

## **L'échec du SCAF ou l'imbroglione européen**

*di Federico Santopinto*

Pour l'analyste, la mise à l'arrêt du système de combat aérien du futur illustre les rivalités stratégiques et économiques à l'œuvre entre les Etats membres

A peine annoncé, l'abandon partiel du programme destiné à développer le système de combat aérien du futur (SCAF) fait déjà couler beaucoup d'encre. A juste titre, car ce renoncement risque de créer un casse-tête pour l'Europe de la défense. Que feront désormais la France, l'Allemagne et l'Espagne, qui s'étaient engagées ensemble dans ce projet ? Comment réagiront les autres capitales européennes ? Les velléités de Paris et de Berlin de développer, chacun de son côté, seul, un programme aussi complexe paraissent, du moins à ce stade, peu réalistes.

La France n'est pas le seul pays confronté à une contrainte budgétaire majeure. Certes, l'Allemagne se trouve dans une situation financière plus confortable, mais ses marges de manœuvre ne doivent pas être surestimées. Dans les quatre ou cinq ans à venir, Berlin disposera sans doute de ressources supérieures à celles de ses partenaires européens pour financer ses propres programmes de défense. A plus long terme, toutefois, ces marges pourraient ne pas suffire à soutenir un programme aussi coûteux.

Se pose alors la question des alliances que les grands pays européens pourraient nouer avec des pays tiers afin de développer un système de combat aérien moderne. En France, la possibilité d'un partenariat avec l'Inde a été régulièrement évoquée au cours des derniers mois. L'Allemagne, de son côté, pourrait être tentée de se tourner vers la Suède et l'Espagne, sur la base d'une posture dominante néanmoins, ce qui s'accorderait difficilement avec l'idée même d'intégration européenne. Dans cette

optique, Berlin pourrait, en outre, regarder vers la Turquie, qui, elle aussi, développe un projet d'avion de sixième génération. Parallèlement, le programme concurrent du SCAF, le GCAP [*Global Combat Air Programme*] Tempest, qui associe l'Italie, le Royaume-Uni et le Japon, reste sur les rails, même si son avenir est également incertain.

Imaginons que les scénarios d'un partenariat entre la France et l'Inde, d'un côté, et entre l'Allemagne et d'autres pays européens ainsi que la Turquie, de l'autre, se concrétisent – bien que cela reste purement hypothétique à ce jour. Imaginons également que le programme GCAP Tempest demeure d'actualité. Cela signifierait que les trois plus grands pays de l'Union européenne (UE) – la France, l'Allemagne et l'Italie –, incapables de coopérer, finiraient par développer trois avions de combat distincts avec deux, voire trois partenaires extra-européens, si l'option turque était retenue. Une telle évolution se ferait, bien entendu, au prix d'importants transferts technologiques vers des pays tiers qui, à terme, pourraient devenir des concurrents industriels directs des Européens et de leur base industrielle de défense.

### **Points de blocage**

Reste, de surcroît, la question espagnole, particulièrement délicate. Eu égard à la situation politique actuelle, il est difficile d'imaginer que le gouvernement socialiste de Pedro Sanchez puisse acheter des F-35 américains, tant la relation entre les Etats-Unis et l'Espagne est dégradée. Cependant, si les conservateurs devaient revenir au pouvoir à Madrid, cette option serait probablement l'une des premières à ressurgir, ce qui compliquerait encore plus la donne.

Face à de tels scénarios, l'ambition européenne de consolider l'industrie de défense, d'éviter les duplications inutiles et de renforcer l'autonomie stratégique du continent se trouverait gravement compromise. Dès lors, peut-on espérer que l'UE agisse et aide les Etats membres à résoudre cet imbroglio ? Pour l'heure, une telle hypothèse paraît irréaliste. Pourtant, l'UE pourrait faire valoir deux atouts majeurs. D'une part, elle est capable de mobiliser des financements considérables, notamment par le biais d'emprunts communs. D'autre part, elle dispose d'un système décisionnel éprouvé, fondé sur le pouvoir de proposition de la Commission et sur des décisions prises par

les Etats membres à la majorité qualifiée, dans le cadre de la méthode communautaire.

Les Etats membres, eux, font face à d'importantes contraintes budgétaires. Surtout, ils ont largement démontré leur incapacité à s'entendre sur les grands programmes industriels de défense structurants, pourtant indispensables à l'autonomie stratégique européenne. Les points de blocage sont bien connus ; ils concernent la gouvernance, la répartition industrielle et le contrôle des technologies critiques. Sur tous ces sujets, les compromis intergouvernementaux se révèlent, au mieux fragiles, au pire impossibles.

Malgré cela, l'idée que Bruxelles puisse être associée au développement d'un programme aéronautique aussi vaste, aussi onéreux et d'aussi longue haleine que le SCAF demeure une chimère. Elle ne suscite guère plus que des haussements d'épaules. Il y a de bonnes raisons à cela : les principaux atouts de l'Union sont précisément ceux que les grands Etats membres considèrent avec le plus de suspicion. La capacité budgétaire de l'UE et sa vocation à promouvoir l'intégration apparaissent, aux yeux des Etats membres, comme des menaces pesant sur l'illusion de leur souveraineté nationale, plutôt que comme une solution. En fin de compte, les leviers qui pourraient permettre aux Européens de bâtir leur autonomie stratégique industrielle coïncident exactement avec ce que les Etats membres redoutent le plus. Federico Santopinto est responsable du programme Europe à l'Institut de relations internationales et stratégiques