SCAF : L’industrie aéronautique allemande veut son propre chasseur

Category: 2020-2030,2030-2040,Actualités,Armement,Asie Centrale,Asie Pacifique,Europe de l'Ouest,Souveraineté
14 février 2026



L’industrie allemande est sortie du bois. Sa filière aéronautique a officiellement pris position dans le conflit qui oppose Paris à Berlin sur le système aérien du futur (SCAF). Dans une tribune avec le vice-président du syndicat IG Metall, Jürgen Kerner, la présidente de la Fédération des industries aéronautiques et de l’espace, Marie-Christine von Hahn, engage le

gouvernement allemand à développer son propre avion de combat.

« Depuis près d'un an, l'entreprise française Dassault revendique de facto la mainmise sur le projet », déplorent les deux dirigeants dans un texte publié ce lundi matin par le journal « *Handelsblatt* ». Pour les responsables, l'attitude de l'avionneur français est « *une invitation à nous renier au plan industriel : ça ne peut pas passer* ».

« Deux avions au sein d'un SCAF européen commun »

Désigné comme maître d'oeuvre, Dassault martèle depuis l'été dernier qu'il lui faut un leadership industriel plus clair sur le pôle avion de combat du SCAF, réparti à parts égales entre l'avionneur, Airbus Allemagne et Airbus Espagne. Une idée qui a suscité une levée de boucliers de la part d'Airbus.

Depuis, les mois passent sans qu'aucune décision ne soit prise. Les deux signataires appellent donc le gouvernement allemand à mettre fin à « une longue période d'incertitude » alors que les Etats-Unis sont en train de lâcher l'Europe. Il s'agit de faire preuve de « responsabilité en reconnaissant clairement les désaccords ».

Bilan des courses ? « Pourquoi nous accrocherions-nous donc à un super-jet unique qui devrait tout faire et satisfaire tous les intérêts ? La réponse cohérente est la suivante : deux avions au sein d'un SCAF européen commun », prônent les deux dirigeants, qui rappellent que le SCAF est bien plus qu'un avion de combat. « Conduite sans pilote, capteurs, mise en réseau, propulsion, armement : tout doit interagir de manière innovante », soulignent Jürgen Kerner et Marie-Christine von Hahn.

Dans un courrier adressé au ministre allemand de la Défense, Boris Pistorius, IG Metall avait déjà estimé début décembre que Dassault s'était disqualifié comme partenaire en Europe. *« Nous ne faisons plus confiance à Dassault »,* écrivaient alors Jürgen Kerner et le président du comité d'entreprise d'Airbus Defence & Space, Thomas Pretzl.

Une lettre à la chancellerie

La prise de position de l'industrie allemande constitue, elle, une nouveauté. Elle intervient alors que Berlin évalue la possibilité de rejoindre le programme GCAP d'avion de combat mené par Londres, Rome et Tokyo. Alors que Paris plaide toujours pour un programme unique, la présidence de la République a envoyé une lettre à la chancellerie pour savoir s'il était exact qu'elle se tournait vers le projet concurrent, mené par le Royaume-Uni, avec l'Italie et le Japon (BAE Systems, Leonardo et Mitsubishi).

« Il nous a été répondu que l'engagement du chancelier n'avait pas changé et qu'à Berlin, on estimait toujours stratégique d'avoir un avion de sixième génération européen », expliquait-on ce lundi au ministère des Armées. L'inquiétude à Paris était née des articles de la presse italienne qui relataient la semaine dernière que le chancelier Friedrich Merz avait demandé à la présidente du Conseil des ministres, Giorgia Meloni, son assentiment, au cas où l'Allemagne souhaite rejoindre le programme CGAP. Lequel soulève d'ailleurs des critiques du côté de Rome et de Leonardo, qui se plaignent que BAE Systems ne partage pas suffisamment ses données avec ses partenaires et se garde la part du lion.

Quoi qu'il en soit, plus le temps passe, plus les industriels se déchirent et plus les lobbys, en ce moment essentiellement allemands, donnent de la voix. Jürgen Kerner et Marie-Christine von Hahn estiment que la construction de deux avions représenterait pour l'Allemagne « une nouvelle opportunité ». « Nous ne nous associons plus à un projet multinational, mais mettons en place notre propre programme et recherchons ensuite des partenaires qui souhaitent y participer », plaident les deux dirigeants.

Soucieux de ménager l'impact politique désastreux de cette décision, ils soulignent qu'« une approche à deux avions n'est pas un échec, mais l'arrivée à maturité de ce projet ». Pour les responsables, cette approche va permettre « des priorités nationales différentes » et réduira « les frictions » entre Paris et Berlin, car la coopération aura lieu « là où elle est économiquement et technologiquement utile », sans être déterminée par une « symbolique politique ».

A Paris, on concède qu'il y a un besoin de clarification et on sent un certain découragement. Le projet politique du SCAF, s'unir pour se défendre, n'a jamais eu autant de force au vu des injonctions américaines qui demandent aux Européens de prendre leur défense en main. Le projet industriel n'a de son côté jamais été aussi mal en point, ce qui laisse la voie libre aux lobbys industriels pour plaider en faveur de la multiplication des avions, et donc des crédits publics.

Emmanuel GRASLAND et **Anne BAUER**
Les Echos
Mardi 09 février 2026