustre ce que les économistes de la défense Julien Malizard et Josselin Droff désignent comme le trilemme des acquisitions de défense¹¹³. Par cet article, les auteurs développent qu'un État ne peut simultanément optimiser l'indépendance stratégique, la maîtrise des coûts et la performance opérationnelle d'un programme d'armement¹¹⁴. La logique de coopération qui prévalait dans le cadre du SCAF privilégiait la maîtrise des coûts et le retour sur investissement, au prix d'une indépendance stratégique partiellement sacrifiée ; c'est ce que la France a précisément refusé d'accepter jusqu'au bout sur la question de la navalisation et du nucléaire. Le développement d'un NGF national inverse les termes du compromis car il rétablit l'indépendance stratégique. Cela se fait toutefois au prix d'un renoncement à la maîtrise des coûts que seule la mutualisation permettait.

La trajectoire française reste structurée autour du Rafale F5, dont les études ont été lancées en octobre 2024 par le ministère des Armées, avec une entrée en service attendue pour 2032, et du démonstrateur nEUROn comme base d'un futur drone de combat souverain. Éric Trappier, Directeur général de Dassault Aviation, a chiffré le développement d'un NGF en solitaire à moins de 50 milliards d'euros, soulignant que ladite société dispose de la trésorerie, du carnet de commandes et du savoir-faire nécessaires¹¹⁵. La décision politique de lancer formellement un tel programme n'est pas encore prise et la contrainte budgétaire française, dans un contexte

¹¹² « Échec du SCAF : la France a la capacité de se doter d'un nouvel avion de chasse d'ici 2040, assure Vautrin », *Mediapart*, 10 juin 2026. Disponible sur : <https://www.mediapart.fr/journal/fil-dactualites/100626/echec-du-scaf-la-france-la-capacite-de-se-doter-d-un-nouvel-avion-de-chasse-d-ici-2040-assure-vau>

¹¹³ J. DROFF, J. MALIZARD, « 50 shades of procurement : the European defense trilemma in defense procurement strategies », *The Economics of Peace and Security Journal*, 2023, vol. 18, n°1. Disponible sur : <https://www.epsjournal.org.uk/index.php/EPSJ/article/view/388/471>

¹¹⁴ *Ibid.*, pp. 4-9.

¹¹⁵ *Op. cit.*, « SCAF : Berlin et Paris conviennent de mettre un terme à leur projet conjoint d'avion de combat de 6e génération ».

où le budget militaire plafonne à 57 milliards d'euros contre plus de 100 milliards côté allemand, en conditionne étroitement le calendrier.

Cette contrainte budgétaire ne se limite pas au seul NGF mais s'inscrit dans un engrenage plus large. Un développement national absorberait une part considérable du budget de défense, exerçant une pression accrue sur l'ensemble des programmes structurants en cours. À ce titre, le renouvellement de la composante océanique de la dissuasion (SNLE 3G), le porte-avions de nouvelle génération (PANG), le char du futur (MGCS) et la modernisation de la dissuasion à travers le missile ASN4G, se disputent déjà une enveloppe budgétaire par nature finie¹¹⁶. Le maintien des compétences motoristes nationales constitue un enjeu à part. Le TReX 88, retenu pour le Rafale F5, s'inscrit dans la continuité du moteur M88 plutôt que dans une rupture technologique comparable à la conception d'un moteur entièrement nouveau¹¹⁷. Ce paramètre pose la question de la capacité française à développer, à terme, une famille de moteurs susceptible d'équiper plusieurs plateformes, condition souvent négligée mais déterminante de toute autonomie capacitaire réelle.

Le pilier *Remote Carriers*, développé en partenariat entre MBDA, Airbus et l'espagnol Indra, « était considéré comme un succès », selon Stéphane Reb, président de MBDA France, qui s'exprimait lors d'une conférence de presse le 11 juin¹¹⁸. Le missilier européen espère que ces travaux pourront être valorisés sous d'autres formes, mais prévient qu'« un trou d'air de six mois à un an » suffira à disperser ces équipes vers d'autres projets, avec une perte de dynamique difficile à reconstituer¹¹⁹. Le *cloud* de combat fait lui aussi l'objet d'un mandat de continuation. La question de la cohérence d'un *cloud* commun sans avion commun, avec des forces équipées de systèmes incompatibles, reste pour l'instant entière.

¹¹⁶ *Après le SCAF : quelle équation stratégique pour la France ?*, Institut d'études de géopolitique appliquée, Paris, 11 juin 2026. Disponible sur :

<https://media.licdn.com/dms/document/media/v2/D4E1FAQFowAaSJrgVSw/feedshare-document-url-metadata-scrapper-pdf/B4EZ62AkS.HsA8-/0/1781170063904?e=1784142000&v=beta&t=jm09ov0uLZwvEvBlg2MMNQ7fDSHBheMzJ2YAGEe-AEg>

¹¹⁷ L. LAGNEAU, « Safran a lancé le développement du M88 T-REX, le futur moteur du Rafale F5 », *Opex360*, 18 juin 2025. Disponible sur : <https://www.opex360.com/2025/06/18/safran-a-lance-le-developpement-du-m88-t-rex-le-futur-moteur-du-rafale-f5/>

¹¹⁸ « “Un succès” : MBDA évoque l'héritage des travaux du Scaf en matière de drones accompagnateurs », *Boursorama*, 11 juin 2026. <https://www.boursorama.com/actualite-economique/actualites/un-succes-mbda-evoque-l-heritage-des-travaux-du-scaf-en-matiere-de-drones-accompagnateurs-da2ef5f8f026f9dfd058d94cb65f5c14>

¹¹⁹ *Ibid.*

Ces dynamiques divergentes dessinent les contours d'un après-SCAF encore largement ouvert. Les positions des partenaires et des acteurs extérieurs restent, à ce stade, partiellement indéterminées. L'Espagne n'a pas encore formulé de position officielle sur la suite donnée au programme Siagen ni sur son éventuelle participation à l'alliance ILA d'Airbus. Les États-Unis n'ont émis aucune réaction publique. Ce silence n'est pas sans signification pour qui s'interroge sur les bénéficiaires structurels de la fragmentation de l'industrie aéronautique de défense européenne. Quant au GCAP, les discussions sur une éventuelle entrée allemande, en tant que partenaire ou client, ne sont pas closes. Un programme lui-même sous pression financière n'est toutefois pas en position d'accueillir facilement un nouveau partenaire sans renégocier une gouvernance dont il a veillé à ce qu'elle soit verrouillée. Ces trajectoires méritent d'être suivies de près. Elles permettront de dire si la recomposition post-SCAF produit une consolidation de la défense aérienne européenne ou, au contraire, accélère sa fragmentation.

Bibliographie

Articles de presse :

ALLARD L. « Stratégie de sécurité nationale américaine : le plan de la Maison-Blanche contre l'Europe », Le Grand Continent, 6 décembre 2025, pp. 1-3. Disponible sur : <https://legrandcontinent.eu/fr/2025/12/06/strategie-de-securite-nationale-americaine-le-plan-de-la-maison-blanche-contre-leurope-texte-integral/>

BAQUIAST J-P. « Incertitude concernant le programme franco-allemand SCAF », Europe Solidaire, 6 janvier 2026. Disponible sur : <https://europesolidaire.eu/2026/01/06/incertitude-concernant-le-programme-franco-allemand-scaf/>

BARTOLI E. « Après l'échec du Scaf porté par la France et l'Allemagne, un autre projet d'avion de combat européen peut-il redécoller ? », Franceinfo, 13 juin 2026. Disponible sur : https://www.franceinfo.fr/societe/armee-securite-defense/apres-l-echec-du-scaf-porte-par-la-france-et-l-allemande-un-autre-projet-d-avion-de-combat-europeen-peut-il-redecoller_8057162.html

BELLE D. , L. SANSONETTI L. « Quelle Base Industrielle et Technologique de Défense pour réarmer l'Europe », EY, 16 avril 2026. Disponible sur : https://www.ey.com/fr_fr/insights/government-public-sector/rearmer-i-europe-etat-de-la-bitd-et-leviers-d-action

BESSAIH N. « L'arsenal financier de la souveraineté : vers une infrastructure de défense tokenisée et décentralisée », INAS, 9 avril 2026. Disponible sur : <https://inas-france.fr/larsenal-financier-de-la-souverainete-vers-une-infrastructure-de-defense-tokenisee-et-decentralisee/>

BOURGAIN J-F. « SCAF : stop ou encore ? », Aero Morning, 17 octobre 2025. Disponible sur: <https://aeromorning.com/scaf-stop-ou-encore/>

CHARPENTREAU C. « Spanish industry forms up behind Airbus-led Team Gen 6 », AeroTime, 11 juin 2026. Disponible sur : <https://www.aerotime.aero/articles/spanish-industry-forms-up-behind-airbus-led-team-gen-6?>

CHEREAU T. « Offensive commerciale du F-35 en Europe : Où en est-on, pays par pays ? », Usine Nouvelle, 20 août 2025. Disponible sur : <https://www.usinenouvelle.com/article/offensive-commerciale-du-f-35-en-europe-ou-en-est-on-pays-par-pays.N2236405>

CONESA E. « SCAF : l'Allemagne et la France officialisent l'arrêt du projet d'avion de combat de nouvelle génération », Le Monde, 8 juin 2026. Disponible sur : https://www.lemonde.fr/international/article/2026/06/08/berlin-et-paris-officialisent-l-arret-du-projet-franco-allemand-d-avion-de-combat-de-nouvelle-generation_6699652_3210.html?srsId=AfmBOOpFpybiiqpUxX3R_ft4vxUe_6Coida6gK7uO-ICfsBABbZA2zgf

CORROY BD. « L'Inde pourrait rejoindre le SCAF, le projet d'avion de combat européen », Buzzarena, 23 mars 2026. Disponible sur : <https://www.buzzarena.com/linde-pourrait-rejoindre-le-scaf-le-projet-d-avion-de-combat-europeen-4551426>

« Échec du SCAF : la France a la capacité de se doter d'un nouvel avion de chasse d'ici 2040, assure Vautrin », Mediapart, 10 juin 2026. Disponible sur : <https://www.mediapart.fr/journal/fil-dactualites/100626/echec-du-scaf-la-france-la-capacite-de-se-doter-d-un-nouvel-avion-de-chasse-d-ici-2040-assure-vau>

FORTUNA C. « Financer la BITD, un impératif stratégique et souverain », Portail de l'IE, 10 avril 2025,. Disponible sur : <https://www.portail-ie.fr/univers/2025/financer-la-bitd/>

HEPHER T. RINKE A. « Germany and France drop joint fighter jet project », Reuters, 8 juin 2026. Disponible sur : <https://www.reuters.com/business/aerospace-defense/german-french-leaders-unable-resolve-fcas-fighter-jet-dispute-sources-say-2026-06-08/>

« La Chine aide la Russie à mener “sa plus importante expansion militaire depuis l'ère soviétique”, selon Washington », *Le Figaro*, 12 avril 2024, p. 1. Disponible sur : <https://www.lefigaro.fr/international/la-chine-aide-la-russie-a-mener-sa-plus-importante-expansion-militaire-depuis-l-ere-sovietique-selon-washington-20240412>

LAGNEAU L. « En 2026, le budget militaire de l'Allemagne sera presque deux fois plus élevé que celui de la France », Opex 360, 31 juillet 2025. Disponible sur :

<https://www.opex360.com/2025/07/31/en-2026-le-budget-militaire-de-lallemagne-sera-presque-deux-fois-plus-eleve-que-celui-de-la-france/>

LAGNEAU L. « Le chef de la diplomatie allemande estime que le budget militaire française est insuffisant », Opex 360, 16 février 2026. Disponible sur : <https://www.opex360.com/2026/02/16/le-chef-de-la-diplomatie-allemande-estime-que-le-budget-militaire-francais-est-insuffisant/>

LAGNEAU L. « Le chef de la diplomatie française insiste sur la dimension "politique" du Système de combat aérien du futur », Opex 360, 23 février 2026. Disponible sur : <https://www.opex360.com/2026/02/23/le-chef-de-la-diplomatie-francaise-insiste-sur-la-dimension-politique-du-systeme-de-combat-aerien-du-futur/>

LAGNEAU L. « Le PDG d'Airbus invite Dassault Aviation à quitter le SCAF s'il n'est "pas d'accord avec ce qui a été décidé", Opex 360, 31 octobre 2025. Disponible sur : <https://www.opex360.com/2025/10/31/le-pdg-dairbus-invite-dassault-aviation-a-quitter-le-scaf-sil-nest-pas-daccord-avec-ce-qui-a-ete-decide/#:~:text=Je%20ne%20veux%20pas%20r%C3%A9duire,d%C3%A9velopper%20un%20avion%20de%20combat.>

LAGNEAU L. « Safran a lancé le développement du M88 T-REX, le futur moteur du Rafale F5 », Opex360, 18 juin 2025. Disponible sur : <https://www.opex360.com/2025/06/18/safran-a-lance-le-developpement-du-m88-t-rex-le-futur-moteur-du-rafale-f5/>

L. LAGNEAU, « SCAF ou GCAP ? L'Inde envisage de participer à l'un des deux projets européens d'avion de combat de 6e génération », Opex 360, 20 mars 2026. Disponible sur : <https://www.opex360.com/2026/03/20/scaf-ou-gcap-linde-envisage-de-participer-a-lun-des-deux-projets-europeens-davion-de-combat-de-6e-generation/#:~:text=En%20effet%2C%20selon%20la%20presse,dans%20les%20plus%20brefs%20d%C3%A9lais.>

LAGNEAU L. « SCAF : Airbus et le syndicat IG METALL mettent la pression sur le chancelier Merz pour rompre avec Dassault aviation », Opex 360, 6 mars 2026. Disponible sur : <https://www.opex360.com/2026/03/06/scaf-airbus-et-le-syndicat-ig-metall-mettent-la-pression-sur-le-chancelier-merz-pour-rompre-avec-dassault-aviation/>

LAGNEAU L. « SCAF : selon la presse allemande, l'ultime médiation entre Dassault Aviation et Airbus a échoué », Opex 360, 19 avril 2026. Disponible sur : <https://www.opex360.com/2026/04/19/scaf-selon-la-presse-allemande-la-mediation-entre-dassault-aviation-et-airbus-a-echoue/>

LAGNEAU L. « Selon deux rapports parlementaires, la succession du char Leclerc ne pourra pas attendre l'arrivée du MGCS », Opex 360, 30 novembre 2025. Disponible sur : <https://www.opex360.com/2025/11/30/selon-deux-rapports-parlementaires-la-succession-du-char-leclerc-ne-pourra-pas-attendre-larrivee-du-mgcs/>

LAGNEAU L. « Si Airbus ne veut plus travailler avec Dassault Aviation, alors que le SCAF est “mort”, estime Éric Trappier », Opex 360. Disponible sur : <https://www.opex360.com/2026/03/04/si-airbus-ne-veut-plus-travailler-avec-dassault-aviation-alors-le-scaf-est-mort-estime-eric-trappier/#:~:text=Et%2C%20encore%20une%20fois%2C%20son,a%2Dt%2Dil%20affirm%C3%A9.>

LASTENNET J. « Les couples franco-allemands, ciment de la construction européenne », Toute l'Europe, 21 janvier 2026, p. 1. Disponible sur : <https://www.touteurope.eu/histoire/les-couples-franco-allemands-ciment-de-la-construction-europeenne/>

« Le SCAF joue sa survie dans un bras de fer franco-allemand », *Avion de chasse*, 28 mars 2026. Disponible sur : <https://www.avion-chasse.fr/le-scaf-joue-sa-survie-dans-un-bras-de-fer-franco-allemand/#:~:text=Berlin%20a%20fix%C3%A9%20la%20mi,fracture%20strat%C3%A9gique%20bien%20plus%20profonde.>

« Le Système de Combat Aérien du Futur (SCAF) : Entrez dans l'Internet des Objets Militaires », *Airbus Newsroom*, 20 novembre 2023. Disponible sur : [https://www.airbus.com/fr/newsroom/stories/2023-11-le-systeme-de-combat-aerien-du-futur-scaf-entrez-dans-linternet-des-objets#:~:text=7%20min%20read-,Le%20Syst%C3%A8me%20de%20Combat%20A%C3%A9rien%20du%20Futur%20\(SCAF\)%20%2D%20Entrez,l'Internet%20des%20Objets%20Militaires&text=Le%20cloud%20de%20combat%20a%C3%A9rien,diff%C3%A9rents%20avions%20et%20plates%2Dformes.](https://www.airbus.com/fr/newsroom/stories/2023-11-le-systeme-de-combat-aerien-du-futur-scaf-entrez-dans-linternet-des-objets#:~:text=7%20min%20read-,Le%20Syst%C3%A8me%20de%20Combat%20A%C3%A9rien%20du%20Futur%20(SCAF)%20%2D%20Entrez,l'Internet%20des%20Objets%20Militaires&text=Le%20cloud%20de%20combat%20a%C3%A9rien,diff%C3%A9rents%20avions%20et%20plates%2Dformes.)

« Les membres européens de l'OTAN dépendent des États-Unis pour 64% de leurs importations d'armes », *Le Grand Continent*, 10 mars 2025. Disponible sur : <https://legrandcontinent.eu/fr/2025/03/10/les-membres-europeens-de-lotan-dependent-des-etats-unis-pour-64-de-leurs-importations-darmes/>

« L'Allemagne renforce sa commande de missiles Joint Strike Missile pour sa flotte de F-35 », *Business AM*, 19 mai 2026. Disponible sur : <https://fr.businessam.be/lallemagne-renforce-sa-commande-de-missiles-joint-strike-missile-pour-sa-flotte-de-f-35/>

MALLET B. « L'Allemagne tranche sur le Scaf : Airbus et Dassault doivent se mettre d'accord avant mi-avril », *L'Usine nouvelle*, 19 mars 2026. Disponible sur : <https://www.usinenouvelle.com/aero-spatial/defense/lallemagne-tranche-sur-le-scaf-airbus-et-dassault-doivent-se-mettre-daccord-avant-mi-avril.CIHOW7UMGJDGXLXVR2EDGXI4DA.html>

MAYET D. « Berlin tourne le dos à l'industrie européenne de défense pour acheter américain », *L'essentiel de l'éco*, 20 avril 2026. Disponible sur : <https://lessentieldeleco.fr/6768-berlin-tourne-le-dos-a-lindustrie-europeenne-de-defense-pour-acheter-americain/>

MAYET D. « Guerre de leadership : Airbus veut en finir avec Dassault », *L'essentiel de l'éco*, 25 mars 2026. Disponible sur : <https://lessentieldeleco.fr/6511-guerre-de-leadership-airbus-veut-en-finir-avec-dassault/>

MAYEY D. « L'Allemagne négocie l'achat de dizaines de F-35 américains », *L'essentiel de l'éco*, 19 février 2026. Disponible sur : <https://lessentieldeleco.fr/6056-lallemagne-negocie-lachat-de-dizaines-de-f-35-americains/>

MAZUIR M. « SCAF : Paris et Berlin renoncent au projet d'avion de combat franco-allemand », *Toute l'Europe*, 9 juin 2026. URL : <https://www.touteurope.eu/l-ue-dans-le-monde/scaf-paris-et-berlin-renoncent-au-projet-d-avion-de-combat-franco-allemand/>

MENNERAT P. « L'Allemagne s'engage à doubler ses dépenses de défense pour atteindre 3,5% du PIB d'ici 2029 », *Le Grand Continent*, 24 juin 2025. Disponible sur : <https://legrandcontinent.eu/fr/2025/06/24/lallemagne-sengage-a-doubler-ses-depenses-de-defense-pour-atteindre-35-du-pib-dici-2029/>

MENNERAT P. « La stratégie qui acte le réveil militaire de l'Allemagne », Le Grand Continent, 22 avril 2026, p. 7. Disponible sur : <https://legrandcontinent.eu/fr/2026/04/22/la-strategie-qui-acte-le-reveil-militaire-de-lallemagne-texte-integral/>

SAUVETON P. « Le SCAF “doit apporter une masse de combat, pour saturer, tromper, leurrer et dissuader” l'ennemi », Opex news, 26 mai 2025. Disponible sur : <https://opexnews.fr/scaf-masse-combat-saturer-tromper/>

SAUVETON P. « SCAF : les ailes du désir n'auront pas décollé », Opex360, 9 juin 2026. Disponible sur : <https://opexnews.fr/scaf-avion-combat-france-allemande-abandonne/>

SOLER P. « L'industrie de la défense demande à l'UE de réduire sa dépendance aux terres rares chinoises », Euronews, 14 octobre 2025. Disponible sur : <https://fr.euronews.com/my-europe/2025/10/14/lindustrie-de-la-defense-demande-a-lue-de-reduire-durgence-sa-dependance-a-legard-de-matie>

« Un député allemand veut tuer le SCAF », *Avion de chasse*, décembre 2025. Disponible sur : <https://www.avion-chasse.fr/un-depute-allemand-veut-tuer-le-scaf/>

« “Un succès” : MBDA évoque l'héritage des travaux du Scaf en matière de drones accompagnateurs », *Boursorama*, 11 juin 2026. Disponible sur : <https://www.boursorama.com/actualite-economique/actualites/un-succes-mbda-evoque-l-heritage-des-travaux-du-scaf-en-matiere-de-drones-accompagnateurs-da2ef5f8f026f9dfd058d94cb65f5c14>

WEBER G. « Poutine, Trump et un continent dans la tenaille : 10 points sur la défense européenne en 2026 », Le Grand Continent, 4 janvier 2026, p. 2. Disponible sur : <https://legrandcontinent.eu/fr/2026/01/04/10-points-sur-la-defense-europeenne-en-2026/>

WOLF F. « E. Macron tente de sauver SCAF par une médiation politique de la dernière chance », *Meta-défense*, 20 mars 2026. Disponible sur : <https://meta-defense.fr/2026/03/20/ngf-mediation-macron-scaf-mi-avril/>

WOLF F. « Entre SCAF dans l'impasse et MGCS menacé, faut-il repenser la coopération franco-allemande sur de nouvelles bases », *Meta-défense*, 15 décembre 2025. Disponible sur : <https://meta-defense.fr/2025/12/15/risques-scaf-et-mgcs-franco-allemand/>

WOLF F. « Le “Leopard 3” se profile comme le véritable char intérimaire allemand pour 2030 », ANATAP, 4 mars 2025, p. 3. Disponible sur : <https://amicalenationaledestransmissionsaeroportees.fr/2025/03/04/le-leopard-3-se-profile-comme-le-veritable-char-interimaire-allemand-pour-2030-2/>

WOLF F. « Le programme MARTE lance la conception d'un futur char européen de nouvelle génération », Meta-défense, 24 mars 2026. Disponible sur : <https://meta-defense.fr/2026/03/24/programme-marte-feu-futur-char/>

WOLF F. « Sauver SCAF : doit-on et peut-on encore sauver les programmes franco-allemands de défense », Meta-défense, 22 septembre 2025. Disponible sur https://meta-defense.fr/2025/09/22/sauver-scaf-doit-on-peut-on-2025/#google_vignette.

Articles publiés dans des revues scientifiques :

DEJEAN G. « Le SCAF, futur de l'aéronautique militaire Européenne », Institut Polytechnique des Sciences Avancées, 2022. Disponible sur : <https://www.acielouvert.ipsa.fr/post/le-scaf-futur-de-l-a%C3%A9ronautique-militaire-europ%C3%A9enne>

DROFFJ., MALIZARD J. « 50 shades of procurement : the European defense trilemma in defense procurement strategies », The Economics of Peace and Security Journal, 2023, vol. 18, n°1. Disponible sur : <https://www.epsjournal.org.uk/index.php/EPSJ/article/view/388/471>

GROS P. « Le “cloud tactique”, un élément essentiel du système de combat aérien futur », Fondation pour la recherche scientifique, 2019, pp. 1-12. Disponible sur : <https://www.frstrategie.org/sites/default/files/documents/publications/defense-et-industries/2019/13.pdf>

MÖHRING J. « La Bundeswehr : du changement d'époque (Zeitenwende) à la rupture historique (Epochenbruch) », IFRI, 2026. Disponible sur : <https://www.ifri.org/fr/notes/la-bundeswehr-du-changement-depoque-zeitenwende-la-rupture-historique-epochenbruch>

MÖHRING J. « Troubled twins : The FCAS and MGCS Weapon Systems and Franco-German Co-operation », IFRI, 2023. Disponible sur : <https://www.ifri.org/en/studies/troubled-twins-fcas-and-mgcs-weapon-systems-and-franco-german-co-operation>

PAULNY J-P. « SCAF : un échec dommageable pour la coopération industrielle de défense et pour l'Europe », IRIS, 2026. Disponible sur : <https://www.iris-france.org/scaf-un-echec-dommageable-pour-la-cooperation-industrielle-de-defense-et-pour-leurope/>

STETTER E. « Le renouveau de la doctrine de sécurité et de défense allemande », Fondation Jean Jaurès, 2022. Disponible sur : <https://www.jean-jaures.org/publication/le-renouveau-de-la-doctrine-de-securite-et-de-defense-allemande/>

Documents politiques :

Assemblée nationale, « Rapport d'information déposé en application de l'article 145 du règlement, par la commission de la défense nationale et des forces armées, en conclusion des travaux d'une mission d'information sur l'industrie de défense, pourvoyeuse d'autonomie stratégique en Europe ? », Assemblée nationale, 15 mai 2024, p. 24. Disponible sur : <https://www.info.gouv.fr/upload/media/content/0001/13/9e90aa4b056f3a52c7cdabd480d5146914aa0e24.pdf>

Commission européenne, « Avis de la commission sur l'application du cadre en matière de finance durable et de la directive sur le devoir de vigilance des entreprises en matière de durabilité dans le secteur de la défense », Commission européenne, 30 décembre 2025, p. 3. Disponible sur : https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=OJ:C_202504950

Conseil de l'Union européenne, « Instrument SAFE : le Conseil adopte un montant de 150 milliards d'euros pour stimuler les acquisitions conjointes dans le domaine de la sécurité et de la défense européenne », Conseil de l'Union européenne, 27 mai 2025. Disponible sur : [https://www.consilium.europa.eu/fr/press/press-releases/2025/05/27/safe-council-adopts-150-billion-boost-for-joint-procurement-on-european-security-and-defence/#:~:text=2025%2011%3A20-,Instrument%20SAFE%3A%20le%20Conseil%20adopte%20un%20montant%20de%20150%20milliards,Europe%22%20\(instrument%20SAFE\).](https://www.consilium.europa.eu/fr/press/press-releases/2025/05/27/safe-council-adopts-150-billion-boost-for-joint-procurement-on-european-security-and-defence/#:~:text=2025%2011%3A20-,Instrument%20SAFE%3A%20le%20Conseil%20adopte%20un%20montant%20de%20150%20milliards,Europe%22%20(instrument%20SAFE).)

Direction générale du Trésor (France), « Allemagne : analyse de la hausse des dépenses de défense », Direction générale du Trésor, 14 novembre 2025. Disponible sur : <https://www.tresor.economie.gouv.fr/Articles/2025/11/14/flash-conjoncture-pays-avances-allemande-analyse-de-la-hausse-des-depenses-de-defense>

Gouvernement (France), « Financement de la Base Industrielle et Technologique de Défense », Dossier de presse Bercy/Armées, 20 mars 2025, p. 3. Disponible sur : <https://www.info.gouv.fr/upload/media/content/0001/13/9e90aa4b056f3a52c7cdabd480d5146914aa0e24.pdf>

Ministère de l'Economie et des Finances, « Réarmement et financement de la base industrielle et technologique de la défense (BITD) », Ministère de l'Économie et des Finances, 20 mars 2025. Disponible sur : <https://www.economie.gouv.fr/actualites/video-rearmement-et-financement-de-la-base-industrielle-et-technologique-de-la-defense>

Ministère des Armées (France), « Stratégie européenne industrielle de défense », décembre 2025. Disponible sur <https://www.defense.gouv.fr/sites/default/files/ministere-armees/Strat%C3%A9gie%20europ%C3%A9enne%20industrielle%20de%20d%C3%A9fense.pdf>

Sénat (France) « 2040, l'odyssée du SCAF – Le système de combat aérien du futur », Sénat, 15 juillet 2020, pp. 1-5. Disponible sur : <https://www.senat.fr/rap/r19-642/r19-642.html>

Infographie

Après le SCAF : quelle équation stratégique pour la France ?, Institut d'études de géopolitique appliquée, Paris, 11 juin 2026. Disponible sur : <https://media.licdn.com/dms/document/media/v2/D4E1FAQFowAaSjrgVSw/feedshare-document-url-metadata-scraper-pdf/B4EZ62AkS.HsA8-/0/1781170063904?e=1784142000&v=beta&t=jm09ov0uLZwvEvBlg2MMNQ7fDShBheMzJ2YAGEe-AEg>

Podcast

« Der Kanzler im Interview », Machtwechsel, 18 février 2026, <https://open.spotify.com/episode/4l3xhXIA8zCxFBGeZVMKiz>, (consulté le 26 mars 2026)



Institut EGA

ISSN : 2739-3283

© Tous droits réservés, Paris, Institut d'études de géopolitique appliquée, 2026.

Institut d'études de géopolitique appliquée
66 avenue des Champs-Élysées, 75008 Paris

Courriel : secretariat@institut-ega.org

Site internet : www.institut-ega.org