

Tirer les leçons de l'échec de l'avion franco-allemand du future

Editoriale

L'échec est retentissant, autant qu'attendu. Le système de combat aérien du futur (SCAF), le projet franco-allemand à 100 milliards d'euros lancé officiellement par le président Emmanuel Macron et la chancelière Angela Merkel en 2017, a perdu son cœur, aussi stratégique qu'emblématique : les deux Etats ont annoncé lundi 8 juin que l'avion de combat commun des années 2050, autour duquel devaient tourner les armes aériennes de demain, drones en tête, ne se fera pas.

Les deux avionneurs impliqués, le français Dassault (avec son Rafale) et le franco-germano-espagnol Airbus (avec son Eurofighter), se renvoient la responsabilité du fiasco, après s'être écharpés pour tenir le manche du programme. Le premier reproche à Airbus de vouloir s'approprier des compétences qui lui manquent dans le domaine militaire, et aux Allemands de rester trop liés aux Etats-Unis pour leur défense. Airbus dénonce le nationalisme de Dassault, qui, fort des commandes de l'Etat français, a toujours réalisé seul ses avions et brandit son leadership comme un étendard.

C'est le paradoxe des fleurons. Des entreprises comme Dassault, Thales ou le motoriste Safran sont des piliers de la souveraineté française et portent de grands succès à l'export. Mais, pour ces raisons mêmes, ils rechignent à partager avec leurs partenaires et néanmoins concurrents européens des savoir-faire qui relèvent de la haute technologie (en l'occurrence : furtivité, calculateurs de vols, systèmes de communication). Les responsables politiques n'imposent rien à leurs industriels, au bout du compte.

Paris et Berlin mobilisent les militaires et les industriels sur le projet depuis les années 2010. Le couple franco-allemand a donné une impulsion forte, mais sans même s'accorder sur le préalable indispensable, la définition d'un besoin commun : de

quelle arme aérienne l'Europe aurait-elle besoin à l'horizon 2050-2100 pour se défendre ? Faute de définition, d'une vision partagée, le projet a subi de nombreuses pressions dans chacun des deux pays. Ces derniers mois, le chancelier Friedrich Merz a dû soutenir le SCAF contre une partie de son propre camp, en affrontant l'opposition de son ministère de la défense. La guerre menée par la Russie contre l'Ukraine a en outre questionné la pertinence d'un projet si lourd, alors que le champ de bataille est dominé par un usage véritablement industriel de drones et de missiles longue portée. Le bilan est amer car, à la fin, tout le monde perd. Si elle en maîtrise la technologie, la France ne pourra se payer seule un avion de combat dont les coûts de développement, uniquement, sont déjà estimés à 50 milliards d'euros sur dix ans. Du temps précieux a en outre été perdu pour la défense européenne. Lui aussi parti d'un accord franco-allemand, un autre programme stratégique, celui du char de combat du futur, vit les mêmes tensions politico-industrielles. Il a pris beaucoup de retard.

La guerre menée par la Russie exige pourtant des décisions rapides, dans ces domaines où les Etats s'engagent pour préparer les décennies à venir. L'Europe ne peut pas se contenter d'acheter ses armes sur les étagères de l'industrie américaine ou asiatique. Elle reste mise au défi d'arrimer des puissances militaires moyennes à ses propres programmes industriels – telle l'Espagne, entrée dans le programme SCAF en 2019. Il faut espérer que le crash de ce projet serve de leçon, afin que d'autres, plus modestes peut-être mais complémentaires et efficaces, avancent pour soutenir la défense commune.