



NOTE D'ANALYSE

Coopération militaro-industrielle franco-allemande

État des lieux et perspectives de coopération européenne alternative

Document de travail
Juin 2026

1. Synthèse

La coopération militaro-industrielle franco-allemande est aujourd'hui à l'arrêt. Aucun des grands programmes communs envisagés au cours des dernières années n'a abouti, et la lecture de la Loi de Programmation Militaire (LPM) révisée ne fait apparaître pratiquement aucun programme capacitaire structurant mené conjointement avec l'Allemagne. L'arrêt officiel du programme d'avion de combat commun (SCAF), prononcé conjointement par Paris et Berlin le 8 juin 2026, en constitue l'illustration la plus récente. D'ailleurs, à peine le SCAF enterré, et à deux jours du salon de Berlin, une alliance de huit industriels conduite par Airbus — Hensoldt, Diehl, MTU Aero Engines, Rohde & Schwarz, Liebherr, Autoflug, et l'europpéen MBDA — déposait sur le bureau du chancelier Merz un projet de chasseur de sixième génération. Son nom : « Team Gen 6 ». Sa signature : un attelage à dominante allemande, sous leadership allemand assumé. Pas un seul de nos champions nationaux — ni Dassault, ni Safran, ni Thales. Pendant que Paris commentait l'échec, Berlin organisait déjà la suite.

L'Allemagne a réorienté sa politique d'équipement vers les États-Unis et Israël, avec la Pologne et l'Italie comme partenaires de second rang. Elle couvre désormais l'essentiel de ses besoins capacitaires par production nationale ou par achat américain ou israélien, sans recours à l'industrie française. La France se trouve, dans cette configuration, largement à l'écart des dynamiques de coopération européennes les plus actives.

Des pistes de coopération alternatives existent, mais de portée plus limitée : franco-suédoise (achats croisés), franco-belge et franco-luxembourgeoise (notamment dans les drones, l'intelligence artificielle, le cyber et le spatial). Le contexte capacitaire et budgétaire français pèse toutefois sur toute relance d'ampleur.

2. Un nouvel axe structurant : Allemagne – États-Unis – Israël

À la place de l'ancien couple franco-allemand s'est constitué un axe public et fortement intégré, organisé autour de l'Allemagne et tourné vers les États-Unis et Israël. Il couvre l'ensemble des grands systèmes d'armes contemporains : drones, aviation, missiles, munitions téléopérées, robotique, artillerie longue portée et défense antimissile.

Les maîtres d'œuvre allemands

1. **Rheinmetall** — acteur généraliste, présent sur l'ensemble du spectre terrestre et munitionnaire.
2. **Hensoldt** — électronique de défense et capteurs.
3. **Diehl (Diehl Defence)** — missiles, dont la couche basse de la défense sol-air.
4. **Airbus Defence and Space** — aviation militaire (sites de Manching et de Munich).
5. **KNDS** — véhicules terrestres ; l'entité allemande (KNDS Deutschland) conduit une stratégie largement autonome.
6. **TKMS (ThyssenKrupp Marine Systems)** — systèmes navals et sous-marins.

Les partenariats publics de l'axe

1. **États-Unis** : Anduril, Palantir, Lockheed Martin, Northrop Grumman.
2. **Israël** : Rafael, Israel Aerospace Industries (IAI), Elbit.
3. **Fournisseurs émergents** : acteurs moins connus mais en forte croissance, tel UVision dans les munitions téléopérées (loitering munitions).

Partenaires de second rang

Autour de cet axe gravitent deux partenaires secondaires : la Pologne et l'Italie.

3. La logique capacitaire allemande, poste par poste

Pour chaque grand domaine, l'Allemagne couvre son besoin par production nationale, par achat américain ou israélien, ou par coopération avec ces deux pays. Sont indiqués ci-dessous, lorsqu'ils sont connus, le maître d'œuvre allemand, le fournisseur retenu et l'accord public correspondant.

1. **Char de combat** : production nationale. Sur les véhicules terrestres, le seul acteur est KNDS, mais KNDS Deutschland conduit une stratégie autonome, jusqu'à signer un accord avec l'israélien Elbit sur les lance-roquettes multiples. Le pendant franco-allemand (MGCS) est abandonné.
2. **Avion de combat** : achat du F-35 américain, en lieu et place d'un système de combat aérien commun. Le reste de l'aviation militaire allemande est traité chez Airbus (Manching, Munich). Pour la génération suivante, l'industrie allemande s'est regroupée dès l'arrêt du SCAF, sous conduite d'Airbus, au sein de l'alliance « Team Gen 6 » (voir §5).
3. **Défense antimissile** : combinaison d'achats américains et israéliens dans le cadre de l'European Sky Shield (voir §4) ; la France, qui aurait pu fournir la couche haute altitude, en est écartée.
4. **Domaines nouveaux (drones, munitions téléopérées, robotique)** : production nationale ou coopération avec les États-Unis et Israël, appuyée sur les partenariats publics de l'axe (Anduril, Palantir, Rafael, IAI, Elbit) et sur des fournisseurs émergents comme UVision.
5. **Artillerie longue portée** : achat auprès d'Israël, illustré par l'accord KNDS Deutschland – Elbit sur les lance-roquettes multiples.
6. **Électronique** : capacités nationales suffisantes (Hensoldt), complétées par des achats israéliens ; aucun besoin de recours à l'industrie française.
7. **Missiles et munitions air-sol** : missiles couverts par Diehl ; armements et munitions air-sol achetés aux États-Unis, avec une part résiduelle confiée à MBDA Deutschland (entité passée sous contrôle 100 % allemand). Dans les lasers de puissance, le programme Rheinmetall × MBDA Deutschland est en avance (voir §8).
8. **Naval** : domaine non d'achat mais d'exportation pour l'Allemagne, son maître d'œuvre (TKMS) exportant notamment des sous-marins vers Israël.

Sur l'ensemble de ces postes, aucun fournisseur ni partenaire français n'apparaît : du point de vue de sa stratégie d'équipement, l'Allemagne n'a plus besoin de la France.

4. La défense antimissile européenne : European Sky Shield

Le programme European Sky Shield Initiative (ESSI), porté par l'Allemagne, illustre de manière emblématique la mise à l'écart française. Son architecture est organisée en couches :

1. **Basse altitude** : missiles allemands (Diehl).
2. **Moyenne altitude** : solution américaine.
3. **Très haute altitude** : solution israélienne.

Le point névralgique de l'ensemble est le système central de commandement et de contrôle (détection, alerte, désignation des missiles assaillants aux intercepteurs), revenant aux acteurs israéliens, seuls à disposer aujourd'hui d'une capacité opérationnelle éprouvée en la matière.

La France disposait des compétences pour fournir la couche haute altitude (famille de missiles Aster, dont une version modernisée), en complément des missiles basse et moyenne altitude. Cette combinaison était techniquement possible ; son absence relève d'un choix d'architecture qui écarte l'industrie française.

5. Statut des grands programmes franco-allemands

L'ensemble des grands programmes capacitaires envisagés en commun a été arrêté, abandonné ou n'a pas été engagé. Un récapitulatif figure en annexe.

1. **MGCS (char du futur)** : arrêté. La France s'oriente vers un char de transition national (Leclerc rénové ou format plus compact), le blindé du futur étant repoussé vers 2040 pour une durée de service d'environ quarante ans.
2. **Système de combat aérien du futur (SCAF / FCAS)** : arrêté officiellement le 8 juin 2026 par un accord entre Paris et Berlin, faute d'entente industrielle entre Dassault et Airbus, à la veille du salon aéronautique de Berlin (ILA). Seul le « cloud de combat » (interopérabilité), l'un des cinq piliers initiaux du programme, pourrait subsister. Côté français, le successeur du Rafale (F5, puis avion de combat futur à l'horizon 2045) sera développé seul ou avec de nouveaux partenaires ; côté allemand, une alliance menée par Airbus — « Team Gen 6 », réunissant Airbus Defence and Space, Hensoldt, Diehl Defence, MTU Aero Engines, Rohde & Schwarz, Liebherr, Autoflug et MBDA — a aussitôt soumis à Berlin un projet de chasseur de sixième génération, sous leadership allemand affirmé. L'Espagne (Indra) était également partie au SCAF.
3. **Patrouille maritime** : coopération abandonnée, au profit d'un achat américain.
4. **Modernisation de l'hélicoptère Tigre** : abandonnée côté allemand ; la France la conduira seule, à minima, sur une flotte réduite.
5. **Artillerie longue portée** : renoncement, au profit d'un achat israélien.
6. **Défense sol-air et antimissile** : non engagée en commun (voir §4).
7. **Brigade franco-allemande** : maintenue, mais sans concept d'emploi opérationnel réellement partagé.

6. Ressorts historiques de la coopération et leur épuisement

La coopération industrielle de défense franco-allemande a longtemps reposé sur deux logiques complémentaires. Pour la France, elle a d'abord permis de récupérer puis de perfectionner des technologies au profit de son industrie. Pour l'Allemagne, elle constituait un vecteur de réintégration politique et diplomatique en Europe — une forme de réhabilitation par la construction de projets communs.

Cette dynamique a donné naissance à une longue série de programmes : Transall (C-160), Fouga Magister produit sous licence, Alpha Jet, missiles Euromissile (Milan, HOT, Roland), Eurocopter, puis l'hélicoptère Tigre — ce dernier faisant suite à l'échec du char franco-allemand des années 1980, dans le contexte de la guerre froide.

Ces besoins étant aujourd'hui satisfaits, la motivation politique allemande s'est éteinte. Plusieurs facteurs concourent à la marginalisation française : un écart budgétaire devenu majeur, la perte de poids relatif face aux partenariats américano-israéliens et au second cercle polono-italien, et des contraintes économiques nationales. Même dans des domaines longtemps emblématiques de la coopération bilatérale, comme le spatial, l'Allemagne ne travaille plus avec la France.

7. Les acteurs industriels français face à l'Allemagne

L'examen des principaux industriels français montre l'absence de point d'entrée crédible pour relancer une coopération bilatérale sur les grands programmes :

1. **Thales** : organisation à dominante nationale (activités françaises en France, allemandes en Allemagne) ; peu de levier de coopération bilatérale.
2. **Safran** : présence allemande très limitée (bureau de suivi à Berlin, pas d'implantation industrielle majeure de défense). Les coopérations moteur portent sur le TP400 de l'A400M, sans perspective de prolongement compte tenu de l'arrêt programmé de cet avion. Quelques échanges ponctuels existent avec des fabricants de blindés sur des équipements optroniques.
3. **Airbus** : activités allemandes autonomes (Munich), sans besoin de relais français.
4. **MBDA Deutschland** : activité passée sous contrôle 100 % allemand ; la logique bilatérale s'y est estompée.
5. **KNDS Deutschland** : stratégie autonome, jusqu'à des accords avec l'industrie israélienne (Elbit).
6. Le constat vaut au-delà du seul cas allemand : hors le canal MBDA, la coopération franco-italienne est elle aussi devenue marginale sur les grands programmes.

8. Pistes de coopération européenne alternative

Si la relance des grands programmes franco-allemands paraît improbable, plusieurs pistes alternatives, de portée plus ciblée, méritent l'attention.

Coopération franco-suédoise

La piste franco-suédoise repose sur une logique d'achats croisés cohérente. La Suède a commandé des frégates françaises de type FDI (Frégates de Défense et d'Intervention) ; en contrepartie, la France prévoit d'acquérir de futurs systèmes de guet aérien (AWACS) suédois — plate-forme Saab (de type GlobalEye, à radar Erieye) — pour remplacer ses AWACS américains à l'horizon 2035. Cette réciprocité profite aux équipementiers des deux pays.

Coopérations franco-belge et franco-luxembourgeoise

La Belgique et le Luxembourg offrent des coopérations de second rang mais réelles. Le Luxembourg a développé un tissu de sociétés actives dans les drones, l'intelligence artificielle, le cyber et le spatial.

Dans le spatial en particulier, une contribution française est envisageable — par exemple la fourniture de miroirs pour des satellites de renseignement — étant entendu que l'Allemagne, qui maîtrise également cette technologie, ne coopère plus avec la France dans ce domaine.

Lasers de puissance

Les armes laser de forte puissance (destruction de missiles en vol) constituent un domaine où la France accuse un retard sensible. L'Allemagne dispose d'un programme Rheinmetall × MBDA Deutschland proche de l'opérationnel ; le Royaume-Uni d'un programme QinetiQ × MBDA à un horizon comparable. Le programme français ne viserait, lui, qu'une échéance autour de 2035, sans accès aux programmes étrangers jugés stratégiques.

Interopérabilité C4ISR

Les domaines C4ISR et intelligence artificielle se prêtent mal à une coopération bilatérale intégrée (différences d'approche, de langue et de culture industrielle). La voie réaliste y est celle de standards d'interopérabilité — chaque pays faisant travailler son industrie nationale (Airbus DS côté allemand, Thales côté français) — avec l'impératif de compatibilité avec le F-35.

Missile balistique longue portée

Un futur missile balistique longue portée (horizon 2040, à charge conventionnelle officiellement) constitue la seule piste à potentiel réellement franco-allemand, sous réserve de vérification. Il s'inscrirait dans une approche européenne de frappe dans la profondeur.

9. Contexte capacitaire et budgétaire de la France

Écart budgétaire et contraintes financières

1. **Budgets de défense** : l'Allemagne s'oriente vers un effort de l'ordre de 185 Md€, contre une France proche de 60 Md€, ce qui en ferait la première armée d'Europe en volume.
2. **Tensions de trésorerie** : des reports de crédits de l'ordre de 8 Md€ pèsent sur l'exécution budgétaire de la défense.
3. **Charges spécifiques** : la défense des territoires d'outre-mer (marine, patrouilleurs) et la dissuasion mobilisent une part importante des moyens, au détriment du segment conventionnel.

Transport aérien militaire

L'A400M, appareil aux performances reconnues, impose des cycles de maintenance lourds définis par l'industriel : au-delà d'un certain nombre d'heures de vol, l'appareil doit être immobilisé pour inspection complète. Il en résulte une disponibilité telle qu'il faut, en pratique, deux appareils pour en maintenir un en ligne (ratio de l'ordre de 2 pour 1). À environ 200 M€ l'unité, le coût rapporté à un appareil réellement disponible avoisine donc 400 M€.

Faute de commandes — plusieurs clients export lui préférant l'Embraer C-390 Millennium, moins exigeant en maintenance — la production de l'A400M doit s'arrêter ; seule subsistera une activité de maintien en condition opérationnelle (et de maintenance du moteur TP400) en fin de vie. À l'horizon 2040, un futur avion de transport tactique intermédiaire, deux fois plus petit que l'A400M et destiné à remplacer les CASA, devrait être réalisé en Espagne, en parallèle d'un futur hélicoptère de transport.

Forces terrestres

Le parc de chars Leclerc s'élève à environ 200 exemplaires, dont de l'ordre de 60 réellement opérationnels. Un tel volume offre une endurance réduite en combat de haute intensité et n'est pas adapté à une guerre d'usure. Le blindé du futur, attendu vers 2040, prendra le relais pour une quarantaine d'années de service.

Aviation de combat et format d'ensemble

L'armée de l'air dispose d'une ligne de Rafale de l'ordre de 30 à 40 appareils déployables. Plus largement, le format des forces s'est sensiblement réduit depuis l'opération Daguet (guerre du Golfe, 1990-1991), qui avait vu le déploiement d'environ 15 000 à 16 000 hommes, près de 60 avions de combat et quelque 120 hélicoptères en haute intensité.

Masse et munitions

Les volumes de munitions et de drones consommés dans le conflit ukrainien (plusieurs milliers d'unités par jour ou par semaine) sont sans commune mesure avec les formats français, dimensionnés pour des engagements d'intensité moindre.

Dissuasion et frappe longue portée

La notion de dissuasion « avancée » soulève d'importantes difficultés de mise en œuvre, la décision d'emploi demeurant en tout état de cause nationale. Le renouvellement des capacités de frappe passe par un futur missile aéroporté hypersonique, à portée accrue (de l'ordre de 1 500 à 2 000 km) par rapport au missile actuel.

10. Conclusion et pistes d'action

La relance d'une coopération militaro-industrielle franco-allemande sur les grands programmes structurants apparaît improbable à court et moyen terme : l'Allemagne n'en exprime plus le besoin, et le contexte capacitaire et budgétaire français en réduit la crédibilité. Les ouvertures réalistes se situent sur des programmes de niche ou des coopérations latérales.

1. **Pistes prioritaires** : approfondir les coopérations franco-suédoise (achats croisés), franco-belge et franco-luxembourgeoise (drones, IA, cyber, spatial — dont la fourniture de composants optiques pour satellites de renseignement), ainsi que le segment des lasers de puissance.
2. **Programme à surveiller** : le futur missile balistique longue portée (horizon 2040) constitue le seul programme à potentiel franco-allemand identifié, à confirmer.
3. **Démarche** : un sondage ciblé des industriels français positionnés sur les sujets de pointe — par exemple à l'occasion des grands salons d'armement — permettrait d'évaluer concrètement l'appétence pour de telles coopérations.

1. Annexe — Statut récapitulatif des grands programmes franco-allemands

| Programme | Domaine | Statut et orientation retenue |
|--------------------------------------|-----------------------|--|
| MGCS | Char de combat | Arrêté — char de transition national ; blindé du futur vers 2040. |
| SCAF / FCAS | Aviation de combat | Arrêté officiellement (8 juin 2026). France : Rafale F5 puis avion futur (~2045), seule ou avec nouveaux partenaires. Allemagne : alliance « Team Gen 6 » (Airbus, leadership allemand). |
| Patrouille maritime | Surveillance maritime | Abandonné — achat américain. |
| Modernisation Tigre | Hélicoptère de combat | Abandonné — modernisation française a minima, flotte réduite. |
| Artillerie longue portée | Artillerie | Abandonné — achat israélien. |
| Défense sol-air / antimissile | Défense aérienne | Non engagé — Allemagne via European Sky Shield (États-Unis + Israël). |
| Brigade franco-allemande | Unité interarmes | Maintenue — sans concept d'emploi opérationnel partagé. |