

MEMOIRE DE GEOSTRATEGIE

LE PORTE AVION, INSTRUMENT DIPLOMATIQUE ET STRATEGIQUE

SOMMAIRE

- 0- La notion de « capital ship », acteur stratégique primordial**
- 1- L'évolution de la place du porte avion dans la pensée navale**
- 2- Le porte avion face à l'évolution géopolitique**
- 3- Le porte avion face à l'évolution technologique**
- 4- Le porte avion répond -t- il aux critères de la stratégie théorique**
- 5- L'avenir du porte avion**

Capitaine de Frégate Chavane de Dalmassy - Groupe A 6

0- LE « CAPITAL SHIP », ACTEUR STRATEGIQUE PRIMORDIAL

« Il n'existe pas d'encerclement contre des puissances maritimes; la domination des vagues est l'atout décisif de la stratégie ».¹

La notion anglo saxonne de « capital ship » apparaît en même temps qu'émerge la conception de maîtrise de la mer. Déjà, la caraque « Henry Grâce à Dieu » d'Henry VIII avait pour ambition de surclasser tous les navires existants par une combinaison harmonieuse de la « cuirasse » et du « boulet » et, par voie de conséquence, de contrôler sans partage les espaces maritimes.

Du vaisseau à trois ponts de 74 canons jusqu'au navire de ligne, les « capital ship » ont constitué l'ossature des flottes des gouvernements ayant des ambitions géostratégiques, l'une n'allant pas sans l'autre, comme en témoigne la construction de l'Invincible Armada espagnole ou de la Flotte de Haute Mer de l'empereur allemand Guillaume II. Il faut cependant noter, qu'hormis la révolution de la propulsion avec l'apparition de la vapeur, permettant de s'affranchir des aléas du vent, le concept cuirasse-canon a prévalu pendant plus de 400 ans. En effet, les conceptions de la jeune école française menée par l'Amiral Aube, prônant des flottilles nombreuses équipées des derniers cris de la technique, notamment de torpilles, se sont heurtées aux dures réalités de la météo et de la confrontation. Les offensives de torpilleurs lors de la bataille du Jutland n'ont eu globalement qu'un effet de diversion sans conséquence importante sur l'issue de l'affrontement. Le principe d'une remise en question par l'innovation technique était enterrée pour plusieurs décennies.

Il ne faut donc pas s'étonner que les capacités du porte-avions n'aient été que tardivement perçues et qu'elles ne se soient pratiquement imposées que par nécessité. La flotte de porte-avions américaine était en effet la seule survivante du désastre de Pearl Harbour. Les enseignements même des batailles aéronavales du Pacifique n'ont été clairement perçues que près de 15 ans après la fin du deuxième conflit mondial. Les chefs les plus prestigieux et les théoriciens navals les plus pénétrants conseillaient le maintien de forces de cuirassés aux côtés des groupes de porte-avions. Les Lords de l'Amirauté britannique déclaraient encore en 1944: « le fondement de la force de la flotte est le cuirassé ». Bien après la guerre, l'Amiral Castex mettait encore en parité le cuirassé et le porte-avions².

Depuis, le porte-avions est au centre de la réflexion stratégique, non seulement maritime, mais aussi globale. Mahan considérait qu'il ne peut y avoir stratégie sans étude historique préalable. Notre propos s'orientera donc tout d'abord vers l'évolution de la place du porte-avions dans la pensée navale, ce qui nous permettra ensuite d'évaluer dans quelle mesure il est toujours adapté au nouveau contexte géopolitique, si il demeure crédible malgré les évolutions techniques, si il répond, enfin aux principes de la guerre.

*
* *

¹ : Raymond Cartier, HISTOIRE DE LA DEUXIEME GUERRE MONDIALE, Edition France Loisir 1973

² : cité par Hervé Coutau Bégarie dans LE PROBLEME DU PORTE -AVIONS, Economica, p.14

1- L'EVOLUTION DE LA PLACE DU PORTE AVION DANS LA PENSEE NAVALE:

L'avion dans la Marine, tout comme dans l'armée de terre est d'abord considéré comme un simple moyen d'éclairage catapulté et récupéré avec une grue si la météo le permet. Il voit rapidement ses attributions s'étendre aux missions de sûreté et de liaison mais n'est pas considéré jusque dans les années trente comme le système d'arme essentiel, capable de détrôner le tout puissant canon. L'avion n'a qu'un rôle annexe, d'accompagnement des unités de ligne, comme le char de l'infanterie. La force aéronavale française se limite au seul transport d'avions Commandant Teste en 1939. Seuls, les Etats unis, le Japon et la Grande Bretagne, dans une moindre mesure ³ auront construit à cette date des porte-avions. Leurs concepts d'emplois ne se formuleront que peu à peu et, plus sous la pression des événements, qu'à partir d'une réflexion stratégique préalable.

C'est plutôt par la négative que s'imposent les premières leçons. Lors de la campagne de Norvège, le Königsberg est le premier grand navire coulé par l'aviation. Les pertes subies par la Royal Navy en Méditerranée, en particulier lors de la perte de la Crète indiquent qu'il n'y a plus de maîtrise de la mer sans maîtrise du ciel. La perte du Prince of Wales et du Repulse démontrent qu'une défense contre avion basée sur le seul canon est insuffisante, qu'elle ne peut se concevoir que dans la profondeur et donc nécessite des avions de guet et des chasseurs. Mais cette nouvelle réalité qui devrait jouer en faveur du concept du porte-avions n'est pas directement perçue. Ces derniers sont considérés comme particulièrement vulnérables, à la fois aux coups des avions et aux coups des sous marins.

Deux nécessités vont faire loi. Rapidement, l'avion va apparaître comme le complément indispensable des escortes de convoi dans la lutte contre les sous marins. Or, leur rayon d'action, ne permet pas de couvrir, à partir de la terre, la totalité des étendues océaniques. La notion de porte-aéronefs de soutien aux opérations anti sous marines est née et sera validée par leurs brillants résultats dans la bataille de l'Atlantique. L'attaque de Pearl Harbour par la force aéroportée de l'Amiral Nagumo n'est pas le fruit d'une option stratégique s'appuyant sur une doctrine clairement définie. Certes les Japonais avaient les premiers pressentis l'importance du porte-avions mais en complément d'une flotte de cuirassés. Une attaque par surprise nécessite d'attaquer au plus loin, raison pour laquelle le porte-avions est préféré. De plus, certains objectifs, masqués, ne pouvaient être traités par des canons. Le succès de l'opération n'a cependant pas été suffisant pour que soit remise en question la composition des flottes: les Japonais continueront à construire des cuirassés. La bataille de la mer de Corail est la première bataille navale dans laquelle pas un seul coup de canon n'est tiré. Le Congrès américain en tire les conséquences et dans les jours suivants vote une tranche de construction de 500 000 tonnes de porte-avions. Les « Task Force » américaines seront désormais centrées sur les « ponts plats ». Par la maîtrise de l'air locale, elles permettront l'acquisition de la maîtrise de la mer et donc la protection des forces d'assaut amphibies, capables à leur tour de conquérir des îles « porte-avions » et de proche en proche d'étrangler le Japon.

La pensée stratégique des pays ayant des ambitions mondiales va être toute imprégnée du principe que le maintien de la liberté des mers a permis le maintien de la Liberté tout court. Elle implique la maîtrise de la mer en temps de guerre mais aussi son utilisation en temps de paix pour soutenir la politique étrangère et la

³ La Grande Bretagne n'a alors qu'un porte avions moderne, les cinq autres² sont des cuirassés transformés.

sécurité des espaces maritimes afin de permettre le développement du trafic commercial. Il serait fastidieux de faire ici l'inventaire des différentes doctrines nationales; c'est la raison pour laquelle seront présentées, du fait que les U.S.A. possèdent la principale force de porte-avions, les idées américaines.

La « *Maritime strategy* » de Lehman et Watkins, conçue à la fin des années 70 est en fait globale. Elle part du principe que la rivalité américano-soviétique se traduit par une « paix violente » qui, compte tenu de l'existence de la menace nucléaire, ne peut se manifester que par des confrontations indirectes comme la guerre de Corée. Dans ces conditions, la Marine est un élément déterminant du maintien de la stabilité dans le monde. D'une part, ses déploiements sont un facteur de dissuasion non nucléaire, étant entendu que le nucléaire ne dissuade que le nucléaire, d'autre part, elle est le vecteur par excellence de la projection de force et de puissance que nécessite le contrôle des crises. Dans le cadre d'un conflit majeur, qui ne peut avoir lieu qu'en Centre Europe, l'Amiral Watkins voit trois phases successives. Dans la première, où la guerre n'a pas éclaté, les forces anti sous marines doivent contenir les sous marins soviétiques, les groupes de combat de porte avions et les forces amphibies, se déployer et se préparer à porter secours aux alliés européens. La deuxième phase consiste à enlever l'initiative à l'ennemi, donc à lui enlever sa capacité de manoeuvre et à lui faire disperser ses efforts. Le préliminaire en est la destruction de sa flotte en particulier des sous marins. Les groupes de porte-avions et les forces amphibies seront employés à des opérations de diversion sur les flancs nord et sud de l'Europe. La phase III portera le combat chez l'ennemi. La combinaison porte avion/ amphibie permettra d'intervenir au coeur du dispositif ennemi, derrière ses lignes. Les forces anti sous marines continueront l'attrition des sous marins soviétiques y compris de ceux portant des missiles stratégiques nucléaires, de façon à réduire les dangers d'une escalade et à faire pencher la balance nucléaire en faveur des Etats Unis. On peut résumer cette stratégie par: empêcher l' Union Soviétique d'imposer sa guerre, détruire sa Marine, limiter les mouvements de ses forces terrestres, menacer directement la Russie sans risque de dérapage nucléaire.

Tenant compte des évolutions géopolitiques provoquées par l'effondrement de l'Union Soviétique, l'Amiral Trost, nouveau chef des opérations navales, va rénover dans la continuité la doctrine Watkins. Il part du principe que l'avenir étant incertain, la Marine doit demeurer équilibrée, à la pointe du progrès technologique et ne saurait se passer d'une de ses six composantes (dissuasion nucléaire, lutte anti sous marine, groupes de porte-avions, forces amphibies, forces de guerre des mines, soutien logistique). Il constate que l'essentiel des intérêts américains se focalise sur le continent eurasiatique (alliés, pétrole, commerce) fort éloigné de la métropole. La Marine, dans un monde multipolaire rejetant de plus en plus l'emploi non légalisé par les instances internationales, de la force, demeure le moyen le plus acceptable de présence militaire en cas de crise. Son déploiement est en effet réversible, souple, adaptable. Elle permet de projeter la quantité de force juste nécessaire pour atteindre l'objectif. Elle peut assurer des permanences de très longue durée tout en gardant toute son indépendance, n'étant pas tributaire des revirements politiques comme le sont les bases à terre situées en territoire étranger.

De ce trop rapide parcours historique, il faut retenir que le porte-avions ou porte-aéronefs a eu du mal à s'imposer comme « capital ship » même après les évidences mises en exergue par les batailles du Pacifique. Il est depuis l'incontournable pivot des Marines qui ont des prétentions de maîtrise de la mer, même simplement locale. Il participe de façon directe ou indirecte à presque toutes les missions qui peuvent incomber à une Marine.

Cependant, les détracteurs des « ponts plats » leur ont reproché dès la fin du deuxième conflit mondial de ne pas pouvoir s'adapter à l'évolution géopolitique et d'être rendus obsolètes à cause du bouleversement stratégique apparu avec l'arme atomique.

*

2- LE PORTE-AVIONS, FACE A L'EVOLUTION GEOPOLITIQUE ET STRATEGIQUE

Le porte-avions avait, en 1945 fait ses preuves comme instrument de combat mais son recyclage en temps de paix semblait difficile. En outre, l'apparition de la bombe nucléaire semblait condamner tout navire de surface. Les chefs de l'US Navy, très conscients de ces problèmes, tentèrent de le retourner à leur profit en proposant l'embarquement d'une force de bombardement stratégique. Cette option fut écartée par le pouvoir politique dès 1947. Les expériences de Bikini démontrèrent que les bâtiments de surface, disposés de façon statique résistaient mieux qu'on pouvait l'espérer à une explosion atomique, et que leur résistance était d'autant meilleure qu'ils étaient plus gros. Les effets sur une flotte en mouvement seraient naturellement moindre. Mais, ce que ni les détracteurs, ni les responsables des Marines ne virent immédiatement, c'est que la stratégie du nucléaire s'inscrivait dans une logique de non emploi, et que la politique des blocs ne lui permettait de dissuader qu'une menace elle même nucléaire. Il y avait donc place pour des conflits indirects entre grandes puissances. Il y avait aussi nécessité de trouver un instrument de dissuasion non nucléaire pouvant éventuellement s'inscrire dans une logique d'emploi. C'est le dernier terme de la proposition qui fut validé le premier avec la guerre de Corée puis dans tous les conflits récents dont les points d'orgue furent la guerre du Viet Nam et la guerre du golfe arabo-persique.

Paix, paix armée, guerre froide, paix chaude, conflit déclaré, il n'existe plus de situations nettement tranchées et donc, non plus de modes d'action très différenciés. On passe insensiblement de la diplomatie navale à une action qui va de la simple présence jusqu'au bombardement massif. On peut trouver ici la raison pour laquelle, confondant les genres, on s'est mis à parler de stratégie diplomatique ou de diplomatie à coups de canon. On préférera ici le terme d'action politico militaire, terme englobant tout le panel de démarches et ne portant pas à polémique. L'effondrement soviétique n'a pas sonné le glas de l'histoire mais au contraire a vu la multiplication des conflits qui, compte tenu de l'intégration de plus en plus poussée des réseaux mondiaux, ont presque tous des conséquences internationales. Il fallait un instrument suffisamment puissant pour être crédible, dont la présence soit assez ostensible pour être « lisible » sur le plan diplomatique, dont l'usage puisse être réversible, qui puisse rester longtemps en place et être indépendant de pressions politiques étrangères. Rien n'a été trouvé de mieux que le tandem groupe de porte-avions- groupe amphibie, conceptualisé sous les vocables projection de puissance -projection de forces. D'instrument purement guerrier, en trois décennies, le porte-avions acquérait ses lettres de créance diplomatiques et démontrait sa grande souplesse d'adaptation aux évolutions politico-militaires. Les quelque 200 déploiements de porte-avions américains depuis le deuxième conflit mondial en sont la preuve éclatante tout comme l'utilisation quasi continue de leur sisters ships français depuis 20 ans pour des missions de même ordre.

Les détracteurs des « ponts plats » ont alors objecté que les évolutions techniques permettaient de remplacer le porte-avions dans nombre de ses tâches, que parallèlement, ceux-ci devenaient trop vulnérables et que la sophistication des matériels rendaient l'évolution géométrique de leur coût, prohibitive.

*

3- LE PORTE AVION FACE A L'EVOLUTION TECHNOLOGIQUE

La construction de porte-avions coûterait de plus en plus cher et deviendrait prohibitive. La lecture rapide des chiffres semble confirmer cette assertion : dans les années 45, la construction d'un *Independance* revenait à 277 millions de dollars; en 1960, la construction de l'*Enterprise* en coûtait 465, à l'heure actuelle, la construction des *Nimitz* revient à près de 4 milliards de dollars auxquels il faut ajouter 0,5 milliards de fonctionnement par an, soit pour 15 porte-avions et en trente ans, l'équivalent du budget annuel du Pentagone. Ces chiffres doivent être analysés plus finement et tenir compte en particulier de l'inflation et de l'évolution du produit intérieur brut. L'étude conduite par un ingénieur économiste anglais, Philip Pugh conclut que l'augmentation relative d'un porte-avions dans un budget constant est de 1,9 % par an. Cette augmentation a naturellement pour cause la plus grande complexité et la plus grande sophistication des matériels embarqués, mais aussi l'augmentation considérable de tonnage imposée par l'alourdissement des avions. Pour être complet, cette augmentation doit être comparée avec celle d'autres matériels militaires. Le taux d'augmentation du prix des porte-avions est bien plus faible que celui d'un Mirage III par rapport à un Rafale ou d'un char AMX 30 par rapport à un char Leclerc. Il ne faut pas non plus oublier de dire que le surcoût de la modernisation se traduit par une augmentation des capacités et donc de l'efficacité qui peut à son tour engendrer des économies. Le dernier point concerne l'adéquation des grands porte-avions à des missions secondaires. Des porte-aéronefs plus petits peuvent accomplir les tâches d'escorte à leur place ou faire face à des crises de faible ampleur. Mais, si cette question se pose pour les Etats Unis qui ont un nombre significatif de porte-avions, elle est évidemment évacuée pour des pays comme la France qui ne possèdent qu'une ou deux unités.

La deuxième question est de savoir si l'évolution technologique a rendu le porte-avions vulnérable au point que son efficacité s'en trouverait menacée. Les réponses doivent rester prudentes. En effet, l'éternel duel du glaive et de la cuirasse a connu des retournements aussi subits que spectaculaires. En 1939, l'Amirauté britannique jugeait que l'asdic et la navigation en convoi étaient largement suffisants pour écarter le danger sous marin. Les trois années suivantes allaient lui apporter un démenti de plus en plus cinglant, jusqu'à ce qu'en 1943, l'évolution combinée des tactiques et des matériels en particulier l'avènement du couple avion-radar redonne en quelques semaines l'avantage aux alliés. La balance se serait sans doute à nouveau renversée si le sous marin allemand anaérobie en cours d'expérimentation avait fonctionné avant l'armistice. La question de l'arme nucléaire a déjà été partiellement traitée. Son emploi tactique contre un bâtiment paraît douteux car d'une part le mélange des genres stratégie d'emploi -stratégie du non emploi est irrationnel, d'autre part, les possesseurs de porte-avions sont aussi souvent détenteur de l'arme nucléaire. Il pourrait s'en suivre pour l'agresseur une dommageable escalade. En tout état de cause, toute installation est vulnérable à l'atome et si le blindage d'un porte avion est moindre que celui d'une installation à terre, il a la faculté de pouvoir manoeuvrer ce que ne peut faire le silo enterré de missile. Cette capacité de manoeuvre est sans doute la meilleure défense. Encore

faut-il qu'elle puisse bénéficier du préavis nécessaire pour être exécutée. C'est à cette frange que se situe l'efficacité du blindage ou sa vulnérabilité. Le tandem sous marin nucléaire missile détenait il y a peu de temps encore un avantage incontestable. Le véritable bond technologique des sonars actifs très basse fréquence pourrait permettre de retrouver ce préavis de détection. Des exemples similaires sont disponibles dans le domaine de la défense contre les navires de surface, les avions et les missiles. La qualité et l'exhaustivité de l'information en est le corollaire. Les américains ne s'y sont pas trompés, qui ont investi de façon considérable dans les systèmes d'acquisition, de traitement et de diffusion des informations (C 3I). Enfin, la troisième épaisseur de cette cuirasse consiste en une défense en profondeur, où, pour reprendre l'exemple aérien, l'avion assaillant devra franchir successivement les barrages de la chasse, de la défense missile longue portée, de l'autodéfense missile et canon. Il ne faut pas oublier que le progrès, qui a amélioré les performances de l'assaillant, a aussi amélioré celles du défenseur avec, pour reprendre le domaine de la lutte anti aérienne, l'avènement des coques furtives, le développement des leurres, des systèmes missiles et canon à très courte portée. Pour en terminer avec le sujet, les moyens de défense contre les avaries de combat se sont également améliorés et permettent, aujourd'hui, de circonscrire un sinistre qui aurait été autrefois mortel.

Une autre question est de savoir si des systèmes nouveaux ne remplissent pas mieux ou à moindre prix les missions habituellement dévolues au porte-avions. Le sous marin est réputé le meilleur chasseur de sous marin. Cela est vrai à condition qu'il puisse utiliser ses atouts de silence, de discrétion permettant l'attaque surprise. Le sous marin prédateur est un solitaire en embuscade; il s'accommode mal de la défense d'un tiers, ce qui nécessite coordination et donc indiscrétion. Les missions d'escorte ou d'appui direct en lutte sous marine lui vont mal. Le missile de croisière partage maintenant avec l'avion l'apanage de projeter la puissance mais il le fait plus loin que lui, plus sûrement et sans risquer la vie d'un pilote. Il demeure cependant extrêmement cher, donc en nombre relativement faible, ce qui le destine à des cibles prioritaires. Sa « lisibilité » dans le règlement des crises dépend évidemment de son lanceur. Elle sera bonne si il s'agit d' un bâtiment de surface, mais nulle si il s'agit d' un sous marin. Cependant, le premier aura besoin d'une supériorité aérienne locale... que seul peut lui donner le porte-avions. Le missile de croisière apparaît donc comme un complément stratégique du « pont plat » mais ne saurait le remplacer

Loin d'avoir été déprécié par l'évolution technologique, le porte-avions a profité des progrès qu'elles ont apportés, multipliant à la fois ses défenses et sa capacité de frappe. De plus, grâce à ses capacités d'évolution, il semble posséder une meilleure capacité de résistance que les systèmes statiques devant les armes modernes à grande précision.

Comme le souligne l'Amiral Tripier dans le ROYAUME D'ARCHIMEDE, la question ne doit pas être réglée par une comparaison technique byzantine mais en gardant à l'esprit les grands principes stratégiques, seuls à même de fournir les repères objectifs d'un jugement sain pour savoir si la cuirasse est trop molle pour supporter le choc ou suffisamment dure pour l'encaisser. C'est à ces grands principes que nous allons maintenant confronter le concept porte-avions.

*

4- LE PORTE AVIONS REpond-T-IL AUX PRINCIPES DE LA GUERRE ET DE LA STRATEGIE ?

On s'appuiera pour ce faire sur la nomenclature dressée par l'Amiral Tripier déjà cité qui n'est qu'une modernisation des enseignements de Castex. Certains de ces principes: la définition d'un objectif clair, l'unité de compréhension et d'action, l'initiative et le moral sont des questions de commandement et de formation des hommes qui n'interfèrent pas avec l'instrument porte-avions.

Première question, les « ponts plats » disposent-ils des moyens de sûreté et de contre surprise nécessaires? Leur groupe aérien propre dispose d'un certain nombre d'avions de sûreté capable de traiter les trois milieux: air, surface de la mer, sous marin. Il faut y ajouter les moyens de détection actifs et passifs du porte-avions lui-même et de son escorte, répartie en écrans successifs pour assurer une défense dans la profondeur et des occasions redondantes de détection. La taille du porte-avions lui permet en outre de concentrer et de traiter les informations transmises par des sources extérieures aussi diverses que les satellites, des forces à la mer à des milliers de kilomètres, des bases à terre, des avions de guet aérien, des sous marins...Les moyens de sûreté mis à la disposition des porte-avions sont donc considérables; ils sont renforcés par sa mobilité et la capacité de manoeuvre que donne l'océan et sur laquelle il conviendra de revenir. Naturellement, aucun système de fortifications n'est complètement inviolable mais l'expérience des 40 dernières années tend à prouver l'efficacité de ces dispositifs de sûreté.

La surprise, compte tenu des progrès des moyens de surveillance, notamment des satellites, est naturellement moins facile à obtenir qu'à l'époque de l'attaque de Pearl Harbour. Il faut cependant relativiser l'efficacité de ces moyens encore largement tributaires des conditions météo et qui ne sont pas à la portée financière de tous les pays. L'immensité des océans, difficile à contrôler, la possibilité de se dissimuler dans la navigation commerciale, la discipline dans les émissions radioélectriques, la très grande mobilité des groupes aéronavals (1000 km par jour) sont des facteurs parmi d'autres qui laissent encore aux porte-avions d'importantes chances de surprise. En outre, la rapidité, la discrétion avec laquelle peuvent être conduites les interventions aériennes sont les meilleurs gages de surprise.

Le moyen aérien est l'instrument par excellence de l'enveloppement et de la concentration des feux. L'attaque d'un objectif par des avions surgissant de toutes les directions et de toutes les altitudes en même temps, avec un avantage incomparable de vitesse et donc de manoeuvrabilité, réalise à la perfection cet enveloppement dans les trois dimensions.

L'économie des forces consiste à fixer une partie suffisante des forces de l'ennemi de façon à l'affaiblir au point névralgique où l'on fera porter son propre effort. L'instrument idéal est probablement le sous marin dont la simple présence immobilise des forces sous marines incomparablement supérieures. Mais, en ce qui concerne la projection de puissance, nous avons pu noter dans l'hypothèse d'un conflit en Europe, l'emploi des « Task Forces » sur les flancs de l'Alliance, en diversion. Elles apportent ainsi leur contribution à l'économie des forces.

La mobilité et le facteur temps sont sous jacents dans tous les principes analysés ci dessus.et méritent de prendre place parmi ces derniers. Le porte-avions allie les avantages du bâtiment: permanence et endurance et ceux de l'avion: furtivité, rapidité d'intervention. L'espace maritime demeure une aire considérable et sans entrave; elle confère donc à ceux qui en ont l'usage une liberté de manoeuvre

politico militaire qui n'existe pas ailleurs. A titre d'exemple, les porte-avions américains avaient rallié le golfe arabo-persique avant même que l'Arabie Séoudite ait donné l'accord aux appareils de l'US Air Force de se poser sur leur sol, lors de la guerre du Koweït.

Le porte-avions respecte donc les principes de la guerre. L'évolution technologique le rend cependant plus interdépendant d'autres systèmes d'armes qui, si ils lui sont alliés, multiplient son efficacité mais, si ils lui font défaut, accroissent sa vulnérabilité.

*

5-L'AVENIR DU PORTE-AVIONS

De nombreux commentateurs annoncent sans se lasser la disparition des dinosaures que sont les porte-avions, incapables de s'adapter aux bouleversements géostratégiques et technologiques.

Or, nous avons pu constater que fort au contraire, l'éventail des missions que l'on pouvait leur confier, leur souplesse d'emploi dans le seul milieu non réglementé de la planète, l'instabilité du monde contemporain entre guerre et paix, en faisaient des instruments privilégiés de la manœuvre politico militaire, capables de jouer leur partition: de la simple mission de présence, jusqu'au conflit ouvert en passant par tous les degrés de crise.

D'autre part, ces unités n'ont cessé de gagner en autonomie, en capacité de résistance aux agressions et, en puissance. Certes, ils demeurent vulnérables aux coups, notamment nucléaires mais quel système d'armes ne l'est pas? Ils ont d'ailleurs une capacité de mobilité stratégique qui constitue à elle seule une ligne de défense et probablement la plus efficace.

Ils sont d'une telle importance dans le contrôle des espaces océaniques et les actions de forces à distance que nombre de Marines émergentes cherchent à s'en doter. Aucun moyen ne saurait les concurrencer dans ce rôle stratégique même si ont émergé ces dernières années des systèmes d'armes complémentaires comme le missile de croisière. Plus interdépendant qu'auparavant, le porte-avions n'en demeure pas moins la clé de voûte du contrôle de la mer.

*

* *