

Nicolas DHUICQ

Député de l'Aube

Membre de la Commission de la Défense Nationale

Deuxième Porte-Avions

Au moment où se tient la réflexion stratégique qui doit engager les choix de la France pour les années à venir sous la forme du Livre Blanc de la Défense, il m'a semblé nécessaire d'évoquer brièvement quelques réflexions au sujet de la construction d'un second porte-avions pour la marine française.

Devenu le Capital Ship, selon l'expression américaine, pendant la guerre du Pacifique lors du second conflit mondial le porte-avions reste aujourd'hui un formidable moyen de projection de forces. Or, il semblerait que soit abandonné pour la France l'objectif de construire une deuxième unité à propulsion classique.

Souvenons-nous que le Président de la République et la nation se trouveront régulièrement pendant vingt mois sans groupe aéronaval du fait de la période d'entretien cyclique du Charles de Gaulle. La France ne possède pas de flotte de bombardiers stratégiques capables d'atteindre tout point de la planète.

Le pays a dans le passé souvent oublié l'utilité d'une flotte pour assurer sa souveraineté. Le 21 octobre 1805 le rythme de tir de marins Français fut de deux à trois fois inférieur à celui des Britanniques. La France perdait alors une bataille d'intérêt stratégique. Notre marine avait été décapitée au sens propre et figuré. Quelques cent cinquante années plus tard il fallut plus de trente années à l'amiral Gorshkov pour doter la Russie soviétique de la deuxième marine du monde. Le temps nécessaire pour construire une flotte de combat est particulièrement long, non seulement pour la mise au point des bâtiments, mais surtout pour l'entraînement des équipages.

Le porte-avions serait devenu un instrument obsolète. Mais pour quelle raison la Russie, qui veut retrouver le chemin de la grandeur, maintient son groupe aéronaval et à l'envoi en Méditerranée ? Pour quels motifs la Chine souhaite se doter aussi d'une unité tandis que l'Inde modernise la sienne. Dans quelle optique les Etats-Unis d'Amérique maintiennent pas moins de onze bâtiments ?

Nous pouvons constater aujourd'hui que nos approvisionnements en pétrole passent par les voies maritimes, que la majorité de nos échanges internationaux, hors Union Européenne, empruntent par les mêmes voies. Hélas, l'actualité récente montre que la piraterie, liée parfois à la déliquescence de certains états, prolifère et menace la navigation côtière. Cette menace est parfois prise au sérieux au point d'envisager la construction de navires de commerce d'un fort tonnage associé à une grande vitesse pour rejoindre au plus vite leur destination en évitant les zones dangereuses. Dans le même temps, la majorité de la population mondiale se concentre le long des zones côtières. Dans un tel contexte, les forces navales deviennent plus nécessaires que jamais pour assurer notre souveraineté et défendre nos intérêts.

Enfin, le maintien d'un savoir faire pour notre construction navale nécessite la mise en chantier d'unités de tonnage suffisant. Une interruption longue de ce type d'activité présente à nos yeux le risque d'une perte de compétence irréparable et irrémédiable pour l'industrie nationale. La mise sur cale d'une unité comme un porte-avion représente un formidable enjeu technologique capable de montrer au monde le savoir-faire d'une nation en matière d'armements.

Au vu des éléments évoqués plus haut, je pense qu'il est de notre devoir de rappeler combien un groupe aéronaval reste un formidable outil de gesticulation et de présence. Sa puissance se trouve renforcée par l'évolution des aéronefs dans leurs capacités multi-rôles et l'emploi d'armes de précisions. L'ensemble autorise la frappe d'objectifs adverses sans base fixe et sans dépendance à l'égard de pays tiers.

La mise en chantier d'un second porte-avions reste un outil militaire et technologique nécessaire pour le maintien de nos capacités de projection, de souveraineté nationale et de défense de nos intérêts dans le monde.