



15 SEPTEMBRE 2026

NOTE D'ANALYSE

Samuel Longuet et Marie Küntzler

L'échec du SCAF : causes et pistes de sortie

grip

Les auteurs

Samuel Longuet est chargé de recherche au GRIP depuis septembre 2022. Il est titulaire d'un doctorat en sciences politiques et sociales de l'Université libre de Bruxelles (ULB) ainsi que d'un master en politique internationale de l'Institut d'études politiques (IEP) de Bordeaux et d'un master complémentaire en droit international public de l'ULB. Ses sphères d'expertises sont notamment la production, le commerce et l'utilisation des armements, le droit de la conduite des hostilités et l'étude des opérations aériennes contre-insurrectionnelles et antiterroristes.

Marie Küntzler est chargée de recherche au GRIP depuis avril 2025. Elle est titulaire d'un doctorat en sciences politiques et sociales de l'Université libre de Bruxelles (ULB), d'un master en sciences politiques, orientation relations internationales à finalité sécurité, paix, conflits de l'ULB et d'une agrégation de l'enseignement secondaire supérieur (AESS). Ses domaines d'expertise portent sur le recrutement militaire, les stratégies promotionnelles et d'image des acteurs de la défense et les politiques de défense en Allemagne et en Europe.

Pour citer cette publication

KÜNTZLER Marie et LONGUET Samuel,
« L'échec du SCAF : causes et pistes
de sortie », *Note d'analyse du GRIP*,
15 septembre 2026.

Avec le soutien de
la



Photo de couverture :

Maquette du NGF présenté lors du salon du Bourget en juin 2019 - crédit : John Newton,
[Wikimedia Commons](#), CC BY-SA 4.0.

Les opinions exprimées dans le présent document ne reflètent pas nécessairement une
position du GRIP dans son ensemble.

Tous droits réservés. © Groupe de recherche et d'information sur la paix et la sécurité

Groupe de recherche et d'information sur la paix et la sécurité

Mundo-Madou -Avenue des Arts, 7-8

1210 Saint-Josse-ten-Noode, Belgique

Tél.: +32 (0) 473 982 820 - admi@grip.org - www.grip.org

L'échec du SCAF : causes et pistes de sortie

Résumé

Le 8 juin 2026, les gouvernements allemand et français actaient l'abandon de leur projet commun de *New Generation Fighter*. Celui-ci devait être au cœur d'un système de combat aérien du futur (SCAF) développé conjointement par la France et l'Allemagne depuis 2017, rejointes par l'Espagne en 2019. La décision d'abandonner le NGF mettait un terme à neuf ans de négociations pour tenter d'aplanir les nombreux désaccords franco-allemands. Le SCAF a pourtant souvent été présenté comme l'un des programmes phares devant renforcer la coopération européenne dans l'industrie de défense. Examiner les raisons de l'échec du NGF et les perspectives pour le dépasser est donc porteur d'enseignements au-delà du cas de ce seul programme. Cette note revient d'abord sur les principaux points de divergences qui ont fini par conduire à l'abandon du NGF : des attentes différentes pour l'avion et des conceptions divergentes de la gouvernance du projet et du partage de la charge du travail. Elle examine ensuite les pistes envisagées pour dépasser l'échec du NGF : continuer la collaboration sur d'autres éléments du SCAF ; concevoir deux avions de combat différents ; ou encore chercher à établir des partenariats avec d'autres États.

The failure of FCAS : causes and possible solutions

Abstract

On 8 June 2026, the German and French governments formally agreed to abandon their joint New Generation Fighter (NGF) project. This was intended to be at the heart of a Future Combat Air System (FCAS) developed jointly by France and Germany since 2017, with Spain joining the project in 2019. The decision to abandon the NGF brought to an end nine years of negotiations aimed at resolving the numerous Franco-German disagreements. Yet the FCAS had often been presented as one of the flagship programmes intended to strengthen European cooperation in the defence industry. Examining the reasons for the NGF's failure and the prospects for moving beyond it therefore offers lessons that extend beyond the case of this single programme. This note first reviews the main points of disagreement that ultimately led to the abandonment of the NGF: differing expectations for the aircraft and divergent views on project governance and the sharing of the workload. It then examines the options being considered to move beyond the failure of the NGF: continuing collaboration on other elements of the FCAS; designing two different fighter aircraft; or seeking to establish partnerships with other states.

Introduction

Le 8 juin 2026, les gouvernements allemand et français actaient l'abandon de leur projet commun d'avion de combat. Ce « *chasseur de nouvelle génération* » (*New Generation Fighter*, NGF) devait être au cœur d'un système de combat aérien du futur (SCAF) censé équiper à l'horizon 2040 les forces aériennes allemandes, françaises et espagnoles. La décision d'abandonner le NGF mettait un terme à neuf ans de négociations pour tenter d'aplanir les nombreux désaccords franco-allemands.

Le projet avait été initié en juillet 2017 par le président français Emmanuel Macron et la chancelière allemande Angela Merkel. En février 2019, une étude de concept commun (*Joint Concept Study*) était confiée aux avionneurs *Dassault Aviation* et *Airbus Defence and Space*¹. Le même mois, la signature d'une lettre d'intention confirmait l'intérêt de l'Espagne à rejoindre le projet². À ce moment, le calendrier prévoyait qu'un ou plusieurs démonstrateurs pourraient être prêts à l'horizon 2025-2026³.

Toutefois, les négociations franco-allemandes achoppaient sur plusieurs points et ralentissaient ce calendrier. D'abord, des tensions quant au partage du *leadership* et des tâches entre les motoristes français *Safran* et allemand *MTU* ont décalé à février 2020 le lancement de la « *phase 1A* », pour le début des études quant à la conception des démonstrateurs⁴. Plusieurs désaccords entre la France, l'Allemagne et leurs avionneurs, ont ensuite repoussé à décembre 2022 le lancement de la « *phase 1B* », poursuivant le développement et la maturation des technologies nécessaires aux démonstrateurs. Ceux-ci n'étaient alors plus attendus que pour 2028-2029⁵.

La « *phase 1B* » devait durer trois ans, avant le lancement de la « *phase 2* », conduisant à la construction des démonstrateurs. Mais les désaccords entre *Dassault Aviation* et *Airbus Defence and Space* sont devenus de plus en plus visibles en 2025 et au début 2026⁶. Après une dernière tentative de médiation en avril 2026⁷, le projet de NGF a finalement été abandonné en juin.

1 LE GLEUT Ronan & CONWAY-MOURET Hélène, « [Rapport d'information sur le système de combat aérien du futur \(SCAF\)](#) », *Sénat*, Commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, rapport n° 642 (2019-2020), 15 juillet 2020, p. 38.

2 « [Spain joins France, Germany on new combat fighter](#) », *France 24*, 11 février 2019.

3 « [Audition de M. Éric Trappier, président-directeur général de Dassault Aviation](#) », *Assemblée nationale*, Commission de la défense nationale et des forces armées, compte rendu n° 38 (2018-2019), 22 mai 2019.

4 « [Lancement des démonstrateurs : une avancée majeure pour le Système de Combat Aérien Futur](#) », *Dassault Aviation*, 13 février 2020 ;

LE GLEUT Ronan & CONWAY-MOURET Hélène, « [Rapport d'information sur le SCAF](#) », *loc. cit.*, p. 40-42.

5 « [Système de Combat Aérien Futur de l'Europe : en route pour le premier vol](#) », *Dassault Aviation*, 16 décembre 2022.

6 « [IG Metall für eigenständigen deutschen Kampffjet ohne Dassault](#) », *Handelsblatt*, 10 décembre 2025 ; CABIROL Michel, « [Le courrier de Schoellhorn \(Airbus\) à Macron : "Dassault s'est disqualifié" sur le futur avion de combat européen \(NGF\)](#) », *La Tribune*, 7 avril 2026.

7 SPECHT Frank, « [Letzter Vermittlungsversuch für das Kampffjetprojekt scheitert](#) », *Handelsblatt*, 18 avril 2026.

La présente *note d'analyse* examine les raisons avancées pour expliquer l'échec de la coopération franco-allemande sur le NGF ainsi que les perspectives qui sont déjà avancées pour dépasser cet échec. Le SCAF a souvent été présenté comme l'un des programmes phares devant «*consolider*» l'industrie militaire et renforcer l'«*autonomie stratégique*» européenne⁸. Cet examen est donc porteur d'enseignements au-delà du seul cas de ce programme.

Cette *note* revient d'abord sur les principaux points de divergence qui ont fini par conduire à l'abandon du NGF (1) : des attentes différentes pour l'avion et des conceptions divergentes de la gouvernance du projet et du partage de la charge de travail. Elle examine ensuite les pistes envisagées pour dépasser l'échec du NGF (2) : continuer la collaboration sur d'autres éléments du SCAF ; concevoir deux avions de combat différents ; ou encore chercher à établir des partenariats avec d'autres États.

8 VOGEL Dominic, « [Future Combat Air System : Too Big to Fail](#) », *SPW Comment*, janvier 2021 ; MÖHRING Johanna, « [Troubled Twins: The FCAS and MGCS Weapon Systems and Franco-German Co-operation](#) », *Études de l'IFRI*, décembre 2023, p. 7-8. Voir aussi : ROSS Jacob et TÉTERCHEN Nicolas, « [Deutsch-französische](#)

[Verteidigungskooperation: Jetzt oder nie](#) », *DGAP Memo*, février 2025 ; ARCHAMBAULT Emil, « [How FCAS Can Move Forward](#) », *DGAP*, Memo n° 38, août 2025, p. 1.

1. Les raisons du désaccord

Les raisons qui ont conduit à l'abandon du NGF sont multiples et il serait difficile d'en dresser un tableau exhaustif à partir des déclarations publiques des acteurs industriels, politiques et militaires impliqués. Les questions qui ont fait l'objet de désaccords sont nombreuses. On peut, par exemple, mentionner celle du partage des technologies développées par les industriels avant de rejoindre le programme⁹, ou celle du contrôle des exportations¹⁰. Il y a toutefois deux points qui ont été particulièrement mis en avant par les acteurs impliqués : le cahier des charges de l'avion (1,1) et le modèle de gouvernance et de partage des tâches du projet (1,2).

1.1. Des attentes différentes pour l'avion

Le NGF était la plateforme qui devait se trouver au cœur d'un système d'armes de nouvelle génération (*New Generation Weapon System*, NGWS), composé aussi de drones accompagnateurs (*Remote Carriers*) et d'un *cloud* de combat aérien tactique (*Air Combat Cloud*). Ce NGWS devait constituer le « *premier cercle* » du SCAF. Un « *second cercle* » était censé intégrer des avions de combat de la génération précédente (*Rafale* en France, *Eurofighter* en Allemagne et en Espagne) et d'autres plateformes : drones à haute ou moyenne altitude et longue endurance; avions ravitailleurs; avions de transport; et satellites¹¹. Le NGF était donc censé être la plateforme au cœur du SCAF qui

9 Voir par exemple : « [Audition de M. Éric Trapier, président-directeur général de Dassault Aviation](#) », *Sénat*, Commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, 10 mai 2021 ; « [Audition de MM. Antoine Bouvier, directeur de la stratégie, des fusions-acquisitions et des affaires publiques d'Airbus et de Dirk Hoke, président exécutif \(CEO\) d'Airbus Defence and Space](#) », *Sénat*, Commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, 17 mai 2021.

10 Voir par exemple : « [Audition commune de M. Sébastien Lecornu, ministre des Armées, de M. Roland Lescure, ministre délégué auprès du ministre de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique, chargé de l'industrie et de M. Olivier Becht, ministre délégué auprès de la ministre de l'Europe et des Affaires étrangères, chargé du commerce extérieur, de l'attractivité et des Français de l'étranger, portant sur les rapports 2023 du gouvernement au Parlement sur les exportations d'armement et les exportations des biens à double usage de la France](#) », *Assemblée nationale*, Commission de la défense nationale et des forces armées, compte rendu n° 96 (2022-2023), 26 septembre 2023 ; « [Audition, ouverte à la presse, de M. Sé-](#)

[bastien Lecornu, ministre des Armées et des Anciens combattants, sur le projet de loi de finances 2025](#) », *Assemblée nationale*, Commission de la défense nationale et des forces armées, Compte rendu n° 3, 14 octobre 2024 ; « [Audition de M. Sébastien Lecornu, ministre des Armées, sur "Bilan et perspectives d'adaptation de notre outil de défense face au contexte stratégique et l'évolution de la menace"](#) », *Assemblée nationale*, Commission de la défense nationale et des forces armées, Compte rendu n° 74, 11 juin 2025 ; « [Audition du général d'armée aérienne Jérôme Belanger, chef d'état-major de l'armée de l'Air et de l'Espace, sur le projet de loi de finances 2026](#) », *Assemblée nationale*, Commission de la défense nationale et des forces armées, compte rendu n° 10 (2025-2026), 22 octobre 2025.

11 LE GLEUT Ronan & CONWAY-MOURET Hélène, « [Rapport d'information sur le SCAF](#) », *loc. cit.*, p. 29-30 ; « [Das Future Combat Air System : Überblick, Struktur und Programmablauf](#) », BDLI, septembre 2020, p. 3-4 ; ARCHAMBAULT Émile, « [The Restructuring of FCAS: A Learning Opportunity for European Defense](#) », *DGAP Policy Brief*, n° 10, juillet 2026, p. 2.

permettrait d'exploiter les pleines capacités des autres plateformes et systèmes¹².

En tant que plateforme centrale du combat aérien dans le futur, le NGF était donc appelé à prendre la place du *Rafale* en France et de l'*Eurofighter* en Allemagne et en Espagne. Le NGF avait ainsi vocation à être un avion « omnirôle », capable à la fois d'interception, de combat air-air ou encore d'attaque au sol¹³. Deux exigences supplémentaires et spécifiquement françaises s'y ajoutaient. En tant que successeur du *Rafale*, le NGF n'aurait pas seulement été l'avion de combat du futur de l'armée de l'air, mais aussi celui de la marine. Il devait donc pouvoir opérer depuis un porte-avions à catapulte et brins d'arrêt. L'avion devait aussi succéder au *Rafale* dans son rôle nucléaire et être capable de mener un raid et tirer un missile à tête nucléaire. Cela impliquait, outre la capacité d'emport de ce missile, des liaisons de données indépendantes et spécifiques à cette mission¹⁴.

En avril 2018, les états-majors allemand et français (rejoints par l'état-major espagnol l'année suivante) adoptaient un document synthétisant leurs exigences pour le SCAF : le *High Level Common Operational Requirements Document* (HLCORD)¹⁵. L'analyse des témoignages de responsables

politiques et militaires français devant le parlement montre toutefois qu'un consensus sur le cahier des charges du NGF est resté difficile à trouver bien après cette étape. En janvier 2023, le général Stéphane Mille, chef d'état-major de l'armée de l'air, déclarait ainsi que « les trois chefs d'état-major [suivaient] une dynamique de consolidation du besoin », que « la France a demandé que le NGF soit navalisé » et que « l'intégration d'un vecteur nucléaire a également été mise sur la table¹⁶ ». En septembre, le ministre de la Défense Sébastien Lecornu disait de la réaction allemande aux exigences françaises pour le NGF : « l'Allemagne ne vient pas de découvrir que nous sommes une puissance dotée [de l'arme nucléaire]. » Un an plus tard, en octobre 2024, il laissait pourtant entendre que la question n'était toujours pas tranchée :

« Nous devons traiter [...] des questions opérationnelles : à quoi ressemble l'avion ? Quel est son poids, sa capacité à correspondre aux besoins de la dissuasion nucléaire française, à apponter sur un porte-avions¹⁷ ? »

En novembre, le délégué général pour l'armement Emmanuel Chiva déclarait au sujet de la nécessité d'une capacité nucléaire pour le NGF : « soit nos partenaires le

12 « [Understanding FCAS: Changing perspectives in the Future Air Power](#) », Airbus, 23 mars 2023, p. 10.

13 DOSSI Amos et MASUHR Niklas, « [European Fighter Programs: A Preliminary Assessment](#) », CSS Analyses in Security Policy, n° 291, octobre 2021, p. 2.

14 *Ibid.*

15 LE GLEUT Ronan & CONWAY-MOURET Hélène, « [Rapport d'information sur le SCAF](#) », *loc.*

cit., p. 28.

16 « [Audition du général d'armée aérienne Stéphane Mille, chef d'état-major de l'armée de l'Air et de l'espace, et du général de corps aérien Jérôme Bellanger, commandant des forces aériennes stratégiques, sur la dissuasion nucléaire](#) », Assemblée nationale, Commission de la défense nationale et des forces armées, Compte rendu n° 36, 25 janvier 2023.

17 « [Audition de M. Sébastien Lecornu](#) », *loc. cit.*, 14 octobre 2024.

comprennent, soit nous ferons autrement¹⁸ ». En juin 2025, il rapportait que cette question, ainsi que celle de la navalisation du NGF faisait toujours l'objet de discussions¹⁹.

En février 2026, le chancelier allemand Friedrich Merz rappelait à son tour que le besoin d'un avion navalisé et à capacité nucléaire était un besoin spécifiquement français. Et de conclure : « *ce n'est pas ce dont nous avons besoin actuellement au sein de la Bundeswehr. Cela signifie que nous divergeons déjà sur les spécifications et le cahier des charges²⁰* ». Certains commentateurs en France ont alors reproché au chancelier de faire preuve de « *mauvaise foi* » en faisant mine de découvrir ces exigences françaises formulées depuis le début du projet²¹. Cette déclaration s'inscrit pourtant bien dans un contexte : la place des exigences spécifiquement françaises dans le cahier des charges du NGF faisait l'objet de discussions depuis plusieurs années.

1.2. La gouvernance et le partage des tâches

Les questions de la gouvernance du projet et du partage des tâches industrielles sont étroitement liées et souvent évoquées comme la principale raison de l'échec du

NGF. En effet, l'arrivée de l'Espagne en 2019 dans un partenariat franco-allemand a forcé à revoir la répartition des responsabilités au sein du programme (1.2.1). La tension qui s'est installée entre *Dassault Aviation* et *Airbus Defense and Space* s'expliquait aussi par leurs modèles concurrents de coopération multinationale (1.2.2). Enfin, les configurations institutionnelles en Allemagne et en France ont conduit chaque État à soutenir son champion national dans cette controverse (1.2.3).

1.2.1. Un partage tripartite

La collaboration entre les industries allemande, française et espagnole pour concevoir et produire de nouveaux systèmes et de nouvelles plateformes se concentrait sur le « *premier cercle* » du SCAF : le NGWS, composé du NGF, de drones accompagnateurs et du *cloud* de combat. Pour la conception des démonstrateurs, l'architecture de la collaboration bi trinationale était coordonnée par trois entreprises qui jouaient le rôle de chef de file national : le français *Dassault Aviation* ; la branche allemande d'*Airbus Defense and Space*²² ; et l'espagnol *Indra Systemas*.

Les travaux étaient ensuite organisés selon une séparation en « *piliers* ». Au sein

18 « [Audition de M. Emmanuel Chiva, délégué général pour l'armement](#) », *Sénat*, Commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, 13 novembre 2024.

19 « [Audition, ouverte à la presse, de M. Emmanuel Chiva, délégué général pour l'armement, sur "Bilan et perspectives d'adaptation des enjeux capacitaires au regard de l'évolution de l'état de la menace"](#) », *Assemblée nationale*, Commission de la défense nationale et des forces armées, compte rendu n° 77 (2024-2025), 25 juin 2025.

20 « *Das brauchen wir in der deutschen Bundeswehr gegenwärtig nicht. Das heißt, wir sind schon bei den Spezifikationen, bei den Anfor-*

derungsprofilen auseinander. » [traduction libre] : « [Der Kanzler im Interview](#) », *Machtwechsel*, 18 février 2026.

21 CABIROL Michel, « [Avec Merz, le programme SCAF a-t-il pris sa dernière "baffe" ?](#) », *La Tribune*, 19 février 2026. Voir aussi : TEILLARD Nicolas, « [Le chancelier allemand retarde une fois de plus le projet d'avion de combat européen, déjà au bord de l'abîme](#) », *France Info*, 19 février 2026.

22 *Airbus Defence and Space* est l'une des trois divisions du groupe européen Airbus, avec *Airbus Commercial Aircraft* et *Airbus Helicopters*. La division *Airbus Defence and Space* est dirigée depuis juillet 2021 par Michael Schoellhorn, qui a succé-

de chacun de ces piliers, une plateforme ou un système était développé sous la responsabilité d'une entreprise désignée maître d'œuvre, accompagnée par des partenaires. L'objectif était qu'une entreprise de chaque pays partenaire soit présente

au sein de chaque pilier. L'organisation finalement arrêtée comportait sept piliers numérotés de un à sept, auxquels s'ajoutent deux « items » numérotés zéro et huit²³.

Tableau : l'organisation en piliers du développement du NGWS

	Piliers et items	Maître d'œuvre	Partenaires principaux
0	Architecture globale	Dassault Aviation  ; Airbus  ; Indra Systemas 	
1	Next Generation Fighter	Dassault Aviation 	Airbus  ; Airbus 
2	Moteur	EUMET  	ITP Aero 
3	Drones accompagnateurs	Airbus 	MBDA   ; SATNUS 
4	Cloud de combat aérien	Airbus 	Thales  ; Indra Systemas 
5	Environnement de simulation	Dassault Aviation  ; Airbus  ; Indra Systemas 	
6	Capteurs	Indra Systemas 	Thales  ; FCMS 
7	Furtivité	Airbus 	Airbus  ; Dassault Aviation 
8	Environnement de travail	Dassault Aviation  ; Airbus  ; Indra Systemas 	

Sur le premier pilier – celui du NGF, le maître d'œuvre français Dassault Aviation avait ainsi deux partenaires : les branches allemandes et espagnoles d'Airbus Defence and Space. Or, ces deux branches sont rattachées au même tronc. La règle dite du « retour géographique » supposait que les différentes industries nationales se voient confier une part du travail proportionnelle à la contribution financière de chaque État²⁴. Lorsque le projet était franco-allemand, il

était donc prévu que Dassault soit maître d'œuvre tout en assumant la moitié des responsabilités et de la charge de travail sur le démonstrateur du NGF, l'autre moitié revenant à Airbus Defence and Space. Avec l'arrivée de l'Espagne, Dassault Aviation restait maître d'œuvre, mais en n'assumant plus qu'un tiers de ces responsabilités. Les deux tiers restants revenaient aux branches allemandes et espagnoles d'Airbus Defence and Space.

dé à Dirk Hoke. Le groupe Airbus est dirigé depuis avril 2019 par Guillaume Faury, qui a succédé à Thomas Enders.

23 « [Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion CDU/CSU: "Einigung in den Verhandlungen zu FCAS - Ergebnisse,](#)

[Eckdaten, weiterer Projektverlauf" »](#), *Deutscher Bundestag*, Drucksache 20/5390, 23 janvier 2023, p. 14.

24 LE GLEUT Ronan & CONWAY-MOURET Hélène, « [Rapport d'information sur le SCAF](#) », *loc. cit.*, p. 69.

En 2021, le PDG de *Dassault Aviation* Éric Trappier soulignait qu'accepter cette nouvelle répartition était déjà une concession. La condition qu'il posait alors était que *Dassault* reste chargé des lots de travail (*work packages*) « *dits sensibles ou stratégiques* », car sans eux, il ne pourrait pas exercer la maîtrise d'œuvre pour le démonstrateur du NGF²⁵. Il s'agissait notamment des commandes de vol et du système de mission de l'avion²⁶. Le directeur exécutif d'*Airbus Defence and Space* Dirk Hoke contestait cette répartition et demandait à ce que son entreprise soit responsable de deux des six lots de travail identifiés comme « *stratégiques*²⁷ ».

1.2.2. Deux modèles concurrents : *Eurofighter* contre *nEUROn*

Ces questions de la répartition des tâches et du pouvoir du maître d'œuvre révèlent en fait deux modèles différents de coopération, ce que soulignaient les dirigeants des deux avionneurs. Du côté d'*Airbus Defense and Space*, le modèle de référence est celui qui a conduit à la réalisation de l'avion de combat *Eurofighter* par une coopération entre le Royaume-Uni, l'Allemagne, l'Italie et l'Espagne. D'après Antoine Bouvier, directeur de la stratégie d'*Airbus*, ce modèle « *s'appuie*

*sur quatre partenaires exactement au même niveau, disposant d'une maîtrise d'œuvre commune et se répartissant de façon égale l'ensemble des work packages*²⁸ ».

C'est un modèle que refuse historiquement *Dassault*. Jusqu'en août 1985, la France participait aux négociations avec le Royaume-Uni, l'Allemagne, l'Italie et l'Espagne pour réaliser ensemble un avion de combat tactique. Les autorités françaises et *Dassault* voulaient qu'un industriel – de préférence français – soit nommé maître d'œuvre du programme, ce qui allait à l'encontre du modèle proposé par les Britanniques, les Allemands et les Italiens²⁹. Les négociations ont échoué pour cette raison parmi d'autres³⁰. Finalement, le projet britanno-germano-italien, rejoint par l'Espagne, allait devenir l'*Eurofighter*, tandis que l'industrie française développait seule ce qui allait devenir le *Rafale*. Trente-six ans plus tard, Éric Trappier conservait les griefs de ses prédécesseurs quant à la façon dont avait été organisée la coopération industrielle pour l'*Eurofighter*. D'après lui, cela a donné un avion qui n'est ni plus performant, ni moins cher que le *Rafale*, les économies d'échelle promises par un avion quadrinational ne s'étant pas réalisées³¹.

25 « [Conférence de presse : Résultats annuels 2020](#) », *Dassault Aviation*, 5 mars 2021.

26 « [Audition de M. Éric Trappier](#) », *loc. cit.*, 10 mars 2021.

27 « [Audition de MM. Antoine Bouvier et Dirk Hoke](#) », *loc. cit.*

28 *Ibid.*

29 DROIT Yohan, « [L'European Fighter Aircraft : le rendez-vous manqué de la coopération aéronautique européenne 1978-1985](#) », *Histoire, économie et société*, vol. 29, n° 4, 2010, p. 112-114 ; DEVORE Marc R. et WEISS Moritz, « [Who's in the](#)

[cockpit? The political economy of collaborative aircraft decisions](#) », *Review of International Political Economy*, vol. 21, n° 2, juin 2013, p. 521 ; RITCHIE Sebastian, « [Eurofighter Typhoon Part 1: Cold War Origins 1983-1990](#) », *Air Historical Branch (RAF)*, 2025, p. 25.

30 FAURE Samuel B. H., « [Quitter la défense européenne : Le choix de la France pour l'avion de combat Rafale](#) », *Politique européenne*, n° 67, 2020, p. 84-113.

31 « [Audition de M. Éric Trappier](#) », *loc. cit.*, 10 mars 2021.

Le modèle qu'Éric Trappier souhaitait émuler était celui de la collaboration pour développer le démonstrateur de drone de combat *nEUROn*, qui a fait son premier vol en décembre 2012. Cinq partenaires étrangers y participaient sous la maîtrise d'œuvre de *Dassault Aviation*. Toutefois, Éric Trappier reconnaissait lui-même que c'est parce que la France avait financé la moitié du coût du projet que son entreprise avait pu exercer un tel *leadership* dans la conception du *nEUROn*³². On peut en outre souligner que les négociations sur les charges de travail et la gouvernance ont pu être facilitées par le fait qu'il ne s'agissait que de concevoir un démonstrateur, sans qu'une production en série ne soit envisagée. Les enjeux financiers n'étaient pas les mêmes.

Cette question a été le principal point de blocage en 2021 et en 2022³³. Du côté d'*Airbus Defence and Space*, Dirk Hoke rappelait que « *les attentes de l'Allemagne et de l'Espagne [étaient] d'avoir 33 % dans chaque package* ». S'il acceptait que *Dassault* soit le maître d'œuvre du NGF avec certaines responsabilités, ce « *maître d'œuvre ne [devait] pas tout contrôler ni prendre seul les décisions du programme*³⁴ ». Du côté de *Dassault*, Éric Trappier défendait qu'« *Airbus*

[devait] admettre que le leader [était] Dassault pour effectuer les arbitrages de maîtrise d'œuvre » et que son entreprise avait besoin des « *leviers* » nécessaires pour exercer cette maîtrise d'œuvre³⁵.

1.2.3. Des concessions difficiles de part et d'autre

Ce désaccord a subsisté jusqu'à ce que *Dassault* annonce en décembre 2022 qu'un accord avait été trouvé avec *Airbus* pour lancer la « *phase 1B* » du SCAF. Éric Trappier déclarait à cette occasion avoir « *obtenu toutes les garanties pour ouvrir une nouvelle phase* » et que son entreprise était « *confirmé[e] dans [son] rôle de maître d'œuvre et d'architecte de l'avion*³⁶ ». Ses déclarations publiques en 2023 laissaient également entendre que les blocages avaient été dépassés³⁷.

Le ton changeait radicalement en 2025. Lors d'auditions devant le parlement français, Éric Trappier reprenait tous les éléments qu'il avait déjà exposés en 2021 : les problèmes liés à la « *répartition de la charge de travail par tiers* » ; « *les retards [...] liés au morcellement engendré par le retour géographique*³⁸ » ; le modèle du *nEUROn* qu'il aurait fallu choisir plutôt que

32 *Ibid.*

33 Voir : « [Conférence de presse : Résultats semestriels 2022](#) », *Dassault Aviation*, 20 juillet 2022, p. 7, 12, 13-14.

34 « [Audition de MM. Antoine Bouvier et Dirk Hoke](#) », *loc. cit.*

35 « [Audition de M. Éric Trappier](#) », *loc. cit.*, 10 mars 2021.

36 GUILLEMARD Véronique et LETESSIER Ivan, « [Accord conclu entre Dassault Aviation et Airbus sur l'avion de combat du futur](#) », *Le Figaro*, 1^{er} dé-

cembre 2022.

37 « [Conférence de presse : Résultats annuels 2022](#) », *Dassault Aviation*, 9 mars 2023, p. 5 ; « [Audition de M. Éric Trappier, président-directeur général de Dassault Aviation](#) », *Sénat*, Commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, 24 mai 2023.

38 « [Audition de M. Éric Trappier, président directeur général de Dassault Aviation, sur l'Europe de la défense et les coopérations européennes](#) », *Assemblée nationale*, Commission de la défense nationale et des forces armées, compte rendu n° 58 (2024-2025), 9 avril 2025.

celui de l'*Eurofighter*³⁹. Il demandait donc à « *changer de gouvernance* » pour réaliser le démonstrateur du NGF⁴⁰ et à revenir sur la règle du retour géographique de façon à assigner une plus grande charge de travail à l'industrie française⁴¹. Du côté d'*Airbus Defence and Space*, il n'en était pas question. Michael Schoellhorn, qui avait succédé à Dirk Hoke à la tête de cette division d'*Airbus*, répondait :

*« Si les gens veulent que le SCAF existe, nous savons tous comment le faire. Il suffit de revenir à ce qui a été convenu et de s'y tenir. Mais si les gens pensent que nous devons revenir à la case départ et recommencer toute la discussion, ce n'est pas acceptable »*⁴².

Guillaume Faury, le PDG d'*Airbus*, ajoutait au sujet de *Dassault* : « *s'ils ne sont pas contents de ce qui a été décidé et qu'ils ne sont pas d'accord pour continuer, ils sont libres de quitter le SCAF* »⁴³.

Devant ce dialogue de sourds entre les deux avionneurs, chaque État semble s'être rangé du côté de son champion national. En Allemagne, la décision politique sur les programmes d'armements est complexe. La commission du budget du *Bundestag* dispose d'un important pouvoir, notamment celui de s'opposer à des décisions de l'exécutif si elle estime que trop de concessions sont demandées de l'industrie allemande⁴⁴. C'est ce qu'il s'est passé à la fin de l'année 2019 : cette commission a refusé de voter le financement de la phase suivante du SCAF si le motoriste allemand *MTU* n'était qu'un partenaire du maître d'œuvre français *Safran* pour la réalisation du moteur du NGF⁴⁵. Le blocage a été dépassé lorsque *Safran* et *MTU* ont formé la coentreprise *European Military Engine Team* (EUMET) en partageant officiellement la maîtrise d'œuvre⁴⁶.

En France, pendant toute la guerre froide, les autorités étatiques n'ont jamais réussi

39 « [Audition de M. Éric Trappier, président-directeur général de Dassault Aviation](#) », Sénat, Commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, 25 juin 2025.

40 « [Éric Trappier, PDG du Groupe Dassault : "Il faut préserver le modèle de défense français"](#) », *Le Figaro*, 16 juin 2025.

41 Le magazine allemand *Hartpunkt* a rapporté que *Dassault* aurait demandé 80 % de la charge de travail sur le NGF, ce que ce dernier dément. Le délégué général pour l'Armement Emmanuel Chiva parle de 51 %. Voir : HOFFMAN Lars, « [FCAS : Erhält Frankreich 80 Prozent am neuen New Generation Fighter?](#) », *Hartpunkt*, 6 juillet 2025 ; « [Audition de M. Emmanuel Chiva, délégué général pour l'armement, sur le projet de loi de finances 2026](#) », *Assemblée nationale*, Commission de la défense nationale et des forces armées, Compte rendu n° 7, 22 octobre 2025.

42 PINAUD Olivier, « [L'avion de chasse du futur, symbole des divisions européennes sur la dé-](#)

[fense](#) », *Le Monde*, 24 juin 2025.

43 LAGNEAU Laurent, « [Le PDG d'Airbus invite Dassault Aviation à quitter le SCAF s'il n'est "pas d'accord avec ce qui a été décidé"](#) », *Zone militaire*, 31 octobre 2025.

44 LE GLEUT Ronan & CONWAY-MOURET Hélène, « [Rapport d'information sur le SCAF](#) », *loc. cit.*, p. 63.

45 CABIROL Michel, « [SCAF : les motoristes \(Safran et MTU\) dans une impasse improbable](#) », *La Tribune*, 20 septembre 2019. Voir aussi : « [Ste-nografischer Bericht: 127. Sitzung](#) », *Deutscher Bundestag*, Plenarprotokoll 19/127, 14 novembre 2019, p. 15918(A).

46 *Safran* reste toutefois chargé de la gestion du projet au sein de cette coentreprise : « [Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage: "Eini-gung in den Verhandlungen zu FCAS"](#) », *loc. cit.*, p. 14. Voir aussi : RIEDEL Donata, « [Kampfflugzeug FCAS: Bundestag beschließt Finanzierung in kleinen Schritten](#) », *Handelsblatt*, 6 février 2020.

à forcer *Dassault* à participer à un projet européen pour concevoir et réaliser un avion de combat entre plusieurs industries nationales. Les chercheurs Marc DeVore et Mauritz Weiss en trouvent la cause principale dans la forte proximité qui existe entre les entreprises de l'industrie militaire française et la direction générale de l'armement (DGA), administration chargée à la fois de l'équipement des armées et du soutien à l'industrie⁴⁷. Dans le cadre du SCAF, la DGA, par la voix de son délégué général Emmanuel

Chiva, a apporté son soutien à la volonté de *Dassault* de réformer la gouvernance du SCAF⁴⁸.

Ces divergences, le fait qu'elles soient exprimées publiquement et la perte de confiance qui en a résulté ont progressivement rendu impossible la poursuite du projet, et ce d'autant plus que plusieurs acteurs impliqués proposaient des pistes de sortie alternatives à la coopération franco-allemande.

47 DEVORE Marc R. et WEISS Moritz, « [Who's in the cockpit?](#) », *loc. cit.*, p. 497-533. Pour une analyse nuancée celle-ci, voir : FAURE Samuel B. H., « [Quitter la défense européenne](#) », *loc. cit.*, p. 84-113.

48 « [Audition de M. Emmanuel Chiva](#) », *loc. cit.*, 22 octobre 2025.

2. Les pistes de sortie

Au fur et à mesure que les divergences entre l'Allemagne et la France et entre *Airbus* et *Dassault* sont apparues au grand jour, plusieurs voix se sont élevées, de part et d'autre du Rhin, pour proposer des pistes de sortie si le projet de NGF échouait. Trois idées en particulier ont été défendues : que la fin du NGF ne signifiait pas nécessairement l'arrêt complet de la coopération franco-germano-espagnole sur le reste du SCAF (2.1); que l'Allemagne et la France étaient chacune capables de faire leur avion de façon autonome (2.2) ou encore qu'elles pourraient trouver d'autres partenaires pour ce faire (2.3).

2.1. Que sauver du SCAF ?

En anticipant ou en constatant la fin de la coopération franco-allemande sur le NGF, plusieurs voix se sont élevées pour demander que les collaborations ne soient pas abandonnées sur les autres piliers du programme, en particulier quant au *cloud* de combat⁴⁹.

Pourtant, l'échec de la collaboration entre *Dassault* et *Airbus* sur le projet de NGF menace plusieurs autres piliers du SCAF. Éric Trappier a laissé entendre à plusieurs reprises sa préférence pour un avion français plus petit que ce qui avait été négocié dans les études préparatoires pour le NGF⁵⁰. Si la France et l'Allemagne se dirigent vers deux avions de tailles différentes, cela aura un impact sur la motorisation nécessaire. En juillet 2026, Emmanuel Macron estimait que l'abandon du NGF signifiait aussi la fin du développement en commun de son moteur⁵¹. Olivier Andriès, directeur général de *Safran*, a aussi annoncé que, si les spécifications exigées du moteur divergeaient entre la France et l'Allemagne, son entreprise ne participerait pas à la conception de deux moteurs différents et privilégierait le projet français⁵². Les tailles de deux avions et leurs silhouettes auront aussi un impact sur l'espace disponible pour les capteurs qui peuvent y être embarqués⁵³. Il est, de plus, peu probable, si deux avions sont développés en Allemagne et en France, que les deux pays décident de confier au systémier espagnol *Indra* la direction

49 ARCHAMBAULT Emil, « [SCAF & NGF : Il est encore possible de sortir de l'impasse](#) », *dokdoc.eu*, 23 avril 2026 ; TENENBAUM Elie et al., « [Le SCAF après le SCAF : "Après l'explosion de l'avion de combat NGF, Paris et Berlin doivent tout miser sur le cloud"](#) », *Challenges*, 16 juillet 2026.

50 Assemblée nationale, « [Audition d'Eric Trappier, PDG de Dassault-Aviation, sur la situation économique du groupe et son rôle dans le développement de l'industrie en France](#) », *You-Tube*, 24 septembre 2025 (à 1:04:55) ; « [Audition de M. Éric Trappier, président-directeur général de Dassault aviation](#) », *Sénat*, Commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, 1^{er} juillet 2026.

51 « [Conférence de presse du Président de la République à l'occasion du Conseil des ministres franco-allemand](#) », *Élysée*, 17 juillet 2026.

52 « ["Nous n'aurons pas les ressources pour faire deux moteurs différents" : Safran privilégiera le projet français après l'échec du programme Scaf du futur avion de combat européen](#) », *BFM Business*, 28 juillet 2026.

53 *Hensoldt* souligne par exemple dans sa communication que la conception du radar de l'*Eurofighter* exploite l'espace supplémentaire que son nez offre par rapport à d'autres avions de combat : « [ECRS Mk 1 : Eurofighter Common Radar System](#) », *Hensoldt*, s. d. (consulté le 31 juillet 2026).

d'une hypothétique collaboration sur les capteurs. En outre, les études sur la furtivité, dont la maîtrise d'œuvre était confiée à *Airbus Defence and Space* en Espagne, se limitaient à la réflexion sur de futures solutions techniques. Les éléments assurant la furtivité du démonstrateur du NGF étaient en revanche rattachés à ce dernier⁵⁴. La question de l'intérêt de ce pilier si le NGF n'est plus développé en commun se pose donc. Il en va de même pour la coopération tripartite sur l'architecture globale du projet et ses environnements de simulation et de travail. Bref, l'échec du NGF n'est pas celui d'un seul pilier, mais risque d'entraîner dans sa chute six des huit autres piliers et items de la collaboration sur le SCAF. Restent les piliers liés aux drones accompagnateurs et au *cloud* de combat.

Concernant les drones accompagnateurs, des projets séparés sont déjà envisagés pour des drones de combat qui pourront collaborer avec l'*Eurofighter* en Allemagne ou avec le *Rafale* en France à l'horizon 2030. En Allemagne, *Airbus* a présenté en juin 2024 un concept de drone de combat *Wingman* qui pourrait accompagner les *Eurofighter* de la *Luftwaffe* dans les années 2030⁵⁵. En mars 2026, l'avionneur précisait travailler

à l'implantation d'un système de combat collaboratif – désigné « *Multiplatform Autonomous Reconfigurable and Secure* » (MARS) – sur un prototype de drone produit par l'entreprise états-unienne *Kratos*. Il s'agirait à l'horizon 2029 de permettre à ces drones de mener des missions de combat aux côtés des *Eurofighter* de la *Luftwaffe*⁵⁶. En France aussi, un amendement du gouvernement à sa loi de programmation militaire, déposé en mai 2023, prévoyait de développer un « *drone accompagnateur du Rafale*⁵⁷ ». Son développement a été confié à *Dassault*, qui envisage sa mise en service pour 2033⁵⁸. Éric Trappier avait alors précisé que ce drone serait plus grand, devrait entrer en service une décennie plus tôt que les drones accompagnateurs du SCAF et ne constituait donc pas un projet concurrent⁵⁹. Mais l'échec du NGF et le développement de drones de combat collaboratif différents en France et en Allemagne n'augurent rien de bon quant à la poursuite d'un projet de drone franco-germano-espagnol.

Quant au *cloud* de combat, le gouvernement allemand a annoncé en juin 2026 qu'il souhaitait préserver la collaboration engagée, le qualifiant de « *véritable cœur du SCAF*⁶⁰ ». Friedrich Merz et Emmanuel

54 « [Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage: "Einigung in den Verhandlungen zu FCAS"](#) », *loc. cit.*, p. 16-17.

55 « [Unmanned escort for manned fighter jets: Airbus presents new Wingman concept at ILA Berlin](#) », *Airbus*, 3 juin 2024.

56 « [Airbus is preparing two uncrewed combat aircraft from Kratos for first flight with a European mission system](#) », *Airbus*, 13 mars 2026. Voir aussi : « [Airbus showcases Europe's most versatile drone portfolio at ILA Berlin](#) », *Airbus*, 9 juin 2026.

57 « [Amendement n° 292 au texte de la commission sur le projet de loi relatif à la programmation militaire pour les années 2024 à 2030 et por-](#)

[tant diverses dispositions intéressant la défense](#) », *Assemblée nationale*, déposé le 16 mai 2023, adopté le 25 mai 2023.

58 « [Déclaration de M. Sébastien Lecornu, ministre des armées et des anciens combattants, sur les Forces aériennes stratégiques, à Saint-Dizier le 8 octobre 2024](#) », *Vie publique*, 8 octobre 2024 ; LAGNEAU Laurent, « [Le ministère des Armées a lancé le développement du drone de combat qui accompagnera le Rafale F5](#) », *Zone militaire*, 8 octobre 2024.

59 « [Conférence de presse : résultats du 1^{er} semestre 2024](#) », *Dassault Aviation*, 23 juillet 2024.

60 « *eigentliche Kern von FCAS* » [traduction

Macron ont à nouveau annoncé en juillet 2026 qu'il souhaitaient poursuivre la collaboration franco-allemande sur ce *cloud*⁶¹. Toutefois, la même question se pose que pour les drones accompagnateurs : la France et l'Allemagne peuvent-elles développer ensemble un système commun pour l'horizon 2040, tout en concevant des solutions nationales pour la décennie 2030 ? En effet, deux semaines après l'annonce de l'abandon du NGF, la presse a révélé que le gouvernement allemand prévoyait de confier à l'entreprise allemande *Helsing* la réalisation d'une ébauche de système de combataérien collaboratif, désigné « *Combat Fighter System Nucleus* » (CFSN). Outre la réalisation de deux drones démonstrateurs et leurs stations de contrôle, *Helsing* serait chargé de développer une architecture logicielle permettant de raccorder d'autres plateformes à son système⁶².

Plus généralement, le développement en commun d'un système de partage des informations entre plusieurs pays est complexe. Comme le soulignait Philippe Gros, chercheur à la Fondation pour la recherche stratégique (FRS), il s'agit pour les partenaires de se mettre d'accord sur la prévention des vulnérabilités cyber et d'accepter de partager des données qui peuvent parfois révéler les performances de certains capteurs nationaux. De plus, le choix d'un standard d'interopérabilité peut être rendu plus difficile en l'absence

d'un acteur dominant qui peut imposer sa formule (comme les États-Unis l'ont fait pour la *Liaison 16* au sein de l'OTAN)⁶³. Enfin, le développement du *cloud* de combat du SCAF était lié à la fabrication d'un avion et de drones qui se trouveraient en son centre et permettraient d'en exploiter les pleines capacités⁶⁴. En l'absence de ces plateformes et sachant que ce *cloud* devait permettre l'interopérabilité avec d'autres alliés⁶⁵, la question de la pertinence d'un noyau commun franco-germano-espagnol se pose. Si le système développé doit de toute façon permettre l'échange d'informations avec les plateformes de combat aérien d'autres alliés, pourquoi alors se concentrer sur une collaboration à l'échelle trinationale ?

Ainsi, la poursuite des travaux sur les autres piliers du SCAF après l'échec du NGF n'aura rien d'évident, en dépit de la volonté affichée par Paris et Berlin de continuer à coopérer, notamment sur le *cloud* de combat. Quoi qu'il en soit, l'abandon du NGF entraînera a minima une réorganisation de la gouvernance de ce qui pourrait subsister du SCAF. En effet, la France n'avait accepté de laisser le *leadership* des travaux sur les drones accompagnateurs et le *cloud* de combat à des entreprises allemandes que parce que *Dassault* était censé assumer celui du NGF. Sans ce dernier, c'est toute l'architecture de ce que l'on voudra sauver du SCAF qu'il faudra revoir⁶⁶.

libre] : « [Berlin und Paris stoppen Kampffjet-Projekt FCAS](#) », *Tagesschau*, 8 juin 2026.

61 « [Conférence de presse du Président de la République à l'occasion du Conseil des ministres franco-allemand](#) », *loc. cit.* ; « [Sicheres Europa gemeinsam voranbringen](#) », *Die Bundesregierung*, 17 juillet 2026.

62 « [Germany bets on €580M software after fighter jet split with France](#) », *Politico*, 25 juin 2026.

63 GROS Philippe, « [Le "cloud tactique", un élément essentiel du système de combat aérien futur](#) », *FRS*, 20 juin 2019, p. 10-12.

64 « [Understanding FCAS](#) », *loc. cit.*, p. 10.

65 « [Audition du général d'armée aérienne Jérôme Bellanger](#) », *loc. cit.*

66 NEUBERT Kjeld, « [FCAS without a fighter jet: What can France and Germany salvage?](#) », *Euractiv*, 10 juin 2026.

2.2. Chacun fait son avion ?

En France comme en Allemagne, l'idée que chaque industrie nationale produise son propre avion a été exprimée de plus en plus clairement à mesure que l'échec de la coopération sur le NGF devenait de plus en plus probable. Tout au long de l'année 2025, Éric Trappier a ainsi répété que « Dassault et ses partenaires Thales et Safran [disposaient] des compétences pour construire un avion de combat au plan national⁶⁷ » ou que son entreprise savait « faire [un avion] de A jusqu'à Z⁶⁸ ». En novembre 2025, en réponse aux propos du président du comité d'entreprise d'*Airbus Defence and Space* Thomas Pretzl, qui appelait à cesser la collaboration avec *Dassault*, la ministre française des Armées Catherine Vautrin déclarait que l'industrie allemande ne saurait pas construire seule un avion⁶⁹. Pourtant, début 2026, plusieurs voix en Allemagne s'élevaient pour réclamer la construction autonome d'un avion de combat⁷⁰, tandis que le PDG d'*Airbus* Guillaume Faury déclarait que son entreprise disposait des capacités pour « faire des avions tout seul⁷¹ ». Après l'annonce de l'abandon du NGF, huit

entreprises allemandes (*Airbus Defence and Space*, *Autoflug*, *Diehl Defence*, *Hensoldt*, *Liebherr*, *MBDA*, *MTU Aero Engine* et *Rohde & Schwarz*) se présentaient comme la « Team Gen 6 ». Selon leur communiqué commun, « l'Allemagne dispose des compétences industrielles nécessaires pour mettre en place un système d'armes de nouvelle génération dans le domaine aérien, avec un avion de combat de sixième génération⁷². » Pourtant, plusieurs éléments, tenant à la fois à des enjeux financiers (2.2.1) et d'expertise (2.2.2), amènent à remettre en question ces déclarations.

2.2.1. Des problèmes financiers

L'estimation souvent avancée pour le coût du NGWS était de 100 milliards EUR, mais l'analyste Tobias Mueller estimait le coût total d'acquisition du seul NGF à quelque 166 milliards EUR si 465 appareils étaient commandés, dont 50 milliards pour les seuls coûts de conception et de développement⁷³. Produire ce système en coopération entre la France, l'Allemagne et l'Espagne, c'était garantir que leurs forces aériennes l'acquerraient, ce qui assurait un carnet de commandes relativement important avant même d'envisager les perspectives d'exportation. Cela permettait

67 « [Audition de M. Éric Trappier](#) », *loc. cit.*, 9 avril 2025. Voir aussi : « [Éric Trappier : "Il faut préserver le modèle de défense français"](#) », *loc. cit.*

68 « ["On peut faire tout seul" : la réponse de Dassault à la pression allemande sur l'avion de chasse du futur SCAF](#) », *Les Échos*, 27 septembre 2025.

69 NEUBERT Kjeld, « [SCAF : la ministre des Armées doute de la capacité de l'Allemagne à concevoir un avion de combat](#) », *Euractiv*, 12 novembre 2025.

70 SULLIVAN Arthur, « [FCAS : Scheitert das deutsch-französische Kampffjet-Projekt?](#) », *Deutsche Welle*, 24 février 2026 ; SPECHT Frank,

« *Letzter Vermittlungsversuch für das Kampffjet-projekt scheitert* », *loc. cit.*

71 CABIROL Michel, « [SCAF: Airbus droit dans ses bottes](#) », *La Tribune*, 4 mars 2026.

72 « [Strategisches Positionpapier des "Team Gen 6" zum Neuansatz im Projekt Next Generation Weapon System NGWS](#) », *Airbus Defence and Space*, *Autoflug*, *Diehl Defence*, *Hensoldt*, *Liebherr*, *MBDA*, *MTU Aero Engine* et *Rohde & Schwarz*, 11 juin 2026.

73 MUELLER Tobias, « [The economic costs and benefits of the European Future Combat Air System](#) », *Defence and Peace Economics*, vol. 36, n° 6, 28 janvier 2025, p. 890.

non seulement de partager les coûts de la conception et du développement de l'avion, mais aussi de répercuter ces coûts sur un nombre plus grand d'avions construits et ainsi de diminuer leur coût unitaire. Faire seul un remplaçant du NGF, c'est se priver de cet avantage. Or, la France et l'Allemagne ne disposeraient pas des mêmes marges de manœuvre financières si elles devaient assumer seules ces coûts.

En 2017, lors du lancement du programme SCAF, les dépenses militaires allemandes et françaises étaient équivalentes, de l'ordre de 40 milliards EUR par an⁷⁴. Depuis, en Allemagne, le chancelier Olaf Scholz a annoncé un « *changement d'époque* » en février 2022 et son gouvernement a créé dans la foulée un « *fonds extraordinaire* » pour financer l'acquisition de nouveau matériel par la *Bundeswehr*⁷⁵. En mars 2025, le parlement allemand a aussi adopté une réforme permettant de soustraire la majeure partie des dépenses militaires aux règles constitutionnelles limitant le déficit public⁷⁶. Le gouvernement allemand prévoit que ses dépenses militaires atteindront

153 milliards EUR à l'horizon 2029⁷⁷. Si la situation des finances publiques allemandes – la dette et le déficit publics représentent respectivement 64 % et 2,7 % du produit intérieur brut (PIB) en 2025 – lui permet cet effort budgétaire, cette dernière fait tout de même face à une crise de son modèle économique exportateur⁷⁸. Les ambitions du gouvernement allemand de recourir au « *keynésianisme militaire* » pour relancer la croissance risquent de progressivement réduire ses marges de manœuvre budgétaires sans apporter de solution pérenne à cette crise⁷⁹.

La France est dans une situation financière autrement plus complexe. Une augmentation des dépenses militaires est également en cours, mais d'une ampleur bien moindre. L'actualisation de la loi de programmation militaire 2024-2030 prévoit que les dépenses militaires se monteront à 73 milliards en 2029⁸⁰. C'est deux fois moins que ce qui est prévu en Allemagne et cette trajectoire est déjà difficilement soutenable d'après le Haut Conseil des finances publiques⁸¹. Avec une dette et un déficit publics représentant

74 « [Defence Expenditure of NATO Countries \(2014-2025\)](#) », OTAN, 2025.

75 « *Zeitenwende* » ; « *Sondervermögen* » [traduction libre] : « [Zeitenwende. Die sicherheitspolitische Lage in Europa erfordert Verteidigungsfähigkeit und wirksame Abschreckung.](#) », Bundesministerium der Verteidigung, 31 janvier 2025.

76 « [Grundgesetzänderung für Verteidigung und Sondervermögen](#) », Bundeszentrale für politische Bildung, 28 mars 2025.

77 « [Etat 2025 markiert historische Wende bei den Verteidigungsausgaben](#) », Bundesministerium der Verteidigung, 18 septembre 2025.

78 GODIN Romaric, « [L'économie allemande reste dans l'ornière d'une crise structurelle](#) », Me-

diapart, 23 août 2025.

79 GODIN Romaric, « [Les illusions et les dangers du keynésianisme militaire](#) », Mediapart, 13 avril 2026. Voir aussi : STAMEGNA Marco et al., « [The economic impact of arms spending in Germany, Italy, and Spain](#) », MPRA, mars 2024 ; SERFATI Claude, « [Des dividendes de la guerre... mais pour qui ?](#) », Chronique internationale de l'IRES, n° 190, juin 2025.

80 « [Actualisation de la LPM 2024-2030](#) », Ministère des Armées, avril 2026.

81 « [Avis relatif au projet de loi actualisant la programmation militaire pour les années 2024 à 2030 et portant diverses dispositions intéressant la défense](#) », Haut Conseil des finances publiques, 8 avril 2026.

respectivement 116 % et 5,1 % de son PIB en 2025⁸², la France n'a plus les marges de manœuvre budgétaires dont dispose encore sa voisine d'outre-Rhin. Déclarer, comme Éric Trappier en avril 2025, que « *la volonté politique doit l'emporter sur de stricts considérants budgétaires*⁸³ » ne crée pas par magie de nouvelles ressources financières. Si elles veulent financer seules la conception et la production d'un nouvel avion, les autorités françaises devront procéder à des arbitrages politiques difficiles, y compris en revoyant à la baisse les ambitions quant aux performances de l'avion⁸⁴.

2.2.2. Et des problèmes d'expertise

Au-delà des questions financières, celle de la maîtrise des compétences pour concevoir et produire deux avions de combat de part et d'autre du Rhin se pose. En France, comme le disait Éric Trappier, l'industrie aéronautique militaire est habituée à « *faire seule* ». Dassault a joué le rôle de concepteur et d'intégrateur des systèmes sur la quasi-totalité des avions de combat français depuis les années 1950. Il en va de même pour Safran et son prédécesseur, la SNECMA, qui ont conçu et fabriqué les moteurs de ces avions, jusqu'aux réacteurs

M88 qui équipent le *Rafale*⁸⁵. Thales et son prédécesseur Thomson-CSF ont quant à eux conçu et réalisé presque tous les radars ayant équipé ces avions, notamment les différentes versions du radar RBE2 du *Rafale*, ainsi que sa suite de guerre électronique SPECTRA⁸⁶.

En Allemagne, en revanche, l'industrie aéronautique n'a plus produit un avion de combat de façon autonome depuis la Seconde Guerre mondiale, ni d'ailleurs certains de ses systèmes clés. Lors du partage des tâches pour l'*Eurofighter*, 42 « *responsabilités dans la conception d'un système* » avaient été identifiées. Le britannique BAE Systems en avait obtenu 22. Les entreprises allemande DASA et espagnole CASA (aujourd'hui fusionnées au sein d'*Airbus*) ne s'en étaient vu confier respectivement que sept et trois⁸⁷. Pour les réacteurs EJ200 qui équipent cet avion, MTU réalise certes les compresseurs à basse et haute pression ainsi que le système de contrôle numérique du moteur⁸⁸. Mais sa conception repose sur un démonstrateur développé par le motoriste britannique Rolls-Royce⁸⁹. Il en va de même pour le radar *Captor* de l'*Eurofighter*, basé sur

82 « [Euro area government deficit at 2.9% and EU at 3.1% of GDP](#) », Eurostat, 22 avril 2026.

83 « [Audition de M. Éric Trappier](#) », *loc. cit.*, 9 avril 2025.

84 Propos du général Frédéric Parisot, major général de l'armée de l'air, rapportés dans CHE-NEVARD Yannick et JACOBELLI Laurent, « [Rapport d'information sur le bilan de la loi de programmation militaire 2019-2025](#) », *Assemblée nationale*, Commission de la défense et des forces armées, rapport n° 864, 15 février 2023, p. 63 ; AUDRAND Stéphane *et al.*, « [SCAF : "Sans sursaut technologique, les forces aériennes françaises risquent d'être reléguées à un rôle secondaire dans un potentiel conflit européen"](#) », *Le Monde*, 17 juin 2026.

85 « [L'épopée Safran Aircraft Engines de 1945 à 2005](#) », Safran, 19 mars 2024.

86 « [Thales à bord du Rafale de Dassault Aviation](#) », Thales, s. d. (consulté le 31 juillet 2026).

87 « *System Design Responsibilities* » [traduction libre] : MATTHEWS Ron & AL-SAAD Rashid, « [Organisational Complexity of the Eurofighter Typhoon Collaborative Supply Chain](#) », *Defense and Peace Economics*, vol. 34, n° 2, novembre 2021, p. 234, 241.

88 « [EJ200 : Powering the Eurofighter Typhoon](#) », MTU, s. d. ; « [What makes the EJ200 the best in its class?](#) », Eurojet, s. d.

89 RITCHIE Sebastian, « [Eurofighter Typhoon Part 1](#) », *loc. cit.*, p. 76.

un prototype développé par l'entreprise britannique *Ferranti*⁹⁰. Maintenant rattaché à *Leonardo*, l'ancien site édinburghois de *Ferranti* a aussi été chargé de la mise à jour de ce radar avec une antenne à balayage électronique actif⁹¹. L'entreprise allemande *Hensoldt* se basera sur ce travail pour fournir ces nouveaux radars aux forces aériennes allemandes et espagnoles⁹². Quant aux systèmes de contre-mesures de l'*Eurofighter*, ils sont réalisés par le consortium *EuroDASS*, certes rejoint par des entreprises allemandes, mais dont *Leonardo* est présenté comme le leader⁹³.

Ainsi, la France et l'Allemagne font face à des problèmes différents dans la perspective de concevoir et produire chacune leur avion de combat de nouvelle génération. En France, si *Dassault* peut claironner à juste titre qu'il sait faire un avion seul, cela ne veut pas dire que l'État est capable d'en financer seul le développement. En Allemagne, le financement sera certes plus facile à trouver, au moins à court terme. Mais acquérir toutes les compétences nécessaires pour concevoir et réaliser un avion sans partenaire étranger fera encore gonfler les coûts d'un tel programme.

2.3. La recherche de nouveaux partenaires

Dans une logique de partage des coûts, la France et l'Allemagne sont à la recherche d'autres partenaires pour concevoir et produire les avions qui remplaceront le NGF. Pour l'Allemagne, la collaboration pourrait se poursuivre avec l'Espagne. Les forces armées espagnoles ont actuellement une flotte de 182 avions de combat – soit environ 20 % de moins que les forces allemandes⁹⁴ – qu'elles devront remplacer. Une collaboration avec l'Espagne garantirait donc un certain volume de commandes supplémentaires par rapport à un programme exclusivement allemand. D'un point de vue industriel, la collaboration pourrait se poursuivre, notamment entre les branches allemandes et espagnoles d'*Airbus Defence and Space*. En effet, en même temps qu'un groupe d'entreprises allemandes lançait l'idée d'une « *Team Gen 6* », un groupe d'entreprises espagnoles (*Airbus*, *GMV*, *Grupo Oesia*, *Indra*, *ITP Aero* et *Sener*) annonçait qu'il se tenait prêt pour un projet européen alternatif au SCAF⁹⁵. Tout comme les entreprises allemandes, ces entreprises n'ont toutefois pas acquis l'expertise de leurs homologues françaises dans les rôles de maître d'œuvre, d'intégrateur et de concepteur d'un avion de combat et de ses systèmes. Le maintien d'un partenariat germano-espagnol ne résoudrait

90 *Ibid.*, p. 64-75.

91 L'activité de fabrication de radar de *Ferranti* a été rachetée par *GEC-Marconi* puis fusionnée au sein de *BAE Systems*, avant d'être rachetée par l'entreprise italienne *Finmeccanica*, renommée *Leonardo*. Voir : « [Crewe Toll through the decades](#) », *Leonardo UK*, 16 juin 2023 ; « [ECRS Mk0](#) », *Leonardo Electronics*, 2025.

92 « [ECRS Mk1 : Système Radar Commun Euro-](#)

[fighter](#) », *Hensoldt*, s. d. (consulté le 22 juin 2026).

93 « [Praetorian](#) », *EuroDASS*, s. d (consulté le 31 juillet 2026).

94 IISS, *The Military Balance 2026*, Abingdon, Routledge, 2026, p. 98-101, 140-143.

95 NEUBERT Kjeld, « [German and Spanish companies pitch themselves for alternative FCAS jet](#) », *Euractiv*, 11 juin 2026.

donc pas le problème de l'expertise et des compétences à développer.

L'hypothèse que la Suède se joigne à un projet allemand est également évoquée dès 2025, alors que la relation entre *Airbus* et *Dassault* s'envenime⁹⁶, puis à nouveau lors de l'annonce de l'abandon du NGF⁹⁷. Bien que la flotte d'avions de combat suédoise ne représente qu'environ 45 % de la flotte allemande⁹⁸, la participation de la Suède garantirait là encore un volume de commandes supplémentaires. Mais il faudrait pour cela que les gouvernements participant au programme se mettent d'accord sur un cahier des charges commun. En effet, la doctrine suédoise d'«*opérations dispersées*» repose sur un avion plus léger, qui ne correspondrait pas aux préférences allemandes⁹⁹. Il faudra aussi se mettre d'accord sur un calendrier, les autorités suédoises estimant avoir besoin d'un nouvel avion plus tard que ce qu'avaient prévu les partenaires du SCAF¹⁰⁰. D'un point de vue industriel, l'avionneur suédois *Saab* a certes

joué le rôle central de maître d'œuvre, de concepteur et d'intégrateur des systèmes pour l'avion de combat *Gripen*. Toutefois, si un programme d'avion de combat germano-suédois ou germano-hispano-suédois devait voir le jour, il serait peu probable que les autorités allemandes et *Airbus Defence and Space* acceptent de céder ces rôles à *Saab*.

Dès l'abandon du NGF, le ministre allemand de la Défense Boris Pistorius a déclaré que l'intégration à un programme existant faisait aussi partie des options¹⁰¹. Le Royaume-Uni, l'Italie et le Japon sont engagés ensemble dans le *Global Combat Air Programme* (GCAP) qui vise à faire entrer en service un avion de combat de nouvelle génération, baptisé *Tempest* au Royaume-Uni, à l'horizon 2035¹⁰². Celui-ci serait *a priori* un appareil plus lourd que ce qui était envisagé pour le NGF¹⁰³. Dès 2023, *The Times* rapportait que Berlin pourrait être tenté d'abandonner le SCAF pour rejoindre le GCAP¹⁰⁴, ce que les autorités allemandes avaient nié à l'époque¹⁰⁵. En décembre 2025, le ministre italien de la

96 « [CDU-Verteidigungspolitiker fordert Abbruch von FCAS-Vorhaben](#) », *Hartpunkt*, 3 décembre 2025. Voir aussi : NEUBERT Kjeld, « [As France wavers on FCAS, Europe weighs alternatives for its next-gen fighter jet](#) », *Euractiv*, 13 octobre 2025.

97 HEPHER Tim, SIEBOLD Sabine et RUGAMER Maria, « [Airbus leans towards Saab as Franco-German fighter unravels](#) », *Reuters*, 10 juin 2026.

98 IISS, *The Military Balance 2026*, op. cit., p. 144-146.

99 BERGS Christoph et TERHORST Linus, « [FCAS: France and Germany's Fight for a Future Fighter](#) », *RUSI*, 30 avril 2026.

100 CENCIOTTI David, « [Inside the Evolving Nordic Airpower: How the Swedish Air Force Is Adapting to the Russian Threat](#) », *The Avionist*, 3 décembre 2025.

101 LAGNEAU Laurent, « [Après l'échec du](#)

[SCAF, Berlin envisage quatre options pour moderniser sa force aérienne, dont l'achat de F-35 supplémentaires](#) », *Zone militaire*, 10 juin 2026.

102 « [The Global Combat Air Programme](#) », *House of Commons*, Defence Committee, HC 598, 14 janvier 2025, p. 1. Certains partenaires du programme demanderaient même une entrée en service avant cette date. Voir : GOSSELIN-MAYO Elisabeth, « [GCAP timeline could shrink "by a couple of years," Leonardo CEO says](#) », *Breaking Defense*, 31 juillet 2026.

103 « [Audition du général d'armée aérienne Jérôme Bellanger](#) », loc. cit.

104 MOODY Oliver, « [Germany may abandon €100bn fighter jet project with France](#) », *The Times*, 1^{er} novembre 2023.

105 MACKENZIE Christina et MARTIN Tim, « [France maps out Rafale exports for Saudi, India, but future fighter tension with Germany lingers](#) », *Breaking Defense*, 3 novembre 2023.

Défense Guido Crosetto se disait ouvert à ce que l'Allemagne rejoigne le GCAP¹⁰⁶ et son homologue britannique Luke Pollard déclarait que le programme restait « ouvert à de nouveaux partenaires¹⁰⁷ ». Certains industriels du programme partagent ce point de vue. En mars 2026, le PDG de *Rolls-Royce*, Tufan Erginbilgiç, se disait lui aussi « ouvert » à ce que l'Allemagne rejoigne le GCAP, soulignant l'agrandissement du carnet de commandes que cela permettrait¹⁰⁸. Après l'abandon du NGF, en juin 2026, le PDG de *Leonardo* Lorenzo Mariani s'y déclarait pareillement favorable. Selon lui, « ce serait une bonne chose d'avoir un autre partenaire qui dispose à la fois des moyens financiers et des compétences industrielles¹⁰⁹ ».

Intégrer un nouveau partenaire au sein du GCAP demanderait cependant de rouvrir le dossier du partage industriel. L'Allemagne pourrait exiger pour son industrie une charge de travail et des responsabilités en relation avec sa contribution financière au

programme¹¹⁰. Il n'est pas certain que les trois partenaires initiaux soient prêts à lui accorder plus qu'un rôle secondaire dans le GCAP¹¹¹. Quoi qu'il en soit, le temps que prendraient ces nouvelles négociations retarderait l'avancement du projet. C'est notamment pour cette raison qu'en décembre 2025, un rapport parlementaire britannique recommandait d'exclure « tout accord de partenariat supplémentaire susceptible de compromettre la date de mise en service prévue pour 2035¹¹² ». Charles Woodburn, PDG de l'avionneur britannique *BAE Systems* déclarait également en juillet 2026 que « la fenêtre d'opportunité pour ajouter un nouveau partenaire au programme, surtout s'il s'agit d'un partenaire important, [était] en train de se refermer¹¹³ ».

La France aussi cherche de nouveaux partenaires¹¹⁴. En juin 2026, l'ambassadeur de France à Stockholm et ancien directeur adjoint de la DGA Thierry Carlier laissait entendre que la France pourrait aussi

106 NEUBERT Kjeld, « [Avions de combat : l'Italie ouverte à l'idée que l'Allemagne rejoigne le projet GCAP si elle abandonne le SCAF](#) », *Euractiv*, 5 décembre 2025.

107 « [open to other partners joining](#) » [traduction libre] : « [Global Combat Air Programme : Question for Ministry of Defence](#) », *UK Parliament*, 18 décembre 2025.

108 DANIEL Alex, « [Rolls-Royce boss "open" to Germany joining UK's fighter jet project](#) », *The Guardian*, 2 mars 2026.

109 « "If you wanted to bring a new nation now, with the same rights as the other three, this would be a little bit disruptive", he said, but "the long-term benefits are clear." » ; « So having another partner with both money and industrial competence would be good. » [traduction libre] : « [Italy open to Germany joining fighter jet project, says Leonardo chief](#) », *Financial Times*, 22 juin 2026.

110 BERGS Christoph & TERHORST Linus, « [FCAS: France and Germany's Fight for a Future Fighter](#) », *loc. cit.*

111 NEUBERT Kjeld, « [As France wavers on FCAS, Europe weighs alternatives](#) », *loc. cit.*

112 « Any additional partnering arrangements that could jeopardise the 2035 in-service date should not be contemplated. » [traduction libre] : « [The Global Combat Air Programme](#) », *loc. cit.*, p. 8, § 21.

113 « the window for additional partnership, particularly if it was a significant additional partnership, is closing » [traduction libre] : OLIVER Matt, « [BAE warns Germany time is running out to join UK fighter jet programme](#) », *The Telegraph*, 30 juillet 2026.

114 ZÁBOJI Niklas, « [Nach FCAS-Scheitern: Frankreich sondiert neue Kampffjetpartnerschaft](#) », *FAZ*, 23 juillet 2026.

rechercher une coopération avec la Suède et *Saab*¹¹⁵, qui avaient déjà participé au *nEUROn*. Une source de l'Élysée le confirmait en août, précisant que les deux pays étaient intéressés par des avions « assez similaires, assez petits ». Cette coopération pourrait par exemple porter sur la production d'un moteur¹¹⁶. Reste à voir si les acteurs impliqués sauraient se mettre d'accord sur le cahier des charges des avions, le calendrier du programme, la répartition des tâches et la gouvernance du projet. De plus, une coopération avec Stockholm n'amènerait pas les mêmes moyens financiers que le partenariat abandonné avec Berlin et Madrid. En 2025, le PIB de la Suède représentait moins de 10 % des PIB cumulés de l'Allemagne et de l'Espagne¹¹⁷ et ses dépenses militaires moins de 13 % de leurs dépenses militaires cumulées¹¹⁸.

Du côté de *Dassault*, Éric Trappier a laissé entendre qu'il était ouvert à ce que le développement du futur avion de combat puisse se faire avec des partenaires hors

d'Europe, mais qu'il devrait s'agir d'un choix du gouvernement français¹¹⁹. Alors que se négocie avec l'Inde un contrat pour 114 avions *Rafale* dont New Delhi veut localiser une partie de la production en Inde¹²⁰, le gouvernement indien a aussi indiqué à son homologue français qu'il souhaiterait travailler avec lui sur un avion de combat de prochaine génération¹²¹. Dans ce contexte, les exigences de l'Inde en matière de charge de travail et de transfert de technologies pourraient être importantes, vu son ambition de réduire sa dépendance à des fournisseurs étrangers en matière d'armement¹²². Le gouvernement français devra en outre prendre en compte le fait que la Russie – qu'il considère comme la principale menace contre ses intérêts¹²³ – demeure un partenaire militaire privilégié de l'Inde¹²⁴. Partager avec cette dernière les secrets de conception d'une plateforme devant assurer la pérennité de la dissuasion nucléaire française n'est donc pas sans risque.

115 DRIF Anne, « [“Dassault et Saab se respectent” : la France se tourne vers la Suède pour son futur avion de combat](#) », *Les Echos*, 10 juin 2026.

116 KAYALI Laura, « [France opens door to fighter jet cooperation with Sweden](#) », *Politico*, 28 août 2026.

117 « [Gross domestic product at market prices](#) », *Eurostat*, 28 août 2026.

118 « [Defence Investment of NATO Countries \(2014-2026\)](#) », NATO, juillet 2026, p. 6.

119 « [Audition de M. Éric Trappier](#) », *loc. cit.*, 1er juillet 2026 ; « [Résultats semestriels 2026 – Questions/réponses](#) », *Dassault Aviation*, 22 juillet 2026.

120 LAGNEAU Laurent, « [L'Inde a officiellement](#)

[transmis à la France une lettre de demande pour se procurer 114 Rafale supplémentaires](#) », *Zone militaire*, 3 juin 2026.

121 LAGNEAU Laurent, « [L'Inde a l'intention de participer à un projet d'avion de combat de nouvelle génération mené par la France](#) », *Zone militaire*, 9 août 2026.

122 QUÉAU Yannick, « [Une illustration des ambitions contrariées de l'Inde dans son espace indo-pacifique](#) », *Note d'analyse du GRIP*, 20 novembre 2023, p. 14-18.

123 « [Revue Nationale Stratégique 2025](#) », *SGDSN*, 14 juillet 2025, p. 8, 12-13.

124 SHARMA Yashraj, « [Russian troops, warships in India soon? Why their new military pact matters](#) », *Al Jazeera*, 24 avril 2026.

Conclusion

L'échec du NGF est dû à plusieurs facteurs, mais deux ont été particulièrement mis en avant par les acteurs impliqués. D'une part, les autorités françaises n'ont jamais réussi à faire admettre définitivement à leurs homologues allemandes les besoins spécifiquement français qui devaient être inscrits dans le cahier des charges : un avion navalisé et capable de missions nucléaires. D'autre part, *Dassault Aviation* et *Airbus Defence and Space* se sont opposés sur les modalités d'organisation de la gouvernance et sur la répartition de la charge de travail. Ce sont en fait deux modèles qui se faisaient face. *Airbus Defence and Space* défendait celui de la coopération qui a donné naissance à l'*Eurofighter*, même si ce programme multinational n'a pas permis de réduire ses coûts par rapport à ceux du *Rafale* français. Du côté de *Dassault*, on préférait s'inspirer du *nEUROn*, en oubliant qu'il ne s'agissait que d'un démonstrateur et que le modèle de

gouvernance et de partage des tâches avait été rendu possible par la prédominance financière de la France dans ce programme.

L'évocation de pistes de sortie ou de « plans B » a sans doute également joué dans l'échec de cette collaboration. Le « changement d'époque », augmentant massivement les moyens que l'Allemagne accordait à son appareil militaire, a pu lui donner l'impression qu'elle n'avait plus besoin de traiter d'égal à égal avec la France. De l'autre côté du Rhin, se concentrer sur les savoir-faire acquis lors de la conception du *Rafale* a pu conduire *Dassault* et les autorités françaises à refuser de travailler avec un partenaire qui ne reconnaîtrait pas leur prééminence. Les pistes de sortie évoquées, qu'il s'agisse de conserver certains éléments du SCAF, de « faire seul » ou d'aller chercher d'autres partenaires, ne seront pourtant pas sans écueil.



Le GRIP a pour objectif la recherche et l'information sur les questions de paix et de sécurité internationales. Ses travaux portent sur :

- les conflits armés, leur gestion, leur prévention et leur résolution, notamment grâce aux outils du maintien de la paix, ainsi que leurs impacts humains et écologiques ;
- les politiques de sécurité et de défense, notamment au niveau européen ou en Afrique ;
- la production, le commerce, l'usage et le contrôle des armements.

Le GRIP entend contribuer à un monde moins armé et plus sûr en faisant la promotion des valeurs de paix, du règlement pacifique des différends et de la sécurité humaine. Il prend en compte dans ses travaux les conséquences humaines, sociales, économiques et écologiques des activités militaires et de production d'armement.

Le GRIP considère que les enjeux de sécurité et de défense doivent faire l'objet d'un débat démocratique et pluraliste. Il œuvre pour préserver l'accès des citoyen-ne-s, des médias et des décideur-euse-s politiques à une recherche indépendante sur ces questions.

5 BONNES RAISONS DE SOUTENIR LE GRIP

Le GRIP a pour mission d'étudier les conflits et les conditions de la paix. Il le fait dans l'optique de donner aux citoyens, à la société civile et aux élus accès à des analyses indépendantes permettant aux décideurs comme au grand public de renforcer leurs capacités critiques face à des enjeux complexes où s'entremêlent des intérêts politiques et économiques et des conceptions normatives et éthiques parfois contradictoires. En faisant un don au GRIP, vous participez au renforcement de ses moyens et œuvrez à :

1. Développer une recherche indépendante sur la paix ;
2. Consolider les capacités en tant que force de proposition auprès des décideurs politiques ;
3. Garantir l'accès en langue française à une recherche rigoureuse et accessible au public ;
4. Former une relève à qui il incombera de relever les défis de demain ;
5. Préserver l'activité Édition du GRIP qui permet de mettre de l'avant les combats des acteurs au service de la paix qu'ils soient journalistes, médiateurs ou militants des droits de la personne.

Le GRIP ne saurait accomplir efficacement sa mission d'information et de sensibilisation du public sans le soutien de donateurs motivés par la défense de la paix comme bien commun.

En soutenant le GRIP, vous contribuez au renforcement d'une recherche indépendante et de qualité au service de la société civile sur de nombreux sujets sensibles relatifs aux droits humains, aux libertés fondamentales ou encore à la sécurité des personnes. Vous permettez aussi aux chercheurs du GRIP de s'investir dans la formation d'une relève étudiante, en fournissant un encadrement propice à la transmission des savoirs et des compétences nécessaires à l'analyse critique des enjeux de société.

→ Rejoignez-nous sur www.grip.org

→ **Devenez donateur :** IBAN : BE87 0001 5912 8294 BIC/SWIFT : BPO TBE B1