

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: - (2023)
Heft: 6

Artikel: La Belgique s'invite dans le SCaF
Autor: Kümmerling, Pascal
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1055319>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 19.02.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Belgique

La Belgique s'invite dans le SCAF

Pascal Kümmerling

Journaliste spécialisé dans l'aéronautique, Avia News

La Belgique s'invite par la petite porte en tant qu'observateur dans le complexe programme de Système de combat aérien du futur (Scaf), développé par la France, l'Allemagne et l'Espagne. Bruxelles marque ainsi sa volonté de rapprochement en vue du développement d'un système de 6^e génération européen. Il s'agit de ne pas rater cette importante étape après être totalement passé à côté de la 5^e génération. Pour Bruxelles, il s'agit de la dernière chance pour disposer d'un avenir européen en matière d'avions de combat.

Changement de ton ?

Cette décision a créé une demi-surprise après les déclarations au mois de mai du patron de Dassault Aviation Eric Trappier, qui s'était dit opposé à l'élargissement du programme à d'autres pays, craignant de nouvelles difficultés de partage des tâches entre industriels et d'ajouter : « *Je ne vois pas pourquoi je donnerais du travail aux Belges aujourd'hui.* » En parallèle, on avait également senti que la décision de Bruxelles d'acquiescer le F-35 n'était toujours pas digérée du côté de Paris. Pour autant, un semblant de détente est amorcé avec cette décision. Un officier belge de haut rang à la retraite, déclarait il y a peu « *La Belgique est européenne, mais s'il n'existe pas d'avion de 5^e génération européen à ce jour, les avionneurs et politiques doivent s'en prendre à eux-mêmes, essayons de ne pas passer à côté de la 6^e.* »

Le cadre prévu

La Belgique aura un cadre particulier en tant qu'observateur « dans un premier temps puisqu'on est dans une phase relativement complexe » de conception et de production qui ne se prête pas à une participation plus directe. Il faudra également par la suite, en cas de confirmation de Bruxelles, intégrer les industriels belges au programme. Mais cela interviendra plus tard.

« L'avion de 6^e génération est plus qu'un avion. C'est un ensemble de systèmes de combat interopérables, tels que des drones. On a une industrie en Belgique avec un savoir-faire qui peut être valorisé à ce niveau. Et le SCAF offre cette possibilité », a en effet déclaré la ministre de la Défense Belge M^{me} Dedonder. En tout cas, il laisse a priori

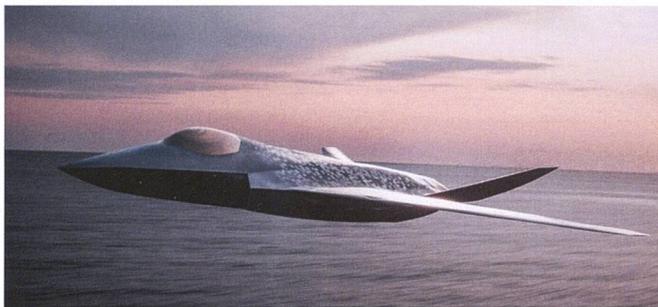
espérer davantage d'opportunités pour Bruxelles que le programme que le second programme européen emmené par les Britanniques en coopération avec l'Italie et le Japon. Et de souligner que la volonté de Bruxelles est de s'assurer un « maximum de retombées économiques, d'où cette montée précoce dans un des programmes phares » en matière d'aviation de combat du futur. D'un point de vue financier la Belgique est prête à investir 360 millions d'euros pour participer à ce programme.

Le programme SCAF

Lancé par la France et l'Allemagne en 2017, rejoint par l'Espagne en 2019, le grand projet européen baptisé SCAF (Système de combat aérien du futur) est entré dans une nouvelle phase de son développement : la phase « 1B ». Le SCAF doit entrer en service à l'horizon 2047-2050 à la suite nombreux retards.

Les ingénieurs de Dassault Aviation et d'Airbus se penchent désormais sur le design du NGF (Next Génération Fighter), l'avion de chasse au cœur du programme. Le projet Scaf a en effet pour but de produire des chasseurs de nouvelle génération, associés à des drones d'appui, le tout étant connecté grâce à un « cloud de combat ». Une technologie qui doit permettre à l'ensemble de communiquer avec le sol, les avions existants, les satellites, mais aussi les plates-formes navales. Fin 2025, l'architecture finale du système sera dévoilée. La phase 2 du programme pourra alors prendre effet. Entre 2026 et 2028, il s'agira de construire les premiers démonstrateurs de vol, en espérant arrêter le développement du programme à partir des années 2030.

Rappelons que la loi de finances de 2020 prévoyait 1,4 milliard d'euros d'autorisations d'engagement, visant à couvrir le lancement des premières activités de développement du programme de démonstration. L'investissement prévu dans le SCAF, à parité entre Paris et Berlin 7, est pour le moment d'environ 4 milliards d'euros d'ici à 2025-2026 (démonstrateur), et de 8 milliards d'euros d'ici à 2030, après quoi viendront les dépenses d'industrialisation. Le coût total du programme est évalué par certains analystes à une fourchette comprise entre 50 et 80 milliards d'euros.



La dernière chance

Aux Etats-Unis, le programme NGAD d'avion de 6^e génération est déjà bien engagé avec un vol inaugural d'un démonstrateur l'hiver dernier déjà. En Chine, un projet est également lancé et l'on sait à quelle vitesse le pays travaille. Les deux projets européens CGAP/Tempest et Scaf représente la dernière chance pour le continent de pouvoir maintenir une industrie de pointe en matière de systèmes aériens de combat. Dans le cas contraire, il faudra se tourner une nouvelle fois en direction de l'allié américain, mais de manière définitive.

Dans le cadre du programme Scaf, les fondamentaux de la réussite ont été clairement posés par Airbus et Dassault Aviation. L'exportabilité, de même que les « remote carriers », doivent impérativement être attractifs pour attirer les clients. Un concept qui permet de baisser les coûts de production et de diffuser les standards européens doit être intégré. A cela il faut ajouter le renforcement de l'autonomie stratégique qui renvoie en grande partie à la problématique de la « désITARisation », c'est-à-dire à la moindre exposition à la réglementation ITAR (International Traffic in Arms Regulations), qui permet aux Etats-Unis de s'opposer à l'exportation de matériels comportant des composants américains. La réglementation ITAR pèse ainsi comme une épée de Damoclès sur de nombreux projets d'exportation européen. Mais il faut également simplifier le dialogue européen qui retarde souvent les grands projets européens ne permettant pas de tracer une feuille de route suffisamment commune. La dernière étape concerne les susceptibilités : seuls les meilleurs industriels doivent être sélectionnés sous peine de carences et de nouveaux retards. Il est déjà évident qu'il faudra accepter des restructurations et autres fusions au sein de cette industrie. Il y aura des perdants et des gagnants ; c'est également l'enjeu de cette bataille qui agite les capitales.

P. K.

News

F-35A pour la Belgique

La Belgique a commandé 34 F-35A *Lightning II* pour un budget de 4 milliards € jusqu'en 2030. Les deux premiers appareils de la tranche 4 seront livrés en décembre 2023.



Revue des revues

Géopolitique

Col EMG Alexandre Vautravers

Rédacteur en chef, RMS+

Le bimestriel *Carto* de l'éditeur français Areion propose une vision synthétique et géographique de sujets complexes. La revue est eclectique – ce qui rend caduque toute tentative de compte-rendu car les grands titres ne lui font pas justice. On déniche en effet quelques perles inattendues en feuilletant cette revue très dense en informations et riche en réflexions. Trois numéros ont particulièrement attiré notre attention : le numéro 69 (janvier 2022) est consacré aux frontières et aux migrations ; le numéro 72 (juillet 2022) traite des questions énergétiques ; le numéro 75 (janvier 2023) est consacré à la géographie de l'eau.

Au delà de ces grands dossiers, le premier cité s'intéresse à l'Arctique et au risque d'éclatement de la Bosnie herzégovine ; le dernier numéro compte un article consacré à la « vague rose » en Amérique latine et à l'extrême droite en Europe.

La revue *Conflicts* est une mine d'articles brefs et capables de provoquer des remises en questions et des réflexions sur des sujets d'actualité comme des sujets délaissés par les médias. La revue se diversifie et propose désormais des cours en ligne à ses abonnés.

Dans *Conflicts* No. 46 (août 2023), Alexis Feertchack s'intéresse au risque de l'emploi d'armes atomiques dans la guerre en Ukraine. Ce numéro compte un dossier consacré au couple franco-italien, qui peut se résumer ainsi : plus de gaz et moins de migration.

Le numéro 43 (janvier 2023) consacre un dossier au nouvel essor des entreprises militaires privées.

Dans le numéro 42 (novembre 2022), le général d'armée (2S) Jean-Marie Faugère se navre que « la culture stratégique de nos élites (soit) navrante ». Ce numéro compte un important dossier consacré à la guerre des monnaies : de l'indépendance croissante de l'Asie par rapport au dollar américain ; la question des cryptomonnaies, aujourd'hui en mauvaise santé, est également abordée.

A+V