ANALYSES / DÉFENSE, STRATÉGIE, ARMEMENT

13 juillet 2026

SCAF : sortir de l'impasse

Frédéric Mauro
Chercheur
associé à l'IRIS

L'échec du programme du système de combat aérien du futur (SCAF) est un échec collectif des États qui l'ont promu, ainsi que des industriels censés le mettre en œuvre. Il est fondamental d'en comprendre les raisons avant d'esquisser les voies et moyens de sortir de l'impasse.

Les États font de l'industrie et pas de la défense

La première raison est que les États européens font passer les préoccupations de leurs industriels avant celles de leurs forces. Or, l'intérêt premier des armées est de disposer du meilleur avion possible, avec une totale liberté d'action, et non pas d'un avion qui se vend à l'export. Or, le Rafale de Dassault et l'Eurofighter de BAE-Airbus-Léonardo résultent de programmes lancés au début des années 1980 et entrés dans les forces au début des années 2000. Ce sont des avions dits de « quatrième génération » (ils ne sont pas furtifs) alors qu'une « sixième génération » (combat collaboratif avec des drones de combat) pointe déjà son nez. Notre retard technologique va donc s'accroître.

En ne donnant pas les meilleures armes à leurs armées, les États manquent à leur « premier devoir – la défense » pour reprendre les mots du général de Gaulle. Tous les hommes politiques qui, en France, se réclament du gaullisme devraient s'en souvenir. Les intérêts de nos industriels ne sont pas toujours ceux de nos États.

Les Allemands et les Français se racontent des histoires

La deuxième raison de l'échec est que les décideurs politiques, les industriels et les forces armées se mentent entre eux et se mentent à eux-mêmes.

Les décideurs allemands ont menti aux Français en acceptant *ab initio* des spécifications opérationnelles telles que l'emport d'un missile nucléaire ou la capacité

d'apponter, qu'ils font mine de découvrir dix ans après, pour mieux les refuser. Et ils se mentent à eux-mêmes s'ils croient pouvoir développer seuls, dans un délai raisonnable et à un coût maîtrisé, un avion de combat de sixième génération, comme le leur a justement rappelé Tom Enders, l'ancien patron Airbus. À supposer que l'industrie allemande y arrive, elle risque fort de ne pouvoir le vendre que sur son propre marché. En outre, les décideurs allemands sont familiers des promesses de coopération qui n'ont jamais abouties telles que l'avion de patrouille maritime, la modernisation de l'hélicoptère Tigre, l'Eurodrone ou qui ont abouti à des échecs patents comme le missile Trigat LR.

Côté français, si Dassault se déclare capable de construire un avion de combat de sixième génération « tout seul », il est chimérique de penser que la France peut le financer. Le programme Rafale a coûté plus de 50 milliards d'euros aux conditions financières de 2026, pour un total de 178 appareils. Le programme Eurofigther a coûté plus de 90 milliards d'euros pour près de 500 avions. Quant au F-22 raptor américain il aurait coûté 62 milliards d'euros pour 195 appareils. Dans ces conditions, un programme strictement national coûterait au bas mot une petite centaine de milliards d'euros pour une centaine d'avions disponibles, à la fin des années 2040. Un milliard d'euros par avion : ouvrons les yeux ! Dans le contexte budgétaire qui est le sien, la France ne pourra pas financer un nouveau porte-avions, moderniser sa force

de dissuasion nucléaire, remonter en volume et en qualité sur les équipements et les munitions et de surcroit développer seule un nouveau système de combat aérien, alors même que la dotation de l'armée de l'Air n'a toujours pas atteint la cible capacitaire initiale de 286 Rafale ! Prétendre le contraire, c'est se mentir.

Les décideurs politiques et militaires continuent de préparer la guerre d'avant

La troisième raison de l'échec, la plus importante, est que les forces armées des deux pays n'ont pas tiré les enseignements de la guerre en Ukraine ni de celle d'Iran et n'ont pas modifié en conséquence le besoin opérationnel.

Les spécifications du SCAF datent de 2017, voire 2014 si on remonte au projet franco-britannique du FCAS, un échec lui aussi. Or, ces guerres ont montré la difficulté pour des avions de combat de quatrième génération de percer les systèmes de défense anti-aérienne intégrés aussi bien du côté ukrainien que du côté russe. Elles ont rappelé au contraire l'importance de la guerre industrielle.

La masse, le coût et la vitesse de production et d'adaptation sont désormais les paramètres essentiels de la guerre. Est-ce que cela fait encore sens de disposer d'un nombre restreint d'avions de combat

extrêmement coûteux alors que des drones bon marché peuvent frapper dans la profondeur du territoire ennemi avec des charges militaires beaucoup plus lourdes que les meilleurs de nos missiles ?

Le SCAF est mort, vive le SCAF !

Les responsables de la défense nationale ont continué de penser « dans la boite », en voulant refaire ce qui existe déjà : un avion omnirôle capable d'effectuer toutes les opérations de supériorité aérienne, d'attaque au sol, d'emporter le missile nucléaire et en prime d'apponter sur le porte-avions... On refait du même, en mieux, mais en plus cher et en moindre quantité... Dans ces conditions, pourquoi changer ? Et du reste, la conclusion vient de tomber : on ne changera pas. Pour la France ce sera du Rafale pour seul horizon.

Or, cela pose un problème pour l'innovation de défense, appelée à stagner, et plus encore pour la composante aérienne de la dissuasion nucléaire française. Aujourd'hui un *raid* des forces aériennes stratégiques a encore de très bonnes chances de percer la défense russe. Mais demain ? Si l'on veut en être certain, il faudra un missile capable d'aller beaucoup plus loin et d'aller beaucoup plus vite que l'actuel missile ASMPA-NG. Et pour ce faire il sera nécessairement plus long et plus lourd. Il aurait donc fallu déterminer l'architecture du futur avion d'armes français en fonction du missile et non pas l'architecture du missile en fonction de l'avion qui le porte. Pour cela, il aurait mieux valu envisager de

construire plusieurs avions : un bombardier (les Européens n'en ont aucun) et un chasseur. Cela eût permis de donner du travail à tout le monde. Hélas...

L'Allemagne, la France et l'Espagne ont eu raison de vouloir faire un programme commun de système de combat aérien, car le problème majeur de la défense européenne ne tient pas dans le trop grand nombre d'industriels de défense – ce qui est une chance – mais dans la trop grande fragmentation de la demande du fait de l'incapacité des États à s'entendre. Mais ils ont eu tort de décider d'une coopération en partant du partage industriel – le mortifère « juste retour » – et plus encore de ne pas faire évoluer leur besoin opérationnel. Alors que faire ?

Il sera difficile de préserver l'acquis du programme ...

Le plus important dans l'immédiat serait de préserver les enfants du divorce : sauver le « système » à défaut de sauver « l'avion », à savoir le *cloud*, le moteur à flux variable, les drones de combat et les systèmes d'armes, dont le système de mission embarqué. Car pour la France, la fin du SCAF n'impacte pas seulement Dassault, mais aussi Safran, Thales et MBDA et tous leurs sous-traitants. Malheureusement la décision du gouvernement allemand d'attribuer – sans appel d'offres – un contrat de 500 millions d'euros à la société Helsing pour l'architecture d'un *cloud* de combat augure mal de la suite. Quant à la coopération sur le

futur moteur qui semblerait se dérouler au mieux, elle aura besoin de déboucher sur un avion... Néanmoins, trois voies de sortie nous semblent pouvoir être empruntées.

... mais beaucoup plus facile de développer des drones longue portée ...

La première est de concentrer, à court terme, les efforts sur les drones de très longue portée et la défense anti-aérienne et anti-missiles. Dans ce domaine il conviendrait de miser sur des *start-up* innovantes plutôt que sur les grands « prime ». Certaines de ces entreprises existent déjà en France et des coopérations avec d'autres entreprises européennes et surtout ukrainiennes devraient être favorisées. Cela pourrait déboucher sur des familles de drones meilleur marché, du type des « Valkyrie XQ-58 A » de la société américaine Kratos qui coûtent moins de 2 millions d'euros par unité, à l'inverse du drone NEUROn plus cher qu'un Rafale. Cela suppose de contourner les procédures bureaucratiques de certification dont la France a le secret.

... de coopérer autour de Saab...

La seconde piste serait de favoriser une coopération avec le troisième avionneur européen, SAAB, pour un futur avion de combat qui pourrait être équipé du moteur franco-allemand de SAFRAN-MTU, des radars

et de l'avionique de Thales et des effecteurs de MBDA. Il s'agirait en quelque sorte d'européaniser le Gripen qui est un bon chasseur, mais dont les parties essentielles (moteur, radar) sont américaines. S'il est bien une leçon qu'il faut retenir des évolutions technologiques récentes c'est que le futur de l'aviation de combat passe davantage par le système de mission et sa capacité à communiquer que par les caractéristiques du porteur qui emporte ce système.

… et de repenser la composante aérienne, voire terrestre de la dissuasion nucléaire française

Enfin, il faudrait avoir le courage de repenser les forces stratégiques aériennes stratégiques en partant du missile et de sa tête, qui sont les véritables instruments de la « souveraineté », et non pas du porteur qui peut être interchangeable et pourrait même être un avion de transport tels qu'un A330 MRTT ou un A400M.

Au demeurant, une réflexion sur un missile balistique sol-sol, du type de l'Orechnik doit être poursuivie. Des solutions existent déjà, à l'instar du programme de planeur hypersonique V-MAX d'Ariane group et de l'Onera ou le programme Sylex, ou encore un missile balistique de théâtre (MBT) sol-sol, tel que cela est envisagé dans la loi de programmation militaire. L'Ukraine comme l'Iran ont montré que rien ne protège à

100 % une attaque saturante de missiles balistiques, par nature hypersoniques et, dans la plupart des cas, inarrêtables. Nous ferions mieux d'y réfléchir.

L'échec du SCAF doit conduire les responsables politiques et militaires européens à penser « hors de la boite » et à tenir à la juste distance les intérêts de leurs propres industriels. Les États européens étaient « souverains » avant Airbus et Dassault. Ils le seront encore après eux.

Défense et Sécurité | Europe

Programmes et observatoires associés

Défense, Stratégie, Armement

Europe, Union européenne, OTAN