



NOTE D'ANALYSE

Sous-marins canadiens : comment Berlin a gagné la bataille d'Ottawa

Le contrat TKMS, révélateur d'une méthode allemande — et d'un angle mort français

Juillet 2026

L'Essentiel

1. Le 6 juillet 2026, à Halifax, Mark Carney a désigné l'allemand TKMS « fournisseur privilégié » pour jusqu'à douze sous-marins de type 212CD — le plus grand programme d'armement de l'histoire du Canada. La construction est estimée à environ 20 milliards d'euros ; le cycle de vie complet, entre 80 et 100 milliards de dollars canadiens.
2. Naval Group n'a pas perdu en finale : il a été éliminé dès août 2025, au stade de la présélection. La défaite française s'est jouée sur l'interopérabilité (le « club 212CD » germano-norvégien), les délais de livraison et le risque d'un modèle « orphelin ».
3. Berlin a gagné en vendant un écosystème, pas un produit : lobbying ministériel (Pistorius à CANSEC), ancrage industriel au Québec (Marmen, CAE, une quarantaine de lettres d'intention), ouverture du programme européen SAFE au Canada, axe germano-canadien de l'IA souveraine (Cohere–Aleph Alpha, accords TKMS–Cohere).
4. La séquence s'inscrit dans une « semaine noire » pour Naval Group fin août 2025 — élimination canadienne puis choix norvégien des frégates Type 26 de BAE Systems (environ 11,5 milliards d'euros) — et dans un basculement plus large : SCAF enterré en juin 2026, TKMS coté en Bourse, KNDS en préparation d'IPO.
5. Pour Paris, l'enjeu du conseil des ministres franco-allemand de la mi-juillet n'est plus de sauver des programmes communs moribonds, mais de tirer les leçons de méthode : c'est l'architecture d'alliances industrielles, financières et technologiques qui emporte désormais les grands contrats, pas la seule excellence de plateforme.

1. Halifax, 6 juillet 2026 : une décision quasi définitive

C'est depuis la base des Forces canadiennes d'Halifax, en Nouvelle-Écosse, que Mark Carney a annoncé, le 6 juillet 2026, la sélection de ThyssenKrupp Marine Systems (TKMS) comme « fournisseur privilégié » du Canadian Patrol Submarine Project (CPS). Le Premier ministre canadien a écarté le sud-coréen Hanwha Ocean, dernier concurrent en lice avec son KSS-III. Le contrat n'est pas signé : Ottawa ouvre une phase de négociations exclusives, dont la conclusion est visée pour fin 2027 au plus tard. Hanwha reste formellement en réserve si les discussions échouaient — hypothèse peu probable, tant l'annonce, faite la veille du sommet de l'OTAN d'Ankara, a été politiquement scénarisée.

Le programme porte sur « jusqu'à douze » sous-marins de type 212CD, destinés à remplacer les quatre bâtiments de la classe Victoria, achetés d'occasion à la Royal Navy en 1998 et à bout de souffle — un seul est aujourd'hui opérationnel. La formulation « jusqu'à douze » mérite d'être prise au sérieux : Carney a lui-même indiqué que le gouvernement n'était pas tenu d'atteindre ce chiffre, et le recrutement des équipages — tripler la flotte suppose de tripler les sous-mariniers — pourrait s'avérer plus contraignant que la construction elle-même. Sur les montants, la prudence s'impose. Carney a refusé de chiffrer précisément l'opération. Selon l'agence dpa, la seule construction et le soutien initial des bâtiments pourraient atteindre environ 20 milliards d'euros (24 à 30 milliards de dollars canadiens selon les estimations circulant dans la presse spécialisée). En intégrant maintenance et exploitation sur plusieurs décennies, les médias canadiens évoquent une enveloppe totale de 80 à 100 milliards de dollars canadiens — de très loin le plus grand marché de défense de l'histoire du pays. Le gouvernement canadien parle, lui, d'une « activité économique » de plus de 100 milliards de dollars sur la durée du programme.

Un élément décisif du calendrier mérite d'être souligné : TKMS a bonifié son offre en juin 2026 en s'engageant à livrer les quatre premiers bâtiments d'ici 2034 — deux ans plus tôt que sa promesse initiale. Pour y parvenir, l'Allemagne et la Norvège ont chacune accepté de céder au Canada un créneau de production sur leurs propres commandes. Ce geste, impensable sans arbitrage politique au plus haut niveau à Berlin et Oslo, illustre la dimension d'alliance du dossier : ce ne sont pas des chantiers navals qui ont gagné, c'est une coalition d'États.

2. Pourquoi Naval Group a perdu — dès août 2025

Le grand perdant porte un nom français, mais la défaite est plus ancienne que l'annonce d'Halifax. Fin août 2025, Ottawa avait ramené sa liste à deux finalistes, TKMS et Hanwha Ocean. Naval Group a été éliminé à ce stade, en même temps que le suédois Saab (associé au néerlandais Damen) et l'espagnol Navantia. Le ministère canadien de la Défense a justifié sa présélection par une évaluation d'ensemble — besoins militaires, coûts, délais, retombées industrielles — sans détailler publiquement les forces et faiblesses de chaque offre. Les analyses convergent néanmoins sur quatre points.

L'effet de club, d'abord. L'Allemagne et la Norvège ont commandé conjointement une douzaine de 212CD (« Common Design »), dont les premiers sont en construction à Kiel. En rejoignant ce programme trilatéral, le Canada mutualise formation des équipages, maintenance, stocks de pièces, évolutions futures — et jusqu'aux équipages eux-mêmes, selon les termes de Carney. La France proposait une version à propulsion classique de son Barracuda, conçu à l'origine pour le nucléaire : un modèle sans équivalent chez aucun allié, dont Ottawa aurait été le client de lancement, avec les coûts et les risques d'un design « orphelin ».

Les délais, ensuite. Les chantiers de Cherbourg tournent à plein pour les commandes françaises et les contrats export récents (Pays-Bas notamment). TKMS pouvait au contraire s'appuyer sur des lignes de production rodées, sur la commande germano-norvégienne en cours — et, in fine, sur la cession de créneaux évoquée plus haut, qu'aucun concurrent ne pouvait répliquer.

L'ombre d'AUKUS, encore. L'annulation brutale, en 2021, du contrat australien de Naval Group au profit des États-Unis et du Royaume-Uni a laissé des traces dans les chancelleries. Ce précédent a pu nourrir des doutes sur la robustesse politique d'un engagement de long terme avec Paris — même si son poids réel dans la décision canadienne reste impossible à mesurer. Notons d'ailleurs que le Canada a délibérément écarté la voie AUKUS et la propulsion nucléaire, par constance de sa doctrine et par réalisme calendaire : le 212CD, avec sa propulsion anaérobie à piles à combustible et sa signature acoustique parmi les plus basses au monde, offre une endurance en plongée quasi comparable pour les patrouilles arctiques, priorité stratégique affichée d'Ottawa.

Un environnement informationnel dégradé, enfin. À l'été 2025, en pleine phase finale des compétitions canadienne et norvégienne, Naval Group a dû gérer une présumée fuite de données concernant les systèmes de gestion de combat de ses FREMM — que l'industriel a qualifiée d'« attaque réputationnelle », analyse partagée par le cabinet d'intelligence économique Timour, qui jugeait probable une manœuvre orchestrée par un concurrent en plein appel d'offres. Quelle qu'en soit l'origine, l'épisode illustre la brutalité de la guerre économique qui entoure désormais ces marchés.

3. La méthode allemande : le politique en première ligne, l'industrie en profondeur

Berlin a déployé, dans les derniers mois de la compétition, un effort politique inhabituel pour une puissance longtemps discrète sur ses exportations d'armement. Le ministre de la Défense Boris Pistorius s'est rendu plusieurs jours au Canada au printemps 2026, participant au salon CANSEC à Ottawa, où il a plaidé pour l'offre allemande tout en affirmant vouloir voir « le meilleur gagnant ». C'est lors de cette visite qu'il a confirmé que Berlin et Oslo décaleraient si nécessaire leurs propres livraisons — transformant un argument commercial en engagement d'alliance, au nom de la « fiabilité entre partenaires ».

Autour de ce plaidoyer ministériel, TKMS a tissé un réseau industriel canadien avant même la décision. Accord avec Marmen, fabricant de haute précision québécois, pour une partie des coques et structures ; accords préliminaires avec le spécialiste de la simulation CAE et plusieurs universités ; contrats de chaîne d'approvisionnement avec les aciéries Valbruna ASW, Patriot Forge et Finkl Steel pour l'acier amagnétique. L'industriel revendique une quarantaine de lettres d'intention au Canada et chiffre à 86 milliards de dollars canadiens les retombées cumulées pour le PIB canadien sur la durée du programme. Carney a précisé que TKMS devrait investir au Canada l'équivalent de la valeur du contrat — le principe des retombées industrielles et technologiques (ITB) érigé en critère central et assumé « de façon très agressive », selon les termes du politiste Philippe Lagassé.

Cette stratégie répondait à une exigence explicite d'Ottawa : les premières offres formelles de mars 2026, jugées trop pauvres en retombées locales, avaient conduit le gouvernement à prolonger la compétition de deux mois. TKMS a corrigé le tir plus vite et plus profondément que Hanwha — qui avait pourtant signé davantage d'ententes locales dans la dernière ligne droite. La différence s'est faite sur la crédibilité systémique de l'offre, pas sur le nombre de signatures.

4. SAFE et l'IA souveraine : l'écosystème avant le contrat

Deux dossiers, formellement étrangers à la compétition, ont construit le climat dans lequel elle s'est dénouée. Le premier est l'ouverture au Canada du programme européen SAFE (Security Action for Europe), l'instrument de prêts de 150 milliards d'euros du plan « Réarmer l'Europe ». La négociation UE-Canada a été conclue le 1er décembre 2025 (communiqué commun von der Leyen–Carney), endossée par les États membres en décembre, autorisée par le Conseil en février 2026, puis approuvée définitivement par le Parlement européen en mai 2026. Le Canada est ainsi devenu le premier État non européen à accéder à SAFE — là où la négociation parallèle avec le Royaume-Uni a échoué. Les entreprises canadiennes y bénéficient d'un traitement équivalent à celui des entreprises européennes dans les acquisitions cofinancées. Ni Berlin ni Ottawa ne présentent ce dispositif comme la contrepartie du choix des sous-marins ; mais il a matérialisé, en dix-huit mois, un arrimage euro-canadien de défense dont l'Allemagne a été le principal artisan et le premier bénéficiaire.

Le second dossier est technologique. Le 24 avril 2026, le canadien Cohere a annoncé l'absorption de l'allemand Aleph Alpha — l'ex-« champion national » allemand des grands modèles d'IA — dans une opération valorisant l'ensemble autour de 20 milliards de dollars, adossée à un engagement de 600 millions de dollars du groupe Schwarz (Lidl, Kaufland) et bénie par les deux gouvernements : la conférence de presse berlinoise réunissait les ministres du numérique allemand et canadien. L'ambition affichée est un acteur « souverain » de l'IA pour les gouvernements et secteurs régulés des deux côtés de l'Atlantique, opéré sur l'infrastructure cloud européenne STACKIT de Schwarz Digits.

TKMS s'est branché très tôt sur cet axe : un Teaming Agreement avec Cohere, signé dès janvier 2026, porte spécifiquement sur l'intégration d'IA dans les futurs sous-marins canadiens — aide à la décision, gestion de l'information à bord, environnements de formation, interfaces sécurisées — suivi, fin juin 2026, d'un premier contrat de services autour de la plateforme « North » de Cohere. Aucun de ces accords ne figure dans la décision d'Ottawa. Ils dessinent pourtant un partenariat germano-canadien qui articule défense, numérique et industrie — sur le terrain exact où la France réclame depuis des années une souveraineté technologique européenne. C'est Berlin, et non Paris, qui l'a scellé avec Ottawa.

5. Un message à Washington, un signal à Paris

La chorégraphie de l'annonce dit tout de sa portée. Carney a parlé à Halifax quelques heures avant de s'envoler pour le sommet de l'OTAN d'Ankara, où il a pu confirmer que le Canada atteignait pour la première fois depuis la chute du mur de Berlin la cible de 2 % du PIB consacrés à la défense. Habitué à acheter américain, le Canada choisit une technologie européenne pour son plus grand programme d'armement, au moment où Donald Trump multiplie les attaques contre les alliés « passagers clandestins » de l'OTAN et conditionne la protection américaine à leurs efforts — et où Washington vient d'imposer une révision annuelle de l'ACEUM. Carney a explicitement présenté le choix comme « une nouvelle collaboration industrielle entre le Canada et l'Europe », le Canada n'étant plus « simplement un client » mais un contributeur à la résilience de l'alliance transatlantique.

Le signal vise aussi la France. En préférant TKMS à Naval Group, le Canada fait de Berlin son partenaire naval européen de référence — au moment précis où les grands programmes franco-allemands s'enlisent ou capotent. Le chancelier Friedrich Merz a salué « un grand projet stratégique qui lie le Canada, l'Allemagne et la Norvège pour des décennies ». On notera la géométrie de la phrase : la France n'y figure pas, et l'Europe de la défense qui gagne des contrats est ici germano-nordique, adossée à l'OTAN, sans dimension française.

6. Rétablir la chronologie : la « semaine noire » d'août 2025, pas un double revers de juillet 2026

Une précision factuelle s'impose, car elle change la lecture stratégique. Le choix norvégien des frégates n'est pas intervenu « quelques jours après » l'annonce d'Halifax : c'est le 31 août 2025 que le Premier ministre Jonas Gahr Støre a désigné le britannique BAE Systems et sa frégate Type 26, pour un contrat d'environ 10 milliards de livres (11,5 milliards d'euros) portant sur au moins cinq bâtiments — écartant la FDI de Naval Group, pourtant donnée favorite avec l'offre britannique. La décision est tombée trois jours après l'élimination de Naval Group de la présélection canadienne. Le double revers est donc concentré sur une seule semaine de la fin août 2025 : c'est cette « semaine noire » qui a scellé le sort de Naval Group en Amérique du Nord et en Scandinavie, l'annonce de juillet 2026 n'en étant que la confirmation solennelle.

Cette chronologie rétablie éclaire deux points. D'une part, Oslo a motivé son choix par la profondeur du partenariat avec Londres — interopérabilité totale avec la Royal Navy dans l'Atlantique Nord, flotte commune de treize Type 26 — soit exactement la même logique de club que le 212CD côté sous-marins : dans les deux cas, la France a perdu face à des offres qui vendaient une alliance et non un bâtiment. D'autre part, la Norvège opérant à terme des frégates de la famille Type 26 comme le Canada (classe River), et des 212CD comme le Canada, un triangle naval Ottawa–Oslo–Kiel/Londres se constitue sous nos yeux, sans la France. On relèvera, par honnêteté analytique, qu'Oslo envisageait début 2026 de réduire sa commande de frégates pour raisons budgétaires — les clubs ont aussi leurs fragilités.

Le tableau n'est pas uniformément sombre pour Naval Group, qui a remporté les sous-marins néerlandais et poursuit la FDI avec la France et la Grèce, avec des prospects en Scandinavie même (Suède, Danemark) et au-delà. Mais le contraste est cruel : sur les deux plus grandes compétitions navales occidentales de la décennie, ce sont les industriels allemand et britannique qui l'emportent.

7. TKMS en Bourse, SCAF enterré : l'Allemagne qui réarme prend forme

Le succès canadien couronne la mue de TKMS. Détaché de thyssenkrupp et introduit à la Bourse de Francfort en octobre 2025 (le conglomérat conservant 51 %), le groupe de Kiel — 8 000 à 9 000 salariés, chantiers à Kiel, Wismar et Itajaí — a vu son titre culminer à près de 103 euros en janvier 2026, avant une correction d'environ 25 % dans l'attente de la décision canadienne. Halifax transforme cette prime spéculative en carnet de commandes ferme et fait de TKMS l'un des symboles de l'Allemagne qui réarme, aux côtés de Rheinmetall. KNDS, le groupe franco-allemand des blindés, prépare à son tour son introduction en Bourse. Cette montée en puissance s'adosse aux dépenses massives engagées par Berlin — fonds spécial de 100 milliards d'euros, puis budgétisation pérenne — en réponse à la guerre en Ukraine et à la pression américaine.

En parallèle, juin 2026 a vu l'abandon officiel du SCAF, le programme franco-allemand d'avion de combat du futur, victime du désaccord irréductible entre Dassault Aviation et Airbus sur la répartition du travail et des responsabilités — une centaine de milliards d'euros d'ambitions enterrées. Dans la foulée, un consortium mené par Airbus a engagé les travaux d'un avion concurrent taillé pour les besoins allemands (« Team Gen 6 »), sans participation française. Vu de Paris, le dessin d'ensemble est net : l'Allemagne construit méthodiquement ses champions — TKMS pour les sous-marins, Airbus pour l'aviation de combat, Rheinmetall et KNDS pour le terrestre — et oriente vers eux les programmes européens comme les contrats export. Vu de Berlin, cette montée en puissance répond à la menace russe et aux engagements pris envers l'OTAN. Les deux lectures sont vraies simultanément ; c'est précisément ce qui rend l'équation franco-allemande si difficile

7. TKMS en Bourse, SCAF enterré : l'Allemagne qui réarme prend forme

Des sources proches du gouvernement allemand disent percevoir « une sensibilité très marquée » aux inquiétudes françaises et travailler « intensément » avec Paris à un programme commun pour l'industrie de sécurité et de défense, en vue du conseil des ministres franco-allemand de la mi-juillet. La rencontre doit identifier quelques projets « réalistes et pertinents » — formule qui acte, en creux, le renoncement aux cathédrales industrielles du type SCAF. L'IERAS en tire cinq enseignements de méthode.

Premièrement, les grands contrats ne se gagnent plus sur la plateforme mais sur l'écosystème : club d'utilisateurs, calendrier crédible, retombées locales massives et vérifiables, adossement politique au sommet de l'État. L'offre française au Canada était techniquement défendable ; elle était systématiquement isolée.

Deuxièmement, la question du design « orphelin » est désormais rédhibitoire à l'export. Elle pose frontalement le dilemme de la gamme française : faut-il un produit export pensé dès l'origine avec des partenaires de lancement (comme le 212CD l'a été entre Berlin et Oslo), quitte à en partager la maîtrise ?

Troisièmement, l'articulation entre instruments européens et intérêts nationaux est un champ de bataille : Berlin a fait de SAFE un levier d'influence bilatérale avec Ottawa. La France, premier bénéficiaire des prêts SAFE (plus de 16 milliards d'euros), doit apprendre à jouer de ces instruments vers l'extérieur, pas seulement à en consommer les crédits.

Quatrièmement, le couplage défense-IA souveraine est devenu un critère d'alliance. L'axe Cohere–Aleph Alpha–TKMS montre qu'un contrat naval se gagne aussi dans le numérique. La France dispose avec Mistral AI d'un atout comparable ; son intégration systématique dans les offres export de défense françaises devrait être une priorité de politique industrielle.

Cinquièmement, il faut cesser de lire chaque succès allemand comme une trahison du couple franco-allemand et le lire pour ce qu'il est : la preuve qu'une stratégie d'influence cohérente, patiente et interministérielle fonctionne. La question posée à Paris à la mi-juillet n'est pas de savoir si l'Allemagne va trop vite, mais pourquoi la France, avec des atouts industriels au moins équivalents, mobilise moins bien l'ensemble de ses leviers. Ne pariez pas contre l'Allemagne ; mais ne pariez plus, non plus, sur la nostalgie des programmes communs pour tenir lieu de stratégie.

Repères chronologiques

Septembre 2024 : lancement de l'appel d'offres canadien (jusqu'à 12 sous-marins). — 28 août 2025 : présélection de TKMS et Hanwha ; élimination de Naval Group, Saab-Damen et Navantia. — 31 août 2025 : la Norvège choisit les frégates Type 26 de BAE Systems ($\approx 11,5$ Md€). — Octobre 2025 : introduction en Bourse de TKMS. — 1er décembre 2025 : conclusion de la négociation UE-Canada sur SAFE. — Janvier 2026 : Teaming Agreement TKMS-Cohere. — Avril 2026 : Cohere absorbe Aleph Alpha (≈ 20 Md\$) ; offres finales canadiennes. — Mai 2026 : vote final du Parlement européen sur SAFE-Canada ; visite Pistorius à CANSEC. — Juin 2026 : abandon officiel du SCAF ; TKMS avance la livraison à 2034. — 6 juillet 2026 : Carney désigne TKMS fournisseur privilégié à Halifax, à la veille du sommet de l'OTAN d'Ankara. — Fin 2027 : signature du contrat visée. — 2034 : livraison prévue des quatre premiers bâtiments.

Note établie sur la base de sources ouvertes vérifiées au 13 juillet 2026 (gouvernement du Canada, Conseil de l'UE, Radio-Canada, La Presse, Euronews, Mer et Marine, Opex360, Bloomberg, TechCrunch). Les montants cités sont des estimations de presse tant que le contrat n'est pas signé.