



# ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

arsenaux

Question écrite n° 6975

## Texte de la question

M. André Wojciechowski attire l'attention de M. le ministre de la défense sur la migration des constructions navales. Brest a été pendant des décennies le premier constructeur de navires de guerre. Aujourd'hui, après la mise en service du Tonnerre, tous les bassins sont vides et il n'existe pas de liste d'attente pour de nouveaux navires. À l'heure actuelle, la construction navale mondiale a migré vers les pays asiatiques compte tenu des coûts de fabrication exceptionnellement bas appliqués dans ces pays. Il est par ailleurs à noter que même nos bâtiments de service public sont fabriqués dans des pays de l'Est avec les aléas comparables à ceux qu'a connus l'Abeille Bourbon tout récemment encore. Pourtant, le nombre de nos bâtiments est loin d'être en adéquation avec la diversité et le nombre des missions imposées à nos marins. Il lui demande ce qu'il compte faire afin de pallier le délaissement de nos infrastructures de constructions navales et notre savoir-faire, et cela afin d'éviter notamment que nos ingénieurs et nos techniciens ne viennent à s'expatrier faute de pouvoir exprimer leur créativité et leurs talents dans leur propre pays.

## Texte de la réponse

Le secteur français des constructions navales militaires est constitué pour l'essentiel de l'entreprise DCNS, détenue majoritairement par l'État, à laquelle s'ajoutent des acteurs spécialisés de petite taille et Aker Yards France (réunissant les ex-Chantiers de l'Atlantique et Alstom Leroux Naval, précédemment filiales du groupe Alstom), tourné principalement vers le marché civil. DCNS a procédé, à l'instar d'autres acteurs significatifs de l'industrie navale en Europe, à une spécialisation de ses différents sites afin d'accroître sa performance et sa compétitivité face à la concurrence extra-européenne. Le site DCNS de Cherbourg-Octeville s'est ainsi spécialisé dans la construction de sous-marins, celui de Lorient dans la construction de bâtiments de surface de moyen tonnage, tels que les frégates, et ceux de Brest et de Toulon dans les activités d'entretien-réparation ou de maintien en condition opérationnelle (MCO). S'agissant du site DCNS de Brest, son plan de charge sera durablement assuré à partir de 2010 grâce à ses activités de services et de MCO avec, notamment, le programme de refonte des trois premiers sous-marins lanceurs d'engins de nouvelle génération (SNLE-NG) pour les adapter au nouveau missile stratégique M51. La perspective prochaine de la décision de réaliser le second porte-avions (PA2) pourrait en outre générer une charge importante pour DCNS Brest (intégration finale, armement et essais), parallèlement à la charge susceptible d'être confiée à Aker Yards France sur son site de Saint-Nazaire (réalisation de la plate-forme propulsée). Afin de compenser le creux de charge, d'ampleur limitée, anticipé dans certaines spécialités à Brest d'ici à 2010, la direction de DCNS a retenu une organisation industrielle pour le programme des frégates, multimissions (FREMM) qui prévoit l'intervention du site brestois pour la réalisation des 2e et 3e FREMM (blocs en partie avant de la coque, jonction des parties avant et arrière, armement partiel...). Les plans de charge respectifs des sites de constructions neuves de Cherbourg-Octeville et de Lorient seront, quant à eux, en très grande partie assurés dans les années à venir par les programmes de construction des sous-marins nucléaires d'attaque Barracuda et des FREMM. En tout état de cause, le ministère de la défense n'a en règle générale pas pour politique de confier la réalisation de ses navires à des constructeurs étrangers, ce qui n'exclut pas des coopérations industrielles avec d'autres acteurs européens. Le

ministère s'attache à les favoriser, à chaque fois qu'elles apparaissent comme une solution pertinente, à l'image du PA2 ou des programmes franco-italiens de frégates antiaériennes de type Horizon ou FREMM. Les chantiers navals français ne s'interdisent pas, pour leur part, de confier des travaux de sous-traitance à des chantiers étrangers, y compris sur des programmes militaires nationaux, dans la mesure notamment où de telles prestations pourraient constituer des compensations industrielles à la conclusion de contrats à l'exportation. Le ministère de la défense n'a pas d'hostilité de principe à ce type d'accords dans la mesure où ils favorisent le plan de charge à l'exportation des chantiers navals français, dans la mesure où ils ne contreviennent pas aux impératifs de sécurité nationale. Pour ce qui concerne spécifiquement les navires du type de l'Abeille Bourbon, évoqués par l'honorable parlementaire, ces bâtiments ne sont pas commandés par la marine nationale mais par un armateur privé qui effectue le choix du ou des chantiers chargés de les construire. La marine nationale, pour sa part, ne fait que conclure des contrats d'affrètement avec cette société.

## Données clés

**Auteur :** [M. André Wojciechowski](#)

**Circonscription :** Moselle (7<sup>e</sup> circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 6975

**Rubrique :** Défense

**Ministère interrogé :** Défense

**Ministère attributaire :** Défense

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 9 octobre 2007, page 6050

**Réponse publiée le :** 15 janvier 2008, page 353