



## LE PORTE-AVIONS, TOUJOURS CAPITAL SHIP DES FORCES NAVALES

Pièce maîtresse des marines hauturières, le porte-avions est, aujourd'hui plus que jamais, le navire indispensable à toute puissance maritime. Si les essais du porte-avions chinois *Liaoning* focalisent l'attention, ils ne doivent pas masquer les nombreux programmes ou projets qui fleurissent sur tous les océans du globe...

### UN OUTIL DE SUPRÉMATIE MARITIME

Le porte-avions a, depuis la seconde guerre mondiale, supplanté le cuirassé en tant que *capital ship* des forces de combat de surface. Navire décisif dans la conduite des opérations, il est capable à la fois de défendre une zone, d'exercer une menace et de frapper dans la profondeur des théâtres d'opération. Le porte-avions est l'outil par excellence de la suprématie maritime et, dans une certaine mesure, de la supériorité aérienne. Progressivement, il est devenu une remarquable plate-forme de projection de puissance vers la terre. C'est d'ailleurs dans ce rôle qu'il a été employé de l'Indochine à la Syrie en passant par les interventions en Afghanistan et en Libye.

Que l'on parle de porte-avions conventionnel ou de porte-aéronefs, ces navires sont de véritables bases aériennes mobiles, clefs d'une stratégie diplomatique et de sa composante militaire. Le groupe aéronaval (GAN) réuni autour de cette unité de haute valeur est traditionnellement composé d'un sous-marin et de destroyers voire de chasseurs de mines, avec le soutien d'une aviation de patrouille maritime. C'est de la qualité de cet ensemble, de ce système que dépend l'efficacité du porte-avions.

### UN OBJET DE CONVOITISES

En cela, le porte-avions devient un symbole, à la fois politique et militaire : les cinq pays membres permanents du conseil de sécurité de l'ONU en sont d'ailleurs dotés. Souhaitant s'affirmer sur la scène internationale, de nombreuses nations émergentes font aujourd'hui les efforts nécessaires pour en acquérir.

Si les dix porte-avions à propulsion nucléaire de l'*US Navy* assurent aux États-Unis une supériorité écrasante, la France, avec le *Charles de Gaulle*, tient son rang. Le retour prochain sur le devant de la scène aéronavale de la *Royal Navy* avec le *HMS Queen Elisabeth*, et bientôt le *HMS Princes of Wales*, lui redonnera une place de choix. La Russie s'appuie, quant à elle, toujours sur un seul porte-aéronefs, l'*Amiral Kuznetsov*, mais étudie une nouvelle classe polyvalente de porte-avions.

Les marines de pays émergents se lancent, elles aussi, dans la course. Forte de l'expérience acquise avec le *Liaoning* et désireuse de compter à terme sur une marine au rayonnement mondial, la Chine s'est lancée dans l'élaboration nationale d'un deuxième porte-avions, à propulsion nucléaire. L'*Indian Navy*, quant à elle, est dotée depuis 1956 d'une capacité aéronavale. Pour remplacer ses unités vieillissantes de facture britannique, le pays a tout d'abord acheté l'*INS Vikramaditya* auprès de la Russie (ex-*Gorshkov*) puis s'est lancé dans un programme local : l'*INS*

*Vikrant* effectuera ses premières sorties à la mer dans un avenir proche, pour une admission au service actif en 2018. Ces unités sont au minimum l'affirmation des ambitions régionales en océan Indien et d'une vigilance face à l'expansionnisme naval chinois. Le Brésil, s'il a aussi des visées régionales, possède à ce jour l'unique *São Paulo* – notre vénérable *Foch*. Mais le pays ne souhaite pas s'en contenter : le programme *Prosuper*, qui vise le rajeunissement de la flotte de surface, en prévoit un nouveau, de construction nationale.

### LE PORTE-AÉRONEFS COMME SUBSTITUT

Le porte-avions n'est cependant pas à la portée technique, financière et humaine de toutes les marines : la technique de construction navale reste très sophistiquée pour qui veut l'entreprendre. Les savoir-faire exigés pour la conception et la mise en œuvre des systèmes spécifiques à l'aviation embarquée (catapultes, ascenseurs, brins d'arrêt...) ainsi que l'expérience requise pour l'équipage ne s'improvisent pas. Une grande maîtrise technologique est indispensable et le haut niveau de la formation aux techniques de mise en œuvre et de pilotage des aéronefs embarqués limite *ipso facto* le nombre de pays pouvant en disposer...

C'est pourquoi certaines nations tentent désormais de s'équiper du plus modeste et moins performant porte-aéronefs. La technique de décollage sur courte distance et d'atterrissage vertical – *short take off vertical landing* – a notamment permis aux marines de format réduit de se doter d'une capacité de projection et d'une défense aérienne.

Si la portée d'une telle acquisition n'est évidemment pas équivalente à celle d'un porte-avions, cette alternative a permis à l'Espagne, l'Italie, la Thaïlande, l'Australie ou le Japon de disposer de plates-formes adaptées aux opérations aéronavales extérieures et d'asseoir ainsi leur statut de puissance régionale.



USS George Washington (juin 2012) (© US Navy)