



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

armement

Question écrite n° 33145

Texte de la question

M. Pascal Clément attire l'attention de Mme la ministre de la défense sur l'enjeu économique que représente la prochaine décision de construction d'un deuxième porte-avions. Cette décision politique, puisqu'elle renforcera le rôle de la France dans le monde, aura également des conséquences économiques très variables selon l'option choisie porte-avions à propulsion classique en collaboration avec les Britanniques ou porte-avions à propulsion nucléaire de fabrication française. La construction d'un porte-avions nucléaire confirmerait le choix historique qu'avait fait le général de Gaulle d'une propulsion nucléaire pour les principaux bâtiments de la marine française. De plus, cette construction induirait de l'emploi - direct ou indirect - pour plus de trois mille personnes, non seulement pour la région PACA mais aussi pour la région Rhône-Alpes où sont implantées de nombreuses entreprises de sous-traitance et qui se trouve aujourd'hui particulièrement pénalisée avec les fermetures de sites GIAT. Il lui demande de lui faire le point sur l'état d'avancement de ce dossier.

Texte de la réponse

La décision du Président de la République de doter le deuxième porte-avions d'un mode de propulsion classique a été rendue publique le 13 février 2004. Ce choix résulte d'une analyse prenant en compte des éléments opérationnels, financiers, industriels et environnementaux. Les facteurs discriminants ont été notamment : les capacités opérationnelles ; le coût de possession ; les progrès accomplis dans la propulsion classique (puissance, consommation, environnement, entretien) ; les possibilités d'évolution du porte-avions. L'option d'une version actualisée du Charles-de-Gaulle ne limitait pas significativement les risques techniques, calendaires et financiers du projet, même si la propulsion nucléaire confère des atouts opérationnels qui ne doivent pas être occultés. L'option retenue présente les marges d'évolution et les garanties de modernité correspondant à un bâtiment appelé à rester en service jusqu'au milieu des années 2050. Si le choix du mode de propulsion du second porte-avions est maintenant arrêté, l'organisation industrielle reste à déterminer, la mise en service du bâtiment étant attendue pour 2014 avec la passation d'un contrat, prévue à l'automne 2006. Cette organisation industrielle devrait compter les acteurs industriels

Version web : <https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/12/questions/QANR5L12QE33145>

majeurs du secteur naval militaire français au niveau de la maîtrise d'oeuvre d'ensemble. Dans la perspective d'une coopération avec les Britanniques, ce projet vaste et complexe devra faire appel à l'ensemble des ressources et compétences disponibles. L'organisation industrielle devra à cet égard être largement ouverte pour permettre de les y intégrer efficacement, en recourant aux appels d'offres et à la mise en concurrence pour les phases d'études et de réalisation. La localisation géographique des activités dépend du montage industriel à définir. Toutefois, le choix du mode de propulsion a un impact relativement faible sur l'emploi en France, et le tissu industriel des régions PACA et Rhône-Alpes ne peut que bénéficier de l'importance du projet et de la diversité des technologies mises en jeu. Le choix du mode de propulsion classique nécessitera en effet de faire appel à des compétences reconnues en matière de matériels électriques et d'aciers spéciaux, qui sont autant d'opportunités pour ces régions.

Données clés

- Auteur : [M. Pascal Clément](#)
- Circonscription : Loire (6^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire
- Type de question : Question écrite
- Numéro de la question : 33145
- Rubrique : Défense
- Ministère interrogé : défense
- Ministère attributaire : défense

Date(s) clée(s)

- Question publiée le : 3 février 2004, page 781
- Réponse publiée le : 20 avril 2004, page 3058