



«Nous allons évidemment prioriser la feuille de route française» : après l'échec du Scaf, Safran met fin à son programme de moteur d'avion de combat franco-allemand

Le directeur général de Safran a annoncé mardi 28 juillet la fin de son programme de moteur d'avion de combat, mené avec l'allemand MTU Aero Engines dans le cadre du programme d'avion de combat du futur Scaf.

La fin du Scaf ne concerne pas uniquement Dassault et Airbus. Le dirigeant du motoriste français Safran, Olivier Andriès, a indiqué mardi 28 juillet que les financements pour développer un moteur d'avion de combat avec l'Allemand MTU Aero Engines s'achèveront à partir de septembre, à la suite de la fin du programme franco-germano-espagnol. Il a également prévenu qu'il privilégierait les besoins français en cas de divergences des demandes entre les pays pour un futur avion de combat.

La France et l'Allemagne ont annoncé la fin du projet de Système de combat aérien du futur (Scaf) début juin, après des mois de désaccords entre les industriels Dassault et Airbus, et pour lequel Safran développait un moteur avec MTU Aero Engines. «Suite à l'interruption du programme, la phase 2 du programme n'aura pas lieu et donc les financements vont s'interrompre à partir du mois de septembre», a indiqué Olivier Andriès.

«Nous n'avons les ressources que pour développer un moteur d'avion de combat et nous allons évidemment prioriser la feuille de route française » en cas de divergences entre les besoins des pays, a déclaré le DG de Safran à des journalistes, dans le cadre de la publication de ses résultats semestriels.

Les objectif 2026 revus à la hausse

Safran a annoncé par la même occasion relever ses perspectives pour 2026, avec des ventes et des profits en forte hausse au premier semestre, bénéficiant toujours de la forte demande pour les pièces de rechange de moteurs d'avions civils.

Safran, qui produit des moteurs pour des avions et hélicoptères civils et militaires, des lanceurs de satellites ou des propulseurs pour missiles, vise désormais une hausse de l'ordre de 15% de son chiffre d'affaires en 2026, contre 12 à 15% auparavant, un résultat opérationnel courant entre 6,4 et 6,5 milliards d'euros contre entre 6,1 et 6,2 milliards jusque là. Cette hausse est soutenue entre autres par le relèvement de ses prévisions de ventes de pièces de rechange, dont l'augmentation ciblée pour 2026 est dorénavant d'environ 25% contre 15% auparavant.

Confronté, comme le reste de l'industrie aéronautique, au défi de monter en cadence rapidement, le groupe identifie toutefois les capacités de production de sa chaîne d'approvisionnement comme un «élément d'attention», aux côtés de l'impact potentiel du conflit au Moyen-Orient.



Safran a fait état d'un résultat opérationnel courant en hausse de 27,5% à 3,2 milliards d'euros et de ventes en croissance de 20,2% à 17,6 milliards d'euros pour les six premiers mois de l'année par rapport à la même période en 2025, le tout en données organiques. La hausse du chiffre d'affaires bénéficie de la demande de maintenance et de pièces de rechange pour le moteur CFM56 et pour son successeur, le LEAP, tous deux développés avec l'Américain GE Aerospace via leur co-entreprise CFM International, et utilisés par Airbus et Boeing pour leurs court et moyen-courriers.

Le chiffre d'affaires de sa division « Propulsion » - qui représente plus de la moitié des ventes de Safran et comprend notamment ces activités de rechange - a ainsi augmenté de 27,7% en organique. Le motoriste décrit dans un communiqué des «résultats en très forte hausse» et une «rentabilité record au premier semestre». Son homologue américain GE Aerospace a lui aussi relevé ses perspectives pour l'année mi-juillet.

Les résultats de Safran s'avèrent légèrement supérieurs aux attentes d'un consensus d'analystes publié par l'entreprise sur son site, lequel anticipait un chiffre d'affaires de 17,5 milliards d'euros et un résultat opérationnel courant de 3,1 milliards d'euros. En hausse depuis plusieurs années, l'action Safran a augmenté de 12% depuis le début de 2026.

Avec Reuters (Reportage par Florence Loève, édité par Zhifan Liu et Augustin Turpin)