



ENTREPRISES

Le nouveau Rafale F5 et le grand drone de combat, priorités de Dassault Aviation

Le constructeur français, qui a réalisé un bon premier semestre 2026, a refermé le chapitre de l'avion de combat franco-allemand.

Véronique Guillermand

Le NGF (New Generation Fighter, « nouvel avion de combat ») et la coopération avec Airbus? « C'est fini. C'est derrière nous », a résumé Éric Trappier, PDG de Dassault Aviation*, mercredi soir, en marge de la présentation des résultats du premier semestre 2026. Il rappelle que l'Allemagne et la France ont décidé l'abandon de ce projet, voici un peu plus d'un mois. L'arrêt contractuel et juridique du Scaf, le système de combat aérien du futur, dont le NGF était la pièce maîtresse, a été négocié et notifié « il y a quelques jours ».

Est-il possible de poursuivre les travaux sur le « cloud de combat », un des piliers du Scaf? « Cloud de combat? Je ne sais pas ce que cela veut dire! En revanche, il y aura une interopérabilité entre les avions français et les avions des pays avec lesquels la France est alliée », estime le PDG du constructeur aéronautique français, qui laisse ainsi entendre que la poursuite de travaux sur ce pilier n'est pas d'actualité. « Si l'Allemagne développe un avion allemand - et je lui souhaite bonne chance - et si la France développe un avion en franco-français ou en coopération, ils seront interopérables », ajoute-t-il.

Le patron de Dassault Aviation répète

qu'il est « ouvert à la coopération », pour autant que les règles du jeu soient claires et respectées et que seules les compétences priment. « Le 50/50, ça marche, comme c'est le cas avec OHB, une société allemande, dans le cadre de Vortex (véhicule orbital réutilisable de transport et d'exploration, NDLR) : Dassault est leader et responsable du porteur (l'avion spatial, NDLR) et OHB du module de services », explique le PDG.

Mais il n'y a pas de tabou en matière de coopération à plusieurs Européens, comme le constructeur l'a démontré en développant le nEURON, un démonstrateur d'avion de combat, avec cinq autres industriels, issus des pays partenaires, dans les années 2010.

De même, « à titre personnel, notre porte reste ouverte à d'autres pays non européens ». « Pour un futur avion de combat, c'est l'État qui décide, mais il doit s'assurer que la coopération fonctionne sur le plan industriel. » Le chapitre Scaf refermé, Dassault Aviation se concentre, en attendant que l'État ne lance un programme, sur les besoins opérationnels français, qui ont été clairement exprimés depuis le début du Scaf et du NGF, sur la dissuasion aéroportée, les armements futurs, la furtivité ou encore la capacité à opérer depuis un porte-avions.

À plus court terme, le constructeur travaille également sur le prochain standard F5 du Rafale, attendu dans les années 2035, ainsi que sur un grand drone de combat (UCAV) furtif, appelé à opérer avec l'avion de combat, pour mener en première ligne des opérations dans des environnements difficiles. « Nous menons des études de levée de risque pour le Rafale F5, qui intégrera beaucoup de nouveautés : un moteur plus puissant (le T-Rex, développé par Safran, NDLR), un nouveau radar, des capacités de combat collaboratif, de l'intelligence artificielle ainsi que de nouveaux armements », explique Éric Trappier. Quarante ans après son premier vol (le 4 juillet 1986), avec le standard F5, « nous redonnons quarante ans de vie au Rafale », souligne le PDG.

Mais le contrat de développement du Rafale F5 n'a pas encore été signé. De même pour le drone de combat furtif. La Direction générale de l'armement (DGA) a récemment lancé une demande d'informations sur les drones de combat. Dassault Aviation va y répondre, en lui remettant ses propositions. Quant au Rafale F5, il implique de mobiliser un budget important. « C'est pourquoi l'État a décalé la livraison de 20 Rafale, prévue entre 2031-2032 et 2033-2035, afin de trouver des marges



de manœuvre pour financer le standard F5», explique Éric Trappier.

La France continue de prendre livraison de nouveaux Rafale au standard actuel (F4). Au premier semestre 2026, le constructeur a ainsi livré 2 avions de combat aux armées françaises (contre 3 au 1^{er} semestre 2025) et 10 exemplaires à ses clients internationaux (contre 4, un an plus tôt). À cela, s'ajoutent 13 avions d'affaires Falcon (versus 12). En termes de prises de commande, l'activité a été tirée «par une reprise des commandes Falcon», avec 23 avions signés, contre 8 un an plus tôt, en revanche le groupe n'a pas enregistré de nouveaux contrats pour le Rafale. Dassault Aviation espère que l'Inde, qui a exprimé son intention d'acquérir 114 Rafale supplémentaires, sera prête à signer le contrat avec la

France «avant la fin de l'année».

«Nous poursuivons les campagnes à l'international, car plusieurs pays sont intéressés par le Rafale et demandent aussi des informations sur le standard F5», précise le PDG. L'Ukraine a exprimé son intention d'acheter 16 Rafale, mais «le contrat n'est pas signé, l'État français doit le finaliser, tout comme son financement».

La progression des livraisons a entraîné une hausse significative du chiffre d'affaires au premier semestre 2026, à 4,15 milliards d'euros (+45 % par rapport au 1^{er} semestre 2025), dont 79 % réalisés à l'international. Le groupe a aussi vu son bénéfice net consolidé ajusté augmenter, à 496 millions, contre 386 millions, porté par un résultat opérationnel en hausse, à 330 millions (versus 180 millions). ■

*Le groupe Dassault est propriétaire du «Figaro».

4,15 milliards d'euros

**Le chiffre d'affaires
de Dassault Aviation
au premier semestre 2026 (+45 %
par rapport au 1^{er} semestre 2025)**



L'activité du groupe au premier semestre a notamment été portée par «une reprise des commandes Falcon», précise Éric Trappier, le PDG de Dassault Aviation (ici le 10 mars dernier à Mérignac).

CHRISTOPHE ARCHAMBAULT / AFP