

Le *Congressional Budget Office* (CBO) américain a récemment publié une évaluation du coût du nouveau programme de cuirassé à propulsion nucléaire de la marine américaine. L'organisme d'analyse budgétaire du Congrès estime le coût total du programme à environ 275 milliards de dollars 2026 sur la période 2027-2056, pour 15 navires. Le rapport a été rédigé à la demande du membre le plus ancien de la minorité de la commission du Budget du Sénat. Conformément au mandat du CBO, il ne toutefois formule aucune recommandation.

Le programme

L'administration a annoncé le 22 décembre 2025 le développement d'une nouvelle classe de grands bâtiments de surface, désignée classe Trump. Les navires portent la désignation BBGN, qui indique un cuirassé lance-missiles à propulsion nucléaire. La tête de série, BBGN-1, serait baptisée *Defiant*. Le nom de la classe diffère donc de celui du premier navire, ce qui s'écarte de la convention habituelle de l'US Navy et se rapproche de la pratique des garde-côtes.

Après l'annonce, la Navy a indiqué qu'elle attribuerait des contrats de gré à gré à Leidos Gibbs & Cox pour l'ingénierie de conception, ainsi qu'à Bath Iron Works et Ingalls Shipbuilding pour l'assistance à la conception du navire. Ces deux chantiers construisent actuellement la plupart des bâtiments de combat de surface américains.

Le plan de construction navale pour l'exercice 2027, publié en mai 2026 et parfois désigné sous le nom de plan « *Golden Fleet* », prévoit l'achat de 15 cuirassés entre 2028 et 2056, tous à propulsion nucléaire. Ce choix diffère de déclarations faites en janvier 2026 par le chef d'état-major de la Marine, qui jugeait alors qu'un cuirassé nucléaire serait trop long et trop coûteux à construire.

Le calendrier retenu prévoit une commande en 2028, une en 2030, une en 2031, puis une tous les deux ans jusqu'en 2056. Lors de l'annonce du programme, l'administration évoquait deux navires immédiats suivis de huit autres ; lors du symposium 2026 de la *Surface Navy Association*, la Navy a évoqué un total de 15 à 25 bâtiments.

Les estimations de coût

Le CBO chiffre la tête de série à 23,4 milliards de dollars et les navires suivants à 18 milliards en moyenne. Pour une version à propulsion classique de même déplacement, l'organisme retient 21,3 milliards pour le premier navire et 15,9 milliards en moyenne pour les 14 suivants, soit 243 milliards au total. Le passage au nucléaire représente donc un surcoût d'acquisition d'environ 13 %.

Ces chiffres diffèrent nettement de ceux transmis par la Navy au Congrès. Dans sa demande budgétaire, le service avait estimé la tête de série à 15,1 milliards de dollars et les 2^e et 3^e navires à 10,2 milliards en moyenne. Ces estimations portaient sur une version à propulsion classique.

Le CBO qualifie ses propres estimations de hautement incertaines et indique qu'elles reposent sur son appréciation de la conception du navire et du programme dans son ensemble.

Le rapport propose plusieurs points de comparaison. Un destroyer DDG-51 neuf coûte plus de 3 milliards de dollars : à 18 milliards l'unité, un cuirassé équivaut à 5 destroyers à l'achat. Le CBO note toutefois que ces cinq destroyers coûteraient davantage à exploiter sur une durée de vie de 40 ans, en raison des effectifs, de la maintenance et du carburant. Les seuls navires américains dont le coût est comparable à celui du BBGN sont les porte-avions nucléaires de la classe *Ford*, estimés à environ 22 milliards de dollars l'unité dans le plan 2027. Les sous-marins lanceurs d'engins de la classe *Columbia*, en construction, sont attendus autour de 10 milliards.

Les caractéristiques annoncées

Les spécifications publiées par la Navy portent sur une version à propulsion classique, antérieure à la décision de recourir au nucléaire. Elles indiquent un déplacement à pleine charge de 35 000 tonnes ou plus, une longueur de 840 à 880 pieds et une vitesse soutenue supérieure à 30 nœuds. La justification budgétaire du programme mentionne une fourchette de 35 000 à 41 000 tonnes.

Avec ces dimensions, le navire serait le plus grand bâtiment de combat de surface au monde et le plus grand construit pour l'US Navy depuis la Seconde Guerre mondiale, hors porte-avions et bâtiments amphibies, qui ne sont pas classés parmi les bâtiments de combat de surface. Il déplacerait plus de trois fois et demie le tonnage d'un destroyer *Arleigh Burke* et plus du double de celui d'un *Zumwalt*.

L'armement prévu comprend 128 cellules verticales Mark 41, quatre tubes destinés aux missiles hypersoniques *Conventional Prompt Strike* contenant chacun 3 missiles, 1 canon électromagnétique, 2 lasers de forte puissance, 2 canons de 5 pouces et divers systèmes défensifs destinés à contrer les drones aériens. Le navire serait équipé pour emporter le missile de croisière nucléaire embarqué SLCM-N. Le CBO estime que le nombre de missiles à charge nucléaire embarqués serait probablement faible, mais que leur présence donnerait au cuirassé une puissance de feu supérieure à celle de tout autre bâtiment de la flotte, à l'exception des 14 sous-marins lanceurs d'engins de la classe *Ohio*, qui emportent 70 % des têtes nucléaires stratégiques déployées.

Le programme remplace le DDG(X), destroyer d'environ 14 500 tonnes en développement depuis plusieurs années. La Navy a indiqué que le format plus important du cuirassé permettrait d'éviter des compromis de capacité qu'aurait imposés la conception du DDG(X). Elle poursuivra en parallèle la production de DDG-51 plus longtemps que prévu dans son plan trentenaire précédent.

La méthode retenue

Le CBO a procédé par analogie historique, en cinq étapes.

Faute d'information de la Navy sur le déplacement lège du navire, il a appliqué le ratio moyen entre déplacement lège et déplacement à pleine charge des cinq programmes récents de bâtiments de surface, soit 80 pour cent, ce qui donne 28 000 tonnes lège.

Il a ensuite calculé le coût moyen au poids des têtes de série des trois classes récentes de

grands bâtiments de surface — CG-47 Ticonderoga, DDG-51 Arleigh Burke et DDG-1000 Zumwalt — soit 485 millions de dollars par millier de tonnes lège, hors coûts de conception détaillée et d'ingénierie non récurrente. Ces derniers sont estimés à un peu plus de 5 milliards de dollars pour le programme.

L'estimation a été ajustée pour tenir compte de l'apprentissage au fil de la série, puis d'un facteur de croissance des coûts reflétant la tendance historique des coûts de construction navale à progresser plus vite que les prix de l'économie : 16 % en moyenne sur les 15 navires, 2 % pour la tête de série. Le CBO a enfin relevé son estimation de 12 % au titre des difficultés actuelles de la base industrielle, absentes à l'époque de la construction des 3 têtes de série de référence.

Le CBO retient l'hypothèse d'un début de construction en 2028 et d'une durée de huit ans, tout en indiquant que ce calendrier lui paraît peu probable. Il rappelle que la commande du premier DDG(X) avait été repoussée à 2032, puis susceptible de l'être à 2034, la conception risquant de ne pas être prête. Il note également que les sous-marins d'attaque, destroyers et grands bâtiments amphibies requièrent aujourd'hui neuf à onze ans de construction, contre 5 à 6 au cours de la première décennie des années 2000.

Facteurs d'incertitude

Le rapport recense des éléments susceptibles de faire varier l'estimation dans les deux sens.

À la baisse : un déplacement ramené à 30 000 tonnes, évoqué par certains articles de presse, réduirait le coût d'environ 13 % ; un ratio de déplacement proche des 73 % du CG-47 le réduirait d'environ 8 % ; une conception orientée vers la productibilité, sur le modèle des pratiques sud-coréennes et japonaises, réduirait les heures de main-d'œuvre nécessaires. Le CBO relève par ailleurs que plus de 15 milliards de dollars ont été affectés depuis 2018 au soutien de la base industrielle navale, dont plus de 5 milliards par la loi de réconciliation de 2025.

À la hausse : un déplacement porté à 41 000 tonnes augmenterait le coût de la tête de série de 16 % ; un ratio proche des 85 % du DDG-1000 l'augmenterait d'environ 6 %. Le CBO note que les 5 classes de croiseurs nucléaires construits entre 1957 et 1980 présentaient un ratio moyen de 87 pour cent. S'y ajoutent les caractéristiques de survivabilité renforcées annoncées par la Navy, l'intégration d'un grand nombre de systèmes avancés (source de dérive sur le DDG-1000) et le risque de recouvrement entre conception et construction, déjà constaté sur le littoral combat ship et la frégate FFG-62.

Base industrielle

Le plan 2027 prévoit 72 grands bâtiments de surface entre 2027 et 2056, soit quinze BBGN et 57 DDG-51 Flight III, contre 51 dans le plan 2025. Le financement annuel moyen des grands bâtiments passerait de 6,9 à 15,2 milliards de dollars, tandis que celui des petits bâtiments reculerait de 4,4 à 4,0 milliards. Le CBO indique que 2 % seulement de la hausse est imputable à l'augmentation du coût unitaire des DDG-51 hors inflation.

Mesurée en tonnage lège à produire, la charge de travail des chantiers augmenterait de 12 % sur 30 ans par rapport au plan précédent. Le tonnage annuel de grands bâtiments passerait d'environ 16 000 tonnes aujourd'hui à 35 000 tonnes en 2035. Les 15 BBGN représentent 420 000 tonnes, contre 345 000 pour les 28 DDG(X) abandonnés.

L'assemblage final pose une difficulté particulière. Bath Iron Works et Ingalls, qui ont construit tous les grands bâtiments de surface américains depuis quarante ans, disposent des installations et des compétences pour un navire de 35 000 tonnes, mais ne sont pas certifiés pour les travaux liés à la propulsion nucléaire. Des responsables de la Navy ont indiqué devant le Congrès que l'assemblage final reviendrait à Newport News Shipbuilding, seul chantier de construction neuve certifié, sur la cale 12 actuellement utilisée pour les porte-avions. Le CBO note que ce chantier accuse déjà des retards sur 3 porte-avions et de nombreux sous-marins, et que l'ajout du cuirassé pourrait allonger ces délais.

Du côté des petits bâtiments, la Navy a mis fin en novembre 2025 au programme FFG-62 en achevant les deux navires en construction et en annulant quatre autres, puis lancé en décembre 2025 le programme FF(X), dérivé du cutter de la classe Legend des garde-côtes. Le CBO estime que la FF(X) représente 60 pour cent du tonnage de la FFG-62. À nombre de frégates comparable, le tonnage à produire diminuerait de 45 pour cent sur trente ans, soit 227 000 tonnes. Le premier exemplaire sera construit par Ingalls, la Navy prévoyant d'associer d'autres chantiers.

Éléments de contexte hors rapport

Plusieurs dimensions du dossier ne relèvent pas du périmètre de l'étude. Le CBO indique ne pas disposer des données nécessaires pour chiffrer les économies de carburant liées au nucléaire. Le rapport ne traite pas non plus du coût du démantèlement des installations nucléaires en fin de vie, ni des coûts de certification d'une filière supplémentaire. L'analyse porte sur l'acquisition, non sur le coût complet de possession.

L'histoire des croiseurs nucléaires américains, citée dans le rapport pour leurs seuls ratios de déplacement, comporte un autre enseignement : ces bâtiments ont été retirés du service dans les années 1990 avant la fin de leur durée de vie théorique, leur exploitation et leur rechargement en combustible ayant été jugés trop coûteux. Les cœurs actuels, conçus pour la durée de vie du navire, suppriment la question du rechargement.

Le rapport identifie la capacité de cale comme goulot d'étranglement, mais ne traite pas de la base de fournisseurs de chaufferies navales, déjà sollicitée par les programmes Columbia, Virginia, Ford et par les engagements pris dans le cadre d'AUKUS.

Avec un équipage de 650 à 850 marins par navire, la flotte de 15 cuirassés représenterait à terme de l'ordre de 10 000 postes supplémentaires, dans un contexte de tensions sur le recrutement. Le rapport raisonne en tonnage, non en effectifs.

Le rythme d'un navire tous les deux ans limite par ailleurs les effets d'apprentissage que le modèle intègre.

Enfin, le CBO ne se prononce pas sur l'utilité militaire du programme, ce qui n'entre pas dans son mandat. Le débat porte notamment sur l'opportunité de concentrer 23 milliards de dollars et une capacité nucléaire sur une plateforme unique, à un moment où d'autres analyses privilégient la dispersion des capacités entre unités plus petites et systèmes sans équipage. Les partisans du programme invoquent la capacité d'emport, la survivabilité et l'autonomie logistique. Le rapport ne mentionne pas non plus les programmes navals chinois, ni les questions liées à l'emport d'armes nucléaires sur un bâtiment de surface, qu'il s'agisse d'ambiguïté entre charges conventionnelles et nucléaires, de contraintes d'escale ou de contrôle des armements.

Sur le plan méthodologique, les trois navires de référence retenus par le CBO sont à propulsion classique et déplacent de 8 000 à 16 000 tonnes. L'extrapolation vers un bâtiment nucléaire de 28 000 tonnes lège sort du domaine couvert par cet échantillon, ce que traduit la mise en garde du CBO sur le degré d'incertitude de ses estimations.

[View Fullscreen](#)

[Aller au contenu PDF](#)