



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

marine

Question écrite n° 91575

Texte de la question

M. François Loncle interroge M. le ministre de la défense sur le porte-avions Charles-de-Gaulle. Depuis sa mise en service en mai 2001, le porte-avions Charles-de-Gaulle ne cesse de défrayer la chronique, en raison de ses pannes à répétition. Embarquant 1 950 marins et 30 aéronefs, ce navire de surface à propulsion nucléaire - le seul à jamais n'avoir été construit en Europe occidentale où il est aussi le plus grand vaisseau lancé depuis un demi-siècle - devait être le fleuron de la marine nationale. Or sa carrière, récente, constitue une accumulation de déboires. Alors qu'il avait déjà coûté 3 milliards d'euros, il a fallu effectuer une rallonge pour augmenter la surface du pont d'envol. Quelques mois avant son lancement, l'hélice de bâbord se brise. Cinq mois après sa mise à l'eau, des taux anormalement élevés de radioactivité sont enregistrés et des vibrations près de l'hélice tribord rendent inhabitables la poupe. Puis, la présence de gaz toxique provoque l'évanouissement de deux marins. Outre la trop grande opacité des vitres de la passerelle, des condenseurs usés prématurément, une peinture trop corrosive, des électropompes en surchauffe et des presses de frein des catapultes défectueuses, ce porte-avions nécessite un entretien plus long et plus onéreux que prévu, ce qui a des implications graves pour la défense de la France et les engagements de celle-ci sur des théâtres d'opérations extérieurs. À peine remis en service après dix-huit mois d'indisponibilité pour entretien et réparation (IPER), le Charles-de-Gaulle est presque aussitôt arrêté, en mars 2009, en raison d'un défaut de conception sur la ligne d'arbre, comme l'avait alors relevé un rapport parlementaire. Dernier incident en date de cette longue litanie, c'est, le 13 octobre 2010, le dysfonctionnement d'une soupape de sécurité du circuit de propulsion arrière qui a contraint le porte-avions à retourner à son port d'attache de Toulon où il est immobilisé pour plusieurs semaines, ce qui lui interdit, une fois de plus, de remplir sa mission de quatre mois dans l'Océan indien. Depuis son grand carénage, le Charles-de-Gaulle n'a navigué que 234 jours, ce qui paraît bien peu par rapport à son budget de fabrication, d'exploitation et de réparation. Il lui demande si une évaluation globale, aussi bien financière que technique, de la mise en service de ce porte-avions a été effectuée, si des mesures ont été prises pour remédier aux multiples pannes l'affectant et si des sanctions ont été prises à l'égard des responsables de ce programme. Il voudrait également connaître, dans le détail, les coûts supplémentaires occasionnés par ces fréquentes réparations et savoir à la charge de quel budget ils ont été imputés, cela probablement au détriment d'autres investissements majeurs.

Données clés

Auteur : [M. François Loncle](#)

Circonscription : Eure (4^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 91575

Rubrique : Défense

Ministère interrogé : Défense

Ministère attributaire : Défense

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 26 octobre 2010, page 11525

Question retirée le : 19 juin 2012 (Fin de mandat)