

Le porte-avions : réflexions à l'aube d'une éclipse

Thibault Lavernhe

DANS **REVUE DÉFENSE NATIONALE 2016/9 N° 794**, PAGES 73 À 79

ÉDITIONS **COMITÉ D'ÉTUDES DE DÉFENSE NATIONALE**

ISSN 2105-7508

ISBN 9782919639595

DOI 10.3917/rdna.794.0073

Date de mise en ligne : 17/02/2020

Article disponible en ligne à l'adresse

<https://shs.cairn.info/revue-defense-nationale-2016-9-page-73?lang=fr>



Découvrir le sommaire de ce numéro, suivre la revue par email, s'abonner...
Scannez ce QR Code pour accéder à la page de ce numéro sur Cairn.info.



Distribution électronique Cairn.info pour Comité d'études de Défense Nationale.

Vous avez l'autorisation de reproduire cet article dans les limites des conditions d'utilisation de Cairn.info ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Détails et conditions sur cairn.info/copyright.

Sauf dispositions légales contraires, les usages numériques à des fins pédagogiques des présentes ressources sont soumises à l'autorisation de l'Éditeur ou, le cas échéant, de l'organisme de gestion collective habilité à cet effet. Il en est ainsi notamment en France avec le CFC qui est l'organisme agréé en la matière.

Le porte-avions : réflexions à l'aube d'une éclipse

Thibault Lavernhe

Capitaine de corvette, de la promotion 2001 de l'École navale. Actuellement stagiaire de la 24^e promotion de l'École de Guerre.

« *Speak softly and carry a big stick, you'll go far* »
Theodore Roosevelt

Capacité « à éclipse », notre unique porte-avions est régulièrement l'objet de la malédiction propre à son espèce : lorsqu'il est opérationnel, le porte-avions semble utile – voire indispensable – à notre stratégie. À l'inverse, lors de ses périodes d'indisponibilité prolongée, les interrogations sont nombreuses sur l'utilité d'un outil devenu alors bien encombrant.

Au moment où le *Charles-de-Gaulle* conduit son troisième déploiement en soutien de l'opération *Chammal* et alors que l'échéance de son prochain arrêt technique majeur – qui privera la France de cette capacité pendant dix-huit mois – approche, il n'est pas inutile de remettre en perspective l'utilité du porte-avions, dans un contexte où la pression de l'immédiateté fait parfois perdre le sens du temps long.

Capacité militaire tactique de premier plan qui pèse dans les crises, le porte-avions est surtout un outil stratégique sans équivalent au service d'une volonté politique qui mérite le temps et les investissements qui lui sont consacrés pour continuer à dominer demain et après-demain.

Sans prétendre à l'exhaustivité, on souligne ici les grandes lignes de force qui fondent l'utilité du porte-avions, à la lumière de l'activité opérationnelle récente du *Charles-de-Gaulle*, d'une part et des enjeux de son futur arrêt technique majeur, d'autre part. On livre enfin quelques réflexions sur ce que pourrait être le prochain porte-avions.

Le *big stick* : de l'utilité tactique du porte-avions

Certes, le porte-avions ne peut pas tout, mais il peut beaucoup ! Si certaines limitations propres à sa nature sont incontestables et si *Chammal* n'est pas une opération qui illustre la capacité d'entrée en premier du porte-avions, ce dernier n'en demeure pas moins une force de frappe massive, d'une grande polyvalence. Ainsi, lors de ses deux premières participations à l'opération *Chammal*, le porte-avions a

« installé » librement en Méditerranée orientale puis dans le Nord-Est du golfe Arabo-Persique entre 21 et 26 chasseurs pendant quarante puis cinquante jours, en complément des chasseurs de l'Armée de l'air présents au même moment en Jordanie et aux Émirats arabes unis (EAU). Avec son stock de munitions, le *Charles-de-Gaulle* apportait ainsi une puissance de feu équivalente à celle de l'opération *Harmattan*, sans contrainte diplomatique sur son positionnement. L'effort français en a été triplé. Début 2015, le groupe aéronaval (GAN) a ainsi permis à la France d'être le second contributeur aérien de la coalition en Irak, avec 18 % des vols de chasseurs durant la présence du porte-avions, sur l'ensemble de la palette de la projection de puissance : engagement délibéré sur des objectifs déterminés, missions de renseignement, soutien aux troupes au sol. Après le 13 novembre, l'arrivée du GAN a permis de multiplier par 2,5 le nombre de sorties aériennes et quasiment par 2,5 le nombre de frappes, portant ainsi les frappes nationales à 44 % de la coalition hors frappes américaines. Enfin, s'agissant d'efficacité militaire, celle-ci ne doit pas se mesurer uniquement à l'aune du nombre de bombes tirées – ce qui pourrait paraître insignifiant au grand public ⁽¹⁾ – mais au regard des heures de présence quotidienne au-dessus de l'Irak et de la Syrie : sur un théâtre où la délivrance de l'armement était l'objet d'un processus complexe et centralisé, le groupe aérien embarqué (GAé) a contribué plus de 10 heures par jour à appliquer une pression sur l'État islamique (EI), par le feu ou le renseignement. Par sa contribution massive, le porte-avions crée une rupture dans le potentiel d'engagement, en complément de l'action de long terme des avions de l'Armée de l'air et de la Marine basés à terre sur le théâtre.

Dans ce contexte, la mobilité et l'endurance du porte-avions se sont à nouveau affirmées comme des atouts majeurs. Si la mobilité stratégique du *Charles-de-Gaulle* a permis d'envisager de nombreuses options de positionnement pour sa contribution à l'opération *Chammal*, elle a surtout permis en s'installant durablement à 80 nautiques des côtes irakiennes de s'affranchir de toute autorisation de survol, tout en améliorant la réactivité et de la durée utile des vols par rapport aux avions opérant initialement depuis les EAU. Cette mobilité stratégique s'est également illustrée par la rapidité ⁽²⁾ de mise en place du porte-avions en Méditerranée orientale après les attentats du 13 novembre, et grâce à sa capacité de bascule d'un théâtre à un autre, faculté essentielle face à un ennemi faisant preuve d'une grande ubiquité (cf. D. Castres). Tactiquement, cette mobilité a également diminué la vulnérabilité de la « base » porte-avions : si le positionnement au Nord du golfe Arabo-Persique – rendu possible à proximité des côtes iraniennes par le contexte politique du moment (cf. D. Dolan) – ne permettait pas de bénéficier de toute la profondeur stratégique de la haute mer, le porte-avions est tout de même resté en permanence relativement invulnérable face à la menace de nature asymétrique qui

(1) Voire même choquant si l'on se prête (sur la base des chiffres publiés par l'état-major des armées) au calcul du prix unitaire du tir d'une bombe ramené au coût de possession d'un porte-avions et de son parc aérien, comme ont pu le faire certains polémistes américains opposés au format actuel de l'*US Navy* (cf. J. Hendrix).

(2) Cinq jours entre le départ des approches de Toulon et les premières frappes en novembre 2015.

sévisait au sol et qui aurait potentiellement pu menacer l'aviation basée à terre. En complément, l'autonomie du porte-avions – fondée principalement sur l'endurance conférée par la propulsion nucléaire et sur son aptitude à régénérer en flux continu ses avions pour maintenir un fort taux de disponibilité – lui permet de rester des mois sur zone. Enfin, comme déjà perçu lors de l'opération *Harmattan* en 2011, *Chammal* a aussi montré que l'autonomie du porte-avions se traduit par sa capacité à « faire seul » un grand nombre de processus tactiques de bout en bout, en particulier dans le domaine du renseignement.

En dernier lieu, le porte-avions est un facteur essentiel de supériorité en mer, dont la plus-value ne se limite pas à la projection de puissance au-dessus de la terre, même s'il s'agit *de facto* de son emploi prioritaire depuis plusieurs années. Face à la tentation du *reductio ad projectium*, il est nécessaire de ne pas perdre de vue le prisme du *war at sea* dans lequel les porte-avions se sont historiquement imposés comme *capital ship* : dans ce domaine, le porte-avions reste une arme de surclassement tactique sans équivalent. Indépendamment du nombre de bâtiments d'une force navale, la présence d'un porte-avions crée par son allonge et sa puissance de feu un avantage concurrentiel décisif face aux menaces conventionnelles : un effet de seuil tactique à résonance stratégique, dont la puissance globale américaine sait parfaitement jouer (voir *focus* ci-dessous). C'est ainsi qu'à son niveau, la France se démarque (*cf.* E. Chaperon) encore nettement en océan Indien des groupes chinois ou indiens désormais bien installés dans nos zones d'intérêt, le porte-avions créant par sa présence un déséquilibre en notre faveur qui compense notre infériorité numérique... pour un certain temps. La même logique s'applique vis-à-vis de la marine russe en Méditerranée orientale.

FOCUS : DIPLOMATIE NAVALE COERCITIVE EN OCÉAN INDIEN

En avril 2015, en marge de la crise yéménite et des négociations sur le nucléaire iranien, l'Iran et les États-Unis se sont affrontés sur le champ de la diplomatie navale : le repositionnement en urgence du porte-avions *Theodore Roosevelt* dans le golfe d'Oman en réaction au déploiement d'un convoi naval iranien vers le détroit de Bab-el-Mandeb a été d'un effet immédiat sur les velléités iraniennes. Alors qu'il était marqué depuis plusieurs jours – sans effet sur sa cinématique – par des bâtiments occidentaux, la présence du porte-avions américain et de son groupe aérien a constitué le facteur déclencheur de son retour vers l'Iran. Au plan tactique, un exemple probant de « l'effet porte-avions ». Au plan stratégique, une illustration du savoir-faire de la puissance globale américaine, qui sait bien pourquoi elle continue à entretenir à grands frais une flotte de onze porte-avions.

Ces atouts tactiques sont des « classiques » des ponts-plats. Mais, en complément des effets militaires produits, c'est la capacité d'influence conférée par le porte-avions qui en fait un outil stratégique essentiel dans le monde concurrentiel d'aujourd'hui.

Speak softly : de l'utilité stratégique du porte-avions

Au premier chef, le porte-avions permet de marquer à divers degrés une volonté politique : pour la gradation militaire à résonance politique, il n'a pas d'équivalent. Déployer des détachements de chasse ou des troupes à l'étranger est

certes significatif, mais le seuil de visibilité stratégique ne sera jamais le même qu'avec un porte-avions, fût-il conventionnel dans sa propulsion et son armement⁽³⁾. Ainsi la France a-t-elle fait plusieurs fois dans l'histoire le « choix du porte-avions » pour appuyer ses démarches diplomatiques face à des acteurs étatiques selon un *tempo* politico-militaire adapté (cf. H. Coutau-Bégarie). Certes, face à l'EI, acteur asymétrique, la manœuvre de diplomatie navale a moins de sens, mais l'appareillage du porte-avions au moment des attentats de janvier puis de novembre 2015 a donné à chaque fois une dimension unique à l'engagement de la France, qui mobilisait ainsi une capacité majeure pour lutter contre son ennemi du moment⁽⁴⁾. D'une certaine manière, l'appareillage du porte-avions après les attentats de l'été 2016 s'inscrit dans cette logique. Dans le même temps, le porte-avions permet de rassurer nos alliés et de peser dans les coalitions : le signal envoyé à nos amis compte parfois autant que le signal envoyé à nos ennemis, comme le montrent encore l'histoire et l'actualité. À ce titre, les rencontres d'autorités politiques et militaires américaines réalisées à bord du *Charles-de-Gaulle* sont d'une portée hautement symbolique⁽⁵⁾. Plus encore, la prise de fonctions opérationnelles importantes au sein de la chaîne de commandement américaine en période de *carrier gap*, au-delà du challenge tactique, nous positionne stratégiquement à un niveau qui dépasse celui conféré par notre seule part aux frappes de la coalition. Le porte-avions est résolument une plate-forme stratégique qui nous distingue en nous maintenant dans un « premier cercle ».

Le porte-avions est par ailleurs l'expression visible d'une vision stratégique du temps long, qui assoie l'influence de son possesseur. À ce titre, il est significatif que la plupart des grandes marines modernisent leur composante porte-avions – États-Unis, Russie – la développent – Chine, Brésil, Inde – ou tentent de la remettre sur pied – Grande-Bretagne. Pour toutes ces marines, le choix du porte-avions est révélateur d'une volonté commune d'investir un « club » en rapport avec leurs ambitions dans le monde. Outre le cas chinois abondamment commenté, trois exemples sont frappants. Celui de l'Inde, qui met en œuvre depuis peu le *Vikramaditya*⁽⁶⁾ et poursuit la construction d'un porte-avions « national » supplémentaire, continuant avec une grande détermination sa marche vers une capacité aéronavale pour s'installer durablement comme la marine majeure de l'océan Indien. Le cas de la Grande-Bretagne, qui poursuit son effort de reconquête et peut désormais admirer les silhouettes de ses deux nouveaux porte-avions. Le besoin de « remonter la pente » est essentiel pour la *Royal Navy* : au-delà du signe de déclassement donné par l'absence de porte-avions, l'interopérabilité aéronavale franco-américaine en *Dual Carrier*

(3) La participation du *Charles-de-Gaulle* à la force aéronavale nucléaire (FANu) renforce incontestablement son poids stratégique. On choisit néanmoins de mettre en avant ici les atouts du porte-avions indépendamment de cet aspect, parfaitement développé par ailleurs dans Vodka-Gallien.

(4) La tonalité générale de la presse de janvier et novembre 2015 en fait largement écho. On signalera en particulier la couverture du *Jane's Defense Weekly* en date du 21 janvier.

(5) Entre autres : le *Secretary of Defense* américain ou encore le général Dempsey, *Chairman of the Joint Chiefs of Staff* de l'armée américaine.

(6) *Ex-Gorskov* soviétique, avec un groupe aérien composé de *MIG29-K*.

Operations est interprétée comme un *challenge* au cœur de la *special relationship*, faute de moyens crédibles. On peut enfin discerner dans la continuité de l'effort russe pour maintenir et développer une composante aéronavale embarquée moderne l'expression d'une vision stratégique de long terme. Ce tour d'horizon sommaire montre à quel point le « concept » du porte-avions est loin d'être dépassé, bien au contraire.

Enfin, le porte-avions est une arme qui soutient notre crédibilité globale. Maîtriser le savoir-faire pour construire et mettre en œuvre un porte-avions nucléaire est un argument puissant lorsqu'il s'agit d'exporter la production de notre industrie d'armement (cf. B. Planchais). Les succès de DCNS, Dassault et MBDA à l'export bénéficient indirectement de l'image de marque d'un porte-avions *combat proven* et interopérable avec l'*US Navy*. De la même manière, l'efficacité opérationnelle du porte-avions est un ticket d'entrée qui bénéficie à l'ensemble de nos forces navales : les escorteurs surface et sous-marins du porte-avions français s'intègrent avec d'autant plus de facilité dans un *Carrier Strike Group* américain qu'ils disposent d'une culture préalable crédible.

On le voit, plus qu'une simple base aérienne projetable, le porte-avions possède et confère un statut stratégique essentiel dans le monde d'aujourd'hui. Mais demain et après-demain, comment conserver l'avantage ?

You'll go far : comment garder l'avantage demain et après-demain ?

Demain, pour garder l'avantage, il s'agit de donner au *Charles-de-Gaulle* le potentiel et les armes nécessaires pour être dans la course jusqu'en 2041 : c'est tout l'enjeu de son arrêt technique majeur n° 2 (ATM2). Longue (dix-huit mois) et coûteuse (1,2 G€), cette période qui commencera fin 2016 s'organise selon deux axes. Côté pile : maintenir le porte-avions, c'est tout d'abord l'entretenir comme n'importe quelle unité opérationnelle, *modulo* la spécificité du fait nucléaire. Cette part représente 430 M€, dont 350 M€ environ pour l'échange standard des cœurs et l'entretien classique de la chaufferie. Cela est certes conséquent, mais pas dirimant ⁽⁷⁾. Côté face : maintenir le porte-avions, c'est le moderniser pour garantir pour les vingt-cinq années à venir la cohérence de ses capacités avec celles de son groupe aérien, de son escorte et des systèmes d'environnement associés. Cette part représente 760 M€ dont 550 M€ pour les principales rénovations, soit un coût moyen de 30 M€ par an sur la durée de vie du porte-avions, ce qui est dans la norme au regard des capacités concentrées ⁽⁸⁾ sur le *Charles-de-Gaulle*. Ce chantier est aussi un concentrateur d'activité pour l'industrie d'armement : tête de pont pour une BITD forte au moment de sa construction, le porte-avions reste une clé de voûte pour l'industrie à

(7) Le changement des cœurs revient à stocker sept années d'énergie à bord, soit l'équivalent de 440 000 m³ de gazole, soit 280 M€ d'énergie stockée, sur la base d'un cours bas du pétrole.

(8) Le porte-avions est globalement le concentré d'un centre de détection et de contrôle, de 5 batteries SAMP/T, d'un atelier industriel de maintenance, de 20 à 30 chasseurs, de deux AWACS de poche, d'un mini-CAOC et d'un hôpital.

travers ses périodes d'entretien majeures (cf. B. Planchais). À titre d'exemple, la rénovation ambitieuse du système de combat permet à DCNS de « rester connecté » sur un projet d'envergure. En sortie d'ATM2, le *Charles-de-Gaulle* pourra ainsi atteindre un nouveau stade de son potentiel militaire pour les combats de demain, dans la continuité du processus incrémental en œuvre depuis sa mise à flot. Il s'agit d'abord d'un GAé exclusivement composé de *Rafale* Marine – bientôt au standard *F3R* – et de *Hawkeye*, dotés de nouveaux senseurs et de nouveaux armements tels le missile *Meteor*. Il s'agit ensuite de nouveaux équipements pour la mise en œuvre de l'aviation, d'un système de combat plus performant et enfin, de systèmes d'information et de communication totalement rénovés. Au résultat : plus de souplesse dans la mise en œuvre des avions, plus de force de frappe et une connectivité au niveau des exigences des opérations de demain.

Et après-demain, comment garder l'avantage ? Sans débattre sur le « pourquoi ? » ni sur le « quand ? », que peut-on penser des grandes caractéristiques d'un hypothétique *sistership* du *Charles-de-Gaulle*, à la lumière des enseignements de ses derniers déploiements ? Il nous semble que la poursuite du fait aéronaval national ne passera pas par une rupture de modèle mais par la maturation d'un outil éprouvé. Certes, le contexte tactique et technologique a bien changé depuis les choix opérés au moment de la construction du *Charles-de-Gaulle*, mais sans tomber dans le dogmatisme, force est de constater que certains traits et certaines limites resteront indispensables. Le futur porte-avions devra en effet s'insérer dans un cadre existant (cf. F. Cluzel) : des infrastructures – quai et bassin – calibrées pour les lignes d'eau du *Charles-de-Gaulle*, un GAé toujours composé de *Rafale* et de *Hawkeye*, un *design CATOBAR* ⁽⁹⁾... Dans ce domaine, la priorité sera d'éviter la régression, en particulier s'agissant de fiabilité et de mobilité. Pour autant, d'importantes marges de manœuvre pourront et devront être exploitées pour mieux répondre aux besoins des coalitions à venir : marges sur la mise en œuvre de l'armement (plus de munitions, une manutention facilitée, des normes plus souples pour l'armement des avions afin d'en tirer tout le potentiel militaire), marges sur la mise en œuvre de l'aviation (plus de sorties par jour, insensibilité jour/nuit, plus grande tolérance à la météo, plus grande vitesse, plus de surface pour le stockage des avions...), marges sur les types d'aéronefs et mise en œuvre (*E-2D* et éventuellement des drones) et marges sur l'interopérabilité avec l'allié américain (seul étalon dans ce domaine). Enfin et surtout, il nous semble que la plus-value devra être recherchée dans la supériorité informationnelle : malgré une silhouette générale qui sera probablement proche de celle du *Charles-de-Gaulle* pour certaines raisons évoquées plus haut, c'est la capacité du futur porte-avions à comprendre et dominer son environnement qui sera essentiel. Le « levier d'Archimède » de l'effet militaire au XXI^e siècle est déjà et sera l'information, comme le montre le concept américain d'*Information Dominance* (dont le *F-35* est une déclinaison au niveau tactique, cf. M. G. Kelly) : notre futur porte-avions, s'il sort un jour d'un chantier, devra

(9) *Catapulted Take Off But Arrested Recovery* : combinaison du décollage par catapulte et de l'appontage par brin d'arrêt.

pousser à l'extrême son avantage dans ce domaine. Cela passera entre autres par une connectivité accrue, une forte cyber-résilience et des outils de *command and control* performants.

*

**

À l'aube d'une longue éclipse qui privera la France d'une capacité unique, que conclure ? Tout d'abord, comme instrument militaire tactique de premier plan et outil stratégique d'influence, le porte-avions est incontestablement utile à la France. Loin d'être un outil dont il faudrait « se servir »⁽¹⁰⁾ pour la simple raison qu'on le possède, le porte-avions est un choix qui nous distingue et que nous devons assumer. Ensuite, si assumer le choix porte-avions suppose de l'employer comme l'instrument stratégique qu'il est, cela suppose également des investissements conséquents mais nécessaires pour conserver notre avantage. Enfin, continuer à assumer ce choix après-demain implique une vision du temps long enracinée dans les enseignements du présent. « Il est une certitude : l'investissement d'aujourd'hui dans les différents outils de défense sera beaucoup moins élevé que le tribut de demain dans l'esclavage » (amiral Oudot de Dainville).

ÉLÉMENTS DE BIBLIOGRAPHIE

- Hervé Coutau-Bégarie : *Le problème du porte-avions* ; Économica, 1990.
 Hervé Coutau-Bégarie : *Le meilleur des ambassadeurs : théorie et pratique de la diplomatie navale* ; Économica, 2009.
 Amiral Oudot de Dainville : *Faut-il avoir peur de 2030 ?* ; L'Harmattan, 2014.
 Contre-amiral Éric Chaperon : « Des outils de puissance adaptés à l'évolution contemporaine des stratégies navales », conférence, 2014.
 M. Wodka-Gallien : « Le Charles-de-Gaulle, la voix de la dissuasion depuis la mer », *Revue Défense Nationale*, été 2015.
 Vice-amiral (2S) François Cluzel : « Un sistership pour le Charles-de-Gaulle ? », *Revue Défense Nationale*, avril 2003.
 Jerry Hendrix : « The U.S. Navy Needs to Radically Reassess How It Projects Power », *National Review*, 23 avril 2015.
 Commander Daniel Dolan (US Navy) : « When to hazard the fleet », *Proceedings*, décembre 2014.
 Bernard Planchais : « Le Charles-de-Gaulle : un défi industriel », *Revue Défense Nationale*, hors-série « Porte-avions Charles-de-Gaulle », 2008.
 Colonel Matthew G. Kelly (US Marine Corps) : « The F-35's New OODA Loop », *Proceedings*, mars 2016.
 Interview du général de corps d'armée Didier Castres, *Cols Bleus*, n° 3046, mars 2016.

(10) Idée véhiculée dans un *post* du 13 juillet 2015 de M. Merchet sur le *blog* « Secret Défense » : « La question n'est pas de savoir si l'on est pour ou contre le porte-avions. Puisqu'on le possède, autant s'en servir ! ».