



## ***L'APPORT GEOPOLITIQUE DU PORTE-AVIONS***

**Mémoire de géopolitique**  
**du commandant Thierry GARRETA**  
**dans le cadre du séminaire « Géopolitique des océans »**

**Directeur : Professeur Hervé Coutau-Bégarie**

**Mars 2006**

## FICHE DOCUMENTAIRE

1. "L'apport géopolitique du porte-avions"
2. 2006\_memoire\_geop\_apport géop porte-avions\_Garreta
3. Commandant, armée de l'air, GARRETA Thierry, France
4. 22 mars 2006
5. Division D – groupe D3
6. Mémoire de géopolitique
7. Dans un contexte mondial marqué par un déséquilibre des forces, une mondialisation de l'information, et une participation accrue de la communauté internationale au règlement des crises du globe, le porte-avions permet de disposer d'un éventail de solutions. Affranchi des alliances, des autorisations de survol ou d'atterrissage pour ses aéronefs, le porte-avions permet à un pays de répondre librement à ses engagements, nationaux ou internationaux. Etant un outil rare, symbole de puissance politique et technologique, il renforce la légitimité des ambitions mondiales de la politique d'un pays. Enfin, à court terme, il représente pour un dirigeant politique un engagement concret, rapide et démonstratif pour les médias, rassurant pour l'opinion publique, et valorisant face à la communauté internationale. Plus qu'une capacité militaire, le porte-avions est donc un outil politique.
8. Porte-avions.\_.Projection de puissance.\_.Géopolitique des océans.\_.Aéronavale

# **L'APPORT GEOPOLITIQUE DU PORTE-AVIONS**

## **SOMMAIRE**

**PREMIERE PARTIE :** L'APPORT GEOPOLITIQUE DU PORTE-AVIONS A  
TRAVERS L'HISTOIRE

**DEUXIEME PARTIE :** LE PORTE-AVIONS :UN OUTIL POLITIQUE MAJEUR A  
DETENIR

## INTRODUCTION

Dans son étude *Gunboat Diplomacy*, l'amiral James Cable analyse l'évolution de la puissance maritime en tant que composante de la diplomatie globale d'une nation. Il écrit notamment: *"La diplomatie de la canonnière est l'utilisation ou la menace d'une force navale limitée, sans que ce soit un acte de guerre, pour obtenir un avantage, ou éviter une perte, au cours d'un conflit international ou dans d'autres circonstances, contre des ressortissants étrangers, sur le territoire ou au sein de la juridiction de leur propre État"*. Aujourd'hui, le vecteur utilisé est passé de la canonnière au porte-avions. Devenu un instrument majeur de réponse à une crise internationale, il constitue donc un élément incontournable en géopolitique des espaces maritimes.

Mais la construction d'un nouveau porte-avions se trouve régulièrement remise en question, à cause de son prix, qui atteint environ trois milliards d'euros pour le futur modèle franco-britannique, ou douze milliards de dollars pour le projet américain. A ces montants il convient en outre de rajouter les coûts de la flotte d'escorte-frégates anti-sous-marines ; frégates anti-aériennes ; ravitailleurs ; sous-marins d'attaque – et de l'aviation embarquée-chasseurs bombardiers ; avions de détection ; hélicoptères. Une flotte classique de chasseurs bombardiers, de ravitailleurs en vol, et d'AWACS ne revient-elle pas moins cher, pour un même résultat opérationnel ? Un bombardier stratégique ne peut-il pas remplir les mêmes missions, pour un coût de possession largement inférieur ?

L'étude de l'emploi des porte-avions pendant ces cinquante dernières années comme l'analyse de ses qualités nous montrent que non. Tout d'abord, l'aviation embarquée reste préservée des contraintes de la politique mondiale. A l'inverse des unités aériennes basées à terre et des forces terrestres, qui ne peuvent agir dans le cadre d'un déploiement extérieur sans l'accord d'un pays hôte, les forces navales, et l'aviation embarquée, s'affranchissent de cette contrainte. Sous le couvert de la réglementation internationale protégeant la liberté de navigation, les navires sont libres d'agir à partir de la haute mer. Ainsi l'aviation embarquée constitue une force qui n'a pas besoin d'accords internationaux pour passer à l'action.

De plus, croisant au large des zones de conflits, la vulnérabilité des groupes aéronavals aux attaques ennemies ou à des actes terroristes est moindre que celle des forces expéditionnaires terrestres et aériennes.

Enfin, parce qu'ils sont les plus grands navires en service, et qu'ils représentent une capacité de frappe dans la profondeur, les porte-avions détiennent une valeur symbolique immense, et sont souvent les premiers instruments d'une manœuvre diplomatique.

Ainsi, grâce à ses qualités techniques et diplomatiques, le porte-avions apporte à un chef d'état une réponse crédible, rapide, évolutive, démonstrative et durable pour résoudre une crise internationale.

L'étude de l'engagement du porte-avions dans le monde pendant les cinquante dernières années nous en donne les preuves. La guerre du Pacifique permet sa naissance sur la scène politique; la guerre froide lui confère le titre de maître des mers; et les conflits récents confirment ses atouts géopolitiques, propres à lui assurer un avenir.

Puis la confrontation des qualités intrinsèques du porte-avions à l'évolution de la situation mondiale-émergence de nouvelles velléités de puissance; concentration démographique près des côtes; prolifération nucléaire- tend à renforcer cette analyse. Il est libre vis-à-vis des contraintes diplomatiques; il est apte à la projection de puissance, au maintien d'une présence sur mer, à la dissuasion; et il procure du poids à son pays sur la scène internationale. La constatation du souhait grandissant des dirigeants du monde à équiper leurs marines d'une aviation embarquée démontre enfin son attrait politique.

## **PREMIERE PARTIE : L'APPORT GEOPOLITIQUE DU PORTE-AVIONS A TRAVERS L'HISTOIRE**



Le *Yorktown* pendant la bataille de Midway

### **1.1 La guerre du Pacifique: naissance politique des porte-avions**

L'utilisation massive du porte-avions par les Japonais dans leur conquête des îles de Bali, Guam ou Bornéo, comme par les alliés pour la reprise du Pacifique, est un des facteurs principaux qui ont provoqué les tournants de la seconde guerre mondiale. Elle marque aussi la naissance de ce bateau comme un outil résolument politique.

#### **1.1.1 L'attaque de Pearl Harbor: l'Amérique ébranlée**

La survie des porte-avions américains lors de l'attaque de Pearl Harbor par les porte-avions japonais, renverse le cours de la guerre, permettant aux premiers de s'illustrer lors des batailles suivantes de la mer de Corail et de Midway.

Le 7 décembre 1941, 360 avions décollant des 6 porte-avions de l'amiral japonais Nagumo attaquent la flotte américaine à quai ou mouillée à Pearl Harbor. Cet assaut conduit à la destruction d'une grande partie de la flotte américaine dans le Pacifique (8 cuirassés; 3 croiseurs; 3 destroyers; 340 avions; 2400 morts), et provoque l'entrée en guerre des Etats-Unis.

Mais les porte-avions, en mer ce jour là, et dont l'attaque vient de montrer l'importance, sont intacts. Obligée de se battre sans ses cuirassés, la Marine américaine va développer de nouvelles tactiques navales notamment fondées sur le regroupement des navires en "Task

Forces", construites autour des porte-avions et s'appuyant sur l'usage du sous-marins. Ces nouvelles manœuvres permettront de freiner l'avance japonaise pendant l'année qui suivra Pearl Harbour, délai que l'amiral Yamamoto estimait avoir donné au Japon avant que la capacité industrielle démultipliée des Etats-Unis leur donne une supériorité écrasante.

### **1.1.2 Le raid symbolique du lieutenant-colonel Doolittle contre Tokyo**

Le raid contre Tokyo mené par le lieutenant-colonel Doolittle constitue un autre épisode marquant démontrant l'aptitude des porte-avions à participer à la manœuvre politique.

Le 18 avril 1942, 16 B-25 décollent du porte-avions *Hornet* à plus de 1000 kilomètres du Japon pour bombarder Tokyo puis se poser en Chine. Il s'agit de signifier de façon symbolique au Japon qu'il n'est plus invulnérable comme il le prétend. En réaction à ce raid, les Japonais affectent une partie de leur aviation à la défense de leur territoire, aux dépens des forces d'invasion; ce qui profite aux Américains dans le Pacifique. En outre, cet exploit sert la propagande américaine qui fait adhérer l'opinion américaine à la guerre, et à l'effort de guerre. Ce bombardement n'a guère produit de dégâts considérables, mais il a démontré de manière frappante que le sol japonais n'était pas à l'abri de la guerre. Il s'est révélé d'une importance psychologique considérable. Ainsi, l'utilisation audacieuse d'un porte-avions à des fins politiques aura permis la fragilisation du Japon et le renforcement des Etats-Unis pendant la bataille du Pacifique.

### **1.1.3 La bataille de Midway: le tournant de la guerre**

La bataille de Midway est la première de l'Histoire qui fasse exclusivement appel aux avions de l'aéronavale. Elle stoppe la progression des Japonais dans le Pacifique Sud et lève la menace sur l'Australie, pour voir le cours de la guerre du Pacifique et de la Seconde Guerre mondiale se transformer.

L'attaque contre l'atoll de Midway, ainsi qu'une feinte organisée par une force japonaise limitée vers l'Alaska, devait: attirer dans un piège la flotte des porte-avions américains qui avait été épargnée lors de l'attaque surprise contre Pearl Harbor; venger le bombardement de Tokyo par le raid de Doolittle deux mois auparavant; renforcer significativement la ligne de

défense Est du Japon; détruire la flotte américaine du Pacifique et autoriser une future invasion de Hawaï.

La confrontation a lieu le 5 juin 1942 entre l'*Enterprise*, le *Hornet*, et le *Yorktown*, sous les ordres de l'amiral Raymond A. Spruance, face aux *Soryu*, *Hiryu*, *Akagi* et *Kaga*, commandés par l'amiral Nagumo. Après le bombardement des positions américaines par l'aviation embarquée japonaise sur Midway, la bataille aéronavale est déclenchée. Elle se traduit par des attaques mutuelles des porte-avions par l'aviation embarquée; qui conduit à la destruction de la flotte japonaise à l'aide des avions torpilleurs embarqués américains.

Yamamoto n'ayant plus d'avions ni de porte-avions se voit forcé d'annuler l'opération Midway. La perte de quatre porte-avions porta un coup d'arrêt à l'expansion de l'empire japonais dans le Pacifique et le mit en position défensive seulement six mois après l'attaque contre Pearl Harbor. Les historiens n'ont pas su déterminer si une telle victoire aurait permis aux japonais de se ruer sur la côte Ouest des États-Unis devenue sans défense. Mais il est clair que la stratégie américaine qui incluait le déploiement d'une force considérable dans l'Atlantique Nord aurait dû être singulièrement révisée. Le Japon n'avait peut-être pas l'intention de s'emparer de territoires américains et se serait peut-être contenté de conquêtes régionales. Mais la transformation radicale de l'équilibre stratégique du monde aurait pu avoir des conséquences notables sur la suite de la Seconde Guerre mondiale et sur le théâtre européen.

## **1.2 La guerre froide: le porte-avions US maître des mers**

Après sa participation déterminante à la seconde guerre mondiale, le porte-avions confère aux États-Unis la suprématie sur mer pendant la guerre froide, et s'affiche alors aux yeux des hommes politiques comme le symbole de la puissance d'un pays.

### **1.2.1 La guerre de Corée: valorisation politique du porte-avions**

Au lendemain de la seconde guerre mondiale, la réduction des équipements militaires et la montée en puissance de l'arme nucléaire conduisent à une remise en cause des porte-avions,

jugés trop chers, compte tenu de la nouvelle situation géopolitique. Mais l'épisode de la guerre de Corée revalorise considérablement cet outil.

Pendant trois ans, les chasseurs-bombardiers embarqués américains sèment la destruction sur les forces nord-coréennes puis chinoises dès leur intervention en novembre 1950. Ces bombardements de ponts, voies ferrées ou autres objectifs apportent la démonstration de l'utilité d'une aviation embarquée pour répliquer aux confrontations potentielles de la guerre froide.

Les porte-avions sauvent en outre la situation en couvrant le retrait des forces puis en assurant le maintien de la tête de pont de Pusan, en attendant la contre-offensive avec le débarquement à Inchon en Corée du Nord.

Au cours de ces combats, les groupes aériens des porte-avions américains effectuent 276 000 sorties et larguent 177 000 tonnes de bombes.

Si les bombardements stratégiques sont en grande partie assurés au départ des bases de l'Armée de l'air au Japon, sans réelle opposition maritime, l'aviation navale participe au renfort des opérations amphibies, au renfort de l'appui feu aux forces à terre, au renfort des bombardements stratégiques. Ces actions démontrent à ceux qui en doutaient encore l'importance de l'aviation navale.

Les porte-avions s'imposent dès lors comme les pions des responsables politiques sur l'échiquier mondial de la guerre froide.

### **1.2.2 Stabilisation en Méditerranée**

L'action des porte-avions américains en Méditerranée dans les années 70-80 est remarquable. Ce nouveau théâtre permet aussi à la France de s'affirmer sur la scène internationale grâce au *Clémenceau* et au *Foch*.

Tout d'abord, l'assassinat le 6 octobre 1981 du président égyptien Sadate, pendant un défilé militaire en Égypte, conduit le gouvernement américain à poster un groupe de bataille aéronaval et un groupe d'intervention amphibie des Marines à 120 nautiques au nord des côtes égyptiennes. Les Américains pensent que les Libyens ont joué un rôle dans cet assassinat et le déploiement des forces navales américaines est clairement destiné à envoyer un message à la Libye et à la dissuader de poursuivre ses activités terroristes tout en rassurant les gouvernements égyptien et israélien quant à la pérennité de l'engagement américain dans la région.

Par ailleurs, les porte-avions français ont été particulièrement sollicités en Méditerranée dans les années 80, notamment au cours des missions Olifant au large de la Libye et du Liban.

Le 6 octobre 1983, le porte-avions *Clémenceau* doit de se positionner entre Chypre et la Crête pour assurer l'escale technique de cinq Super-Étendard prêtés par le gouvernement français à l'Irak, en guerre contre l'Iran. Pilotés par cinq pilotes de l'aviation embarquée les avions sont récupérés le 7 octobre au soir. Catapultés le lendemain matin, ils sont ravitaillés en vol pour rallier directement Bagdad.

Le 17 novembre 1983, le *Clemenceau* reçoit l'ordre de lancer une mission de rétorsion contre un camp de terroristes près de Baalbeck, suite à l'attentat de l'immeuble Drakkar le 23 Octobre. Un dispositif de huit Super-Étendard est catapulté. Les avions sont armés de quatre bombes de 400 kg ou six bombes de 250 kg. Deux Crusader assurent leur protection sur le retour. L'objectif est traité et tous les avions rentrent à bord.

Du 14 mars au 4 mai 1984, au cours de la mission Olifant XX, le porte-avions français en Méditerranée participe à l'opération Carrelet de retrait du contingent français de Beyrouth, puis au maintien de la présence française au large du Liban.

En avril 1988, à l'occasion d'un regain de tension entre les Etats-Unis et l'Iran à la suite de l'explosion de l'*USS Roberts* sur une mine et de l'opération de rétorsion américaine le 18 avril contre trois plates-formes pétrolières et des bâtiments de combat iraniens, le *Clémenceau* participe à la protection de bâtiments marchands dans le détroit d'Ormuz et mène l'interception de May soviétiques et de P-3 iraniens.

### **1.2.3 Les porte-avions en première ligne de la stratégie maritime des américains pendant la guerre froide**

Pendant la guerre froide, malgré les efforts importants de l'ex-Union soviétique, l'US Navy a toujours conservé sa prédominance sur les mers, grâce à la présence de ses escadres aéronavales qui, tels des bastions avancés, maintenaient l'avantage sur l'ennemi potentiel.

La "Navy's Maritime Strategy", introduite dans le début des années 80, place les porte-avions comme force de frappe dans les secteurs clés des mers du globe, où ils ont la possibilité d'intervenir immédiatement contre des cibles ou des navires soviétiques. L'idée principale est

de cantonner la flotte soviétique à la défense de ses côtes et de ses approches maritimes, laissant ainsi le contrôle des océans aux navires de guerre américains, permettant le flux logistique allié vers l'Europe et l'Asie.

L'administration Reagan, estimant au début de son mandat que la guerre froide contre l'Union soviétique bat encore son plein et que l'occident perd du terrain, équipe les Etats-Unis d'une marine forte de 600 navires et centrée sur les porte-avions. Elle doit fournir la force offensive nécessaire à non seulement dissuader la marine de l'Union soviétique, mais aussi conduire le combat jusqu'en Russie par le fossé Groenland-Islande, la mer du Nord, et la mer Noire.

Ainsi, cinq porte-avions sont maintenus en mer en permanence. Pour y parvenir, les Américains s'équipent d'une flotte de quinze porte-avions, minimum nécessaire pour assurer la continuité de leur présence sur les océans.

### **1.3 Confirmation de ses atouts lors des conflits récents**

A nouveau, à l'issue de la guerre froide, le porte-avions est remis en cause. La menace soviétique n'existe plus et les budgets militaires diminuent. Mais l'émergence de nouveaux conflits et sa souplesse d'emploi lui confirme sa place d'acteur géopolitique.

#### **1.3.1 La guerre des Malouines: le porte-aéronefs ne remplace pas le porte-avions**

Pendant la guerre froide, la Royal Navy est dimensionnée pour combattre la marine soviétique à proximité des côtes européennes, se concentrant sur la lutte anti-sous-marine, sous la protection des avions basés à terre, d'où le choix de porte-aéronefs réduits, dotés de capacités aéronautiques limitées. Ses moyens aériens offensifs sont les Sea Harrier à décollage vertical, dont le rayon d'action reste court. Cette faiblesse se traduit pendant l'offensive sur les Malouines par de lourdes pertes britanniques à cause de l'absence de porte-avions permettant de détenir la supériorité aérienne sur le théâtre.

Le 1<sup>er</sup> avril 1982, les troupes argentines débarquent sur les îles des Malouines. Deux jours plus tard, le conseil de sécurité des Nations Unis exige le retrait de ces forces d'occupation. La Grande Bretagne alors gouvernée par Margaret Thatcher assortit cette injonction de l'envoi

immédiat d'une flotte de plus de trente bâtiments de combat de la Royal Navy, dont deux porte-aéronefs.

Les Britanniques se lancent dans une intervention amphibie contre un objectif situé à 8000 nautiques de leurs ports, avec pour seule couverture aérienne les Sea Harrier, embarqués sur les porte aéronefs *HMS Invincible* et *HMS Hermes*. L'éloignement du théâtre des opérations les contraint à n'utiliser en moyens aériens que leurs avions et hélicoptères embarqués. Malgré les quelques sorties des Vulcan, limitées par manque d'avions ravitailleurs dans la Royal Air Force, et l'équipement des Sea Harrier, initialement conçus comme des intercepteurs, en bombes de 250 kg, une véritable préparation du terrain par une campagne de bombardement comme l'acquisition de la supériorité aérienne au-dessus de leur Task Force reste techniquement irréalisable. En outre, l'action des Sea Harrier est limitée face à l'aviation argentine, équipée de Mirage III et de Super Etendard. Faute de supériorité aérienne adéquate, la Royal Navy doit maintenir ses porte-aéronefs le plus loin possible à l'Est, afin de les préserver des avions argentins, et les éléments amphibies préparant le débarquement britannique sont exposés au feu des Mirage. Un Super Etendard tire un missile anti navire Exocet contre le destroyer britannique HMS Sheffield, qui est touché de plein fouet et coule quelques jours plus tard. Les chasseurs argentins envoient également par le fond les frégates Ardent, Atrium et Antilope, ainsi que le destroyer Coventry, le porte containers Atlantic Convoyer et le Sir Galaad.

L'épisode de la guerre des Malouines est donc un formidable exemple des capacités d'une force aéronavale et amphibie, puisque la seule Task Force britannique a réussi à venir à bout de son ennemi sans disposer réellement de bases au sol. Mais la relative faiblesse de leur aéronavale les pénalisa et leur empêcha de contrôler réellement l'espace aérien. Cela laissa la porte ouverte aux attaques répétées de l'armée de l'air argentine, qui furent très coûteuses en hommes et en bâtiments.

Le dernier porte-avions britannique à catapultes, l'Ark Royal, fut désarmé en 1978, quelques années avant la guerre des Malouines (1982) et l'on peut penser que son maintien en condition opérationnelle aurait pu dissuader l'armée argentine d'envahir cet archipel austral. Quoi qu'il en soit, si les britanniques avaient eu un porte-avions plutôt qu'un porte-aéronefs, leurs pertes auraient été moindres, et ce conflit aurait été mieux accepté par l'opinion publique.

La guerre des Malouines a finalement changé les positions de la classe politique britannique, désormais convaincue de la nécessité d'investir dans un programme de porte-avions.

### 1.3.2 Une relation de cause à effet en Irak

Pendant le conflit irakien, les périodes d'absence des porte-avions américains dans le Golfe Persique ont correspondu presque systématiquement à des offensives adverses, montrant l'importance de la dimension politique de ces navires.

De fin juillet à début août 1990, les porte-avions américains effectuent en Méditerranée et en Océan Indien des exercices de routine programmés, sans menacer l'Irak. De leur côté, les forces iraqiennes se concentrent au sud de l'Irak et pénètrent au Koweït le 2 août 1990.

En décembre 1992, le seul porte-avions américain présent dans le Golfe Persique est envoyé vers les côtes de la Somalie pour appuyer l'opération Restore Hope. L'Irak alors entame une série de violations de la zone d'interdiction de vol du sud de l'Irak, augmente la pression contre les inspecteurs des Nations Unies en Irak, et déploie des missiles anti-aériens dans le sud de l'Irak.

En octobre 1994, les porte-avions américains croisent en Méditerranée et en Océan Indien, aucun n'est présent dans le Golfe Persique. Des divisions d'infanterie iraqiennes font mouvement vers le Koweït.

Début 1998, l'amiral John B. Nathman, commandant la Task Force 50 à bord du *Nimitz* dans le golf Persique, déclare: "j'attribue la fin des violations de la no-fly-zone en Irak à notre présence."

Une analyse plus détaillée démontrerait certainement qu'il y avait d'autres facteurs et d'autres actions des États-Unis et de ses alliés qui auraient pu influencer sur les décisions et les manœuvres du leader irakien. Ce serait simplifier à l'extrême ses décisions que de supposer qu'elles n'ont été fondées que sur l'absence de porte-avions américains dans le Golfe persique au moment où elles ont été prises. Cependant, même si la présence ou l'absence de porte-avions n'a pas été le seul facteur pris en considération par Saddam Hussein, un lien de cause à effet entre la présence de porte-avions et le comportement de Saddam Hussein puis ses décisions stratégiques ne peut être exclu.

### 1.3.3 Complémentarité dans les Balkans

Dans les conflits bosniaques et kosovars, le porte-avions a su conserver sa pertinence vis-à-vis des armées de l'air de l'OTAN, agissant en complément des armées de l'air.

Au début de l'engagement des forces françaises en Bosnie, le porte-avions a assuré leur soutien aérien en attendant que soient conclus, après plusieurs mois de négociation, les accords diplomatiques nécessaires au déploiement des avions basés à terre.

En décembre 1993, il y avait cinq porte-avions présents au large de la Bosnie. On comptait alors plus d'avions embarqués sur les navires que d'avions basés à terre parmi ceux qui étaient engagés dans l'opération Deny Flight, et ce malgré la proximité du théâtre de la zone de l'OTAN.

Lors du conflit du Kosovo, le porte-avions *Foch* est arrivé sur zone deux mois avant le déclenchement des opérations, et a pu occuper, lors des opérations, une position très favorable à proximité immédiate des objectifs potentiels. Situé au cœur même de l'Europe, ce conflit a montré l'intérêt de pouvoir mettre en œuvre l'arme aérienne à partir de la mer, malgré la proximité de la métropole et du nombre important de bases aériennes alliées à proximité de la zone d'opérations.

Dès le début de la crise et tout au long de son déroulement, le porte-avions Foch est au cœur du dispositif français dans l'Adriatique. Son déploiement constitue un geste politique fort destiné à montrer la détermination de la France, y compris durant les négociations de Rambouillet. Impliqué dans l'opération « Trident » du 26 janvier au 3 juin

1999, le groupe aéronaval conduit des opérations maritimes et participe à la campagne aérienne qui débute le 23 mars.

Grâce à sa capacité de déploiement rapide et sans entrave diplomatique, le groupe aéronaval est pré positionné en Adriatique dès le 26 janvier 1999. Le porte-avions Foch et le sous-marin nucléaire d'attaque qui l'accompagne peuvent occuper une position stratégique devant les côtes du Monténégro. Ce positionnement au plus près, à la limite de portée des batteries côtières serbes, soit 50 nautiques, permet une très grande réactivité qui est exploitée par l'OTAN lorsque nécessaire, aussi bien pour des missions d'assaut, que de reconnaissance ou de RESCO. Son rôle et son positionnement sont d'autant plus importants que les Etats-Unis et les Britanniques n'ont pas de porte-avions en mer Ionienne durant toute la durée du conflit, en raison de leurs missions de surveillance de l'espace aérien irakien.

En matière de ravitaillement en vol, l'autonomie du groupe aérien embarqué simplifie beaucoup la tâche des alliés. Les procédures de ravitaillement en vol des avions basés au sol dans le nord de l'Italie sont très complexes. Ils doivent suivre une voie descendante vers la Serbie, ravitailler au dessus de l'Adriatique puis accomplir leur mission et revenir en effectuant lorsque nécessaire un second ravitaillement. Il convient de noter que ces missions de ravitaillement représentent 21 % des missions de l'Alliance et les missions d'assaut 28 %. Les avions embarqués n'ayant recours qu'à leurs propres ravitailleurs après leur catapultage sont donc beaucoup plus rapidement sur zone puisque le porte-avions est situé en face de la Serbie.

L'engagement des Super Etendard modernisés démontre l'intérêt, dans ce type de crise, d'un porte-avions avec catapultes et brins d'arrêt. En effet, les trois porte-aéronefs britanniques ne peuvent être utilisés que pour des missions d'appui des forces terrestres, le rayon d'action et les capacités d'emport de leurs avions Harrier à décollage court ne leur permettant pas de réaliser des missions de bombardement stratégique.

Grâce à la proximité du conflit des pays qui sont intervenus, les opérations aériennes ont pu être menées depuis l'Italie, des bases de l'OTAN en Europe et même de la base de Solenzara en Corse, plusieurs pays voisins de la Serbie ayant en outre accordé des facilités de survol. En d'autres circonstances moins favorables, le rôle dévolu aux porte-avions aurait pu s'avérer beaucoup plus important parce qu'il aurait été le seul à même de mener une opération à distance d'un point d'appui et à pouvoir s'affranchir d'autorisations préalables des Etats riverains pour agir.

#### **1.3.4 Afghanistan: l'entrée sur la scène du *Charles de Gaulle***

En réaction aux attentats du 11 septembre 2001 à New York, les Etats-Unis et quelques alliés, dont la France, déploient une force expéditionnaire en Afghanistan.

Dans ce cadre, le *Charles de Gaulle* part pour l'océan Indien. La *Task force 473*, avec 2900 hommes sous le commandement du contre-amiral François Cluzel appareille le 1<sup>er</sup> décembre 2001. La *Task force* comprend le porte-avions nucléaire *Charles de Gaulle*, les frégates *La Motte-Picquet*, *Jean de Vienne* et *Jean Bart*, le sous-marin d'attaque nucléaire *Rubis*, le

ravitailleur *Meuse* et l'avisos *Commandant Ducoing*. La force aérienne comprend 16 Super-Étendards, un E-2C Hawkeye, deux Rafale et plusieurs hélicoptères.

Le 17 décembre 2001, la *Task force 473* est intégrée dans une force internationale, à côté des groupes navals américains *Théodore Roosevelt* et *John C. Stennis*, et du *Giuseppe Garibaldi* italien. La flotte est constituée de plus de cent navires, français, américains, canadiens, britanniques, allemands, italiens, néerlandais, australiens, espagnols et japonais sous un commandement centralisé interallié à Bahreïn.

À cette époque, la force aérienne française est portée à 16 Super Etendards, 6 Mirage 2000 D, 5 Rafale, deux ravitailleurs aériens KC-135, et deux AWACS Hawkeye. À partir de février, le *Charles de Gaulle* et le *USS John C. Stennis* échangent quelques avions de façon à resserrer les liens entre alliés.

Du 9 au 19 juin 2002, le *Charles de Gaulle* et son groupe, marquant la zone, mènent des missions d'interposition pour réduire les tensions entre l'Inde et le Pakistan au sujet du Cachemire. Les Rafales patrouillent le long des côtes indiennes et pakistanaises, armés de munitions air-air réelles, afin d'éviter des accrochages aériens, tels que celui qui eut lieu en 1999, quand un Breguet Atlantic pakistanais arrivant de la mer, probablement en mission d'observation, a été abattu par les forces indiennes.

Le 11 mars 2002, le président américain George W. Bush se félicite de l'engagement de la France, citant : "*notre fidèle alliée, la France, qui a déployé un quart de sa marine de guerre dans l'opération Enduring Freedom*".

Cette présence des porte-avions aurait donc permis d'endiguer la crise indo-pakistanaise et de prouver la volonté politique de la France de s'engager auprès de son allié américain.

## **DEUXIEME PARTIE : LE PORTE-AVIONS :UN OUTIL POLITIQUE MAJEUR A DETENIR**



Vue d'artiste du projet franco-britannique

### **2.1 La réponse du porte-avions à l'évolution de la situation mondiale**

Notre monde est en constante évolution, à la recherche de nouveaux équilibres politiques, économiques, démographiques, militaires. Il est caractérisé par l'émergence rapide de nouveaux pôles de puissance, l'évolution des équilibres démographiques et la montée des risques liés à la prolifération nucléaire. Pour y faire face, les dirigeants politiques doivent pouvoir disposer d'un large éventail de solutions. Le porte-avions en est une.

#### **2.1.1 Rejet de l'Occident**

La fin de la guerre froide, la montée des extrémismes politiques et religieux ou la mondialisation de l'information sont autant de facteurs qui mènent au rejet de l'Occident dans le monde. Les Etats-Unis, pour gagner la guerre froide, avaient multiplié les alliances partout dans le monde, établissant des bases aériennes ou navales outre-mer. Mais aujourd'hui, ils sont invités à quitter ces bases étrangères. De la même façon, les pays occidentaux doivent faire face à la diminution de leurs forces pré positionnées, conséquence des réductions budgétaires et des difficultés croissantes pour lier des alliances fiables. Tout cela se traduit par une réduction certaine des possibilités de bases aériennes dans le monde pour les occidentaux.

Cette perte d'ancrages territoriaux pour les américains du Nord et les Européens se combine en même temps à l'accroissement de leur participation dans les règlements de conflits. Cette augmentation des projections de forces est liée aux nombreux accords internationaux et à la participation majeure de l'Occident aux coalitions internationales sous mandat ONU. D'autres éléments compliquent ces interventions extérieures: le rallongement des distances d'engagement, défavorable au déploiement des forces, et la mondialisation de l'information, qui permet le suivi des conflits par les opinions publiques, et impose de disposer d'une force "médiatiquement" démonstrative.

D'où l'importance cruciale aujourd'hui de disposer de navires de guerre, aptes à la projection de puissance, à proximité des points chauds. Grâce à leur douzaine de porte-avions, les Etats-Unis peuvent maintenir deux ou trois groupes aéronavals opérationnels à la mer, gardant un avantage dans les régions où ils ne disposent pas de bases alliées.

### **2.1.2 Concentration de la vie sur les côtes**

L'évolution démographique mondiale actuelle se caractérise par un basculement de la géographie humaine vers la mer. Aujourd'hui, 80% de la population mondiale vit à moins de 400 km des côtes.

En outre, les échanges de biens par voies maritimes représentent maintenant plus de cinq milliards de tonnes par an, soit près de 80% du commerce international. Ces flux revêtent une importance vitale pour l'économie mondiale. Et cette situation s'amplifie d'année en année: le trafic étant en augmentation de 5% par an. Cet accroissement considérable du trafic maritime est accompagné d'une hausse de la criminalité sur mer, comme le terrorisme, la piraterie, le narcotrafic, l'immigration clandestine, la pollution, la pêche clandestine, et induit une surveillance plus difficile des espaces maritimes, à l'heure où les flottes de combat diminuent. Ces facteurs sont propres à augmenter la probabilité des interventions côtières par les marines de guerre occidentales, au moyen d'aéronefs embarqués, aptes à couvrir de grands espaces maritimes.

### **2.1.3 Prolifération nucléaire**

Notre monde est enfin marqué par l'apparition d'affirmations de puissance qui reposent sur la possession d'armes nucléaires, biologiques ou chimiques. D'où la tentation de certains Etats de se doter de la puissance nucléaire, et ceci en transgression des traités. Des essais de missiles balistiques, dont la portée ne cesse d'augmenter, se multiplient partout dans le monde. C'est ce constat qui a conduit le Conseil de Sécurité des Nations Unies à reconnaître que la prolifération des armes de destruction massive, et de leurs vecteurs associés, constituait une menace réelle pour la paix et pour la sécurité internationale. La communauté internationale doit donc se donner les moyens de peser sur les états ou ces organisations trans étatiques, grâce à des outils de dissuasion et de rétorsion crédibles.

## **2.2 Les atouts politiques du porte-avions**

Comme nous l'avons vu précédemment, se font sentir aujourd'hui un besoin accru de projection lointaine, une capacité de gestion de crise et l'aptitude à opérer en coalition. Le porte-avions est un instrument souple et polyvalent qui peut répondre à ces exigences.

Les conflits modernes se caractérisent par un engagement de moindre intensité et surtout par une très grande implication du pouvoir politique dans la phase militaire. Les pays occidentaux se donnent pour objectif de limiter au maximum les pertes humaines, non seulement dans leur camp, mais aussi dans le camp adverse, notamment parmi la population civile. Ce sont aussi des conflits où, plus que par le passé, l'action militaire est la continuation de la politique par d'autres moyens, c'est-à-dire où les frappes aériennes et l'action au sol ne sont qu'une phase d'un processus diplomatique qui encadre le conflit, après l'échec de négociations ou la non application de résolutions des Nations unies. Durant la phase militaire, le pouvoir politique contrôle strictement les moyens employés, décide de l'intensification des frappes et même, comme au Kosovo, selon les phases de l'intervention, le type de cibles qui peuvent être frappées.

Dans ce contexte, le porte-avions apparaît comme un outil adapté à la gestion de crise. Il peut être déployé de manière préventive ou comme moyen de pression démontrant la détermination politique du pays qui l'envoie.

### **2.2.1 Libre des contraintes diplomatiques**

Déployé très tôt et indépendamment de toute contrainte, le porte-avions évite le prépositionnement, pour une longue durée, de moyens militaires. Il est ainsi une alternative à une politique de points d'appui. Opérant à partir de la haute mer, il permet d'engager éventuellement les frappes sans attendre la mise à disposition de bases au sol et leur montée en puissance. Dans certains cas, en raison de l'éloignement ou du manque de terrains d'aviation, il peut être le seul à pouvoir agir au plus près des côtes à une faible distance des cibles. Le simple fait qu'un porte-avions et son escorte puissent opérer à peu près n'importe où dans le monde, sans préparatifs diplomatiques et/ou sans octroi préalable de droits par des États étrangers, permet de faire face aux évolutions de la situation politique mondiale avec une rapidité que n'autorisent pas des forces stationnées à terre.

Ainsi, lors de l'opération Desert StrikeII en septembre 1996, la Turquie et l'Arabie Saoudite refusant l'usage de leurs bases à l'aviation américano-britannique pour mener des frappes contre l'Irak, les Etats-Unis ont eu recours aux avions embarqués sur leurs porte-avions *Enterprise* et *Carl Vinson*. De même, au début de l'opération Deny Flight sur la Bosnie, l'US Navy a assuré 80 % des missions de nuit en raison des restrictions de décollage en vigueur sur les terrains italiens.

De plus, parce que c'est un moyen indépendant et autonome, le porte-avions permet au pouvoir politique de garder une capacité propre de décision et d'action pour accomplir des missions nationales.

Le porte-avions permet enfin, grâce à ses capacités de commandement, de renseignement, de connaissance du théâtre et de communication autonomes, de garder la maîtrise d'une situation au profit du pouvoir politique national, sans dépendre d'une coalition.

## 2.2.2 Acteur de la dissuasion

La bombe nucléaire est une arme de non emploi, il paraît donc difficile de dissuader une puissance également nucléaire, ce qui ouvre le champ aux conflits indirects, comme lors de la guerre froide. La guerre de Corée révèle à ce titre un instrument de dissuasion non nucléaire, pouvant s'inscrire dans une logique d'emploi: le porte-avions. Sans encore considérer les armes qu'il peut embarquer, celui-ci constitue un outil de dissuasion par sa nature propre. Il est un instrument suffisamment puissant pour être crédible, dont l'usage peut être réversible, dont la présence est néanmoins palpable sur le plan diplomatique, pouvant durer sans subir de pressions politiques étrangères.

En mars 1996, à l'annonce du programme de tirs balistiques de la République populaire de Chine à proximité de Taiwan, deux groupes de combat aéronavals américains furent déployés en mer de Chine. Cette présence de porte-avions marqua la détermination des Etats-Unis à intervenir et désamorça la crise potentielle.

En 1984, lors de l'opération « Epervier » au Tchad, la présence d'un porte-avions français au large de la Libye, menaçant la capitale Tripoli et les villes du littoral, a conduit à plusieurs reprises le gouvernement libyen à relâcher sa pression sur le nord du Tchad.

Parallèlement, le porte-avions participe à la dissuasion nucléaire par sa composante aéroportée. Les Américains ont abandonné en 1996 l'embarquement d'armes nucléaires à leurs bords. Mais ils détenaient cette composante depuis le début des années 50 et la construction du premier porte-avions géant *l'USS Forestal*. Celui-ci comme ses successeurs donnèrent à la marine pendant un demi-siècle une réelle capacité de délivrer l'arme nucléaire.

La France reste donc le seul pays à construire sa dissuasion nucléaire en partie sur ses porte-avions. Le *Charles de Gaulle*, comme ses prédécesseurs le *Clémenceau* et le *Foch* met en œuvre des Super Etendard armés du missile à tête nucléaire ASMP, qui seront relayés à court terme par le couple Rafale-ASMPA, l'ASMPA étant la version améliorée de l'ASMP.

Actuellement, le porte-avions ne constitue pas la composante prioritaire de la dissuasion, les sous-marins nucléaires de la Force Océanique Stratégique et les Mirage 2000 N des Forces Aériennes Stratégiques étant plus particulièrement dédiés à cette mission. Mais face à la prolifération nucléaire, le porte-avions peut retrouver un rôle prépondérant. Positionner des

armes nucléaires à proximité d'une zone de crise, de façon visible, durable et proportionnée représenterait un atout politique important.

### **2.2.3 Le principal outil de projection de puissance**

Une constance des nouveaux conflits réside dans le fait que les batailles sont devenues aéroterrestres ou aéromaritimes. Dans les deux cas il est nécessaire d'avoir accès à la troisième dimension et d'acquérir la supériorité aérienne.

Le porte-avions et son groupe aéronaval participent à cette maîtrise des espaces aéroterrestre et aéromaritime, grâce à son aptitude à la projection de puissance et à la projection de force. L'aviation embarquée, capable de frapper dans la profondeur des terres avec une très grande précision, est ce vecteur de projection de puissance. Le groupe aéronaval contribue également au soutien des opérations de projection de force. L'aviation embarquée du porte-avions fournit la supériorité aérienne nécessaire à la réussite d'une opération amphibie ayant lieu loin des métropoles, puis le soutien, l'appui et la protection aérienne des forces déployées.

Les armées de l'air ont également pour mission la projection de puissance, et sont à ce titre mieux dimensionnées pour y parvenir. Cependant, l'aviation embarquée intervient en complément des aviations basées à terre. Et les avantages spécifiques d'un porte-avions sont les suivants:

- la souplesse: il peut être positionné à proximité de la zone d'opérations, réduisant au minimum les délais de réaction, en fonction de la géographie, s'inscrire en complément des autres forces grâce à sa mobilité qui permet de faire varier l'origine des frappes, et de se positionner au mieux en fonction de l'évolution des combats;

- l'endurance: les porte-avions sont entraînés et dimensionnés pour se déployer pendant plusieurs mois, et plus particulièrement les bateaux à propulsion nucléaire. Le *Charles de Gaulle* est resté sur zone pendant plus de six mois pendant l'opération Héraclès;

- l'invulnérabilité: le porte-avions est mobile, à l'inverse d'une base aérienne, exposée au sabotage, au terrorisme, ou aux attaques aériennes. Un bateau croisant au large est plus à l'abri de ce genre de dangers. Au Vietnam, plus de 300 avions ont été détruits au sol, et plus de 3000 endommagés, alors que les avions embarqués n'ont rien eu à craindre.

Comme nous l'avons vu précédemment, le porte-avions a été engagé à plusieurs reprises dans des opérations en tant qu'instrument de projection de puissance depuis la seconde guerre mondiale: en Corée, en Indochine, au Vietnam, mais aussi au Liban ou en Libye. Les porte-avions américains possèdent en outre dans ce domaine une capacité offensive remarquable, embarquant jusqu'à 85 appareils de combat.

#### **2.2.4 Vecteur de présence sur mer**

Compte tenu du rapprochement des concentrations de population de la mer, les forces navales sont particulièrement adaptées pour influencer les événements dans le monde au travers de leurs missions de présence. Celles-ci peuvent se décliner en missions de maîtrise des mers, de surveillance du trafic et des espaces maritimes, de diplomatie, en affichage de puissance, en démonstrations de force, en actions coercitives, ou en missions de protection d'intérêts nationaux dans le monde.

Le porte-avions trouve ici un rôle prépondérant, étant l'instrument de souveraineté par excellence.

Dans le cadre des missions de contrôle des espaces aéromaritimes, des escadres aéronavales peuvent contrôler une zone de plusieurs centaines de nautiques (200 nautiques pour un PA français; 400 nautiques pour les PA américains), largement plus étendue que celle tenue par une frégate. Cette zone d'influence devrait encore s'accroître en considérant l'augmentation prévisible des portées des missiles des aéronefs embarqués, ainsi que de leurs moyens de détection.

En termes d'affichage diplomatique, grâce à sa taille et à sa rareté, la présence d'un porte-avions en escale a un impact considérable.

Enfin, par la multiplicité de ses moyens d'action, avions d'assaut, de surveillance, hélicoptères ou commandos, le porte-avions possède une capacité de projection de puissance supérieure aux autres navires.

A tous ces titres, les américains maintiennent en permanence trois escadres aéronavales à la mer, à savoir la 2<sup>ème</sup> flotte en Atlantique; la 5<sup>ème</sup> flotte dans le Golf Persique et l'Océan Indien; et la 6<sup>ème</sup> flotte en Méditerranée. Outre les 30 000 soldats américains stationnés sur le territoire nippon, le *Kitty Hawk*, basé lui aussi au Japon, démontre la volonté des Etats-Unis d'afficher leur présence en Asie. Le nombre de douze bateaux est un minimum pour tenir ce

contrat. Un tiers de la flotte est en réparation, un autre tiers en entraînement, et le dernier tiers en opération, ou en transit vers sa zone de présence.

### **2.2.5 Un outil qui donne du poids politique**

Un grand nombre de crises récentes ont été gérées par des coalitions ad hoc, dans le cadre de l'OTAN ou sous mandat des Nations unies. Dans ce type de conflits, la détention d'un porte-avions est pour un pays un atout majeur qui peut lui conférer un rôle essentiel dans le dispositif, même si, dans une coalition, l'influence ne se mesure pas seulement à l'importance des forces détenues par un pays ou des missions qu'elles accomplissent. L'expérience tend à montrer que la capacité à détenir de l'information, à l'exploiter et à exercer un commandement dans un dispositif international sont trois éléments essentiels qui peuvent permettre de peser sur les décisions au-delà du rapport mathématique des moyens mis en oeuvre.

Pour la France, seul pays aux côtés des Etats-Unis à disposer d'un véritable porte-avions, celui-ci est incontestablement un instrument de souveraineté de premier ordre, servant ses ambitions en politique étrangère et ses responsabilités liées à son statut de membre permanent du Conseil de sécurité des Nations unies.

## **2.3 Une montée en puissance des capacités aéronavales dans le monde**

L'intérêt pour les porte-avions est partagé par un grand nombre de pays, qui cherchent à se doter ou à développer leurs capacités aéronavales pour s'adapter aux nouvelles menaces ou pour remplir de nouvelles missions.

### **2.3.1 Le leader américain**

La première puissance mondiale a résolument choisi l'option du porte-avions comme un des axes centraux de sa défense depuis la seconde guerre mondiale, considérant après Pearl Harbour et la guerre du Pacifique, que la domination de l'espace maritime implique celle de

l'espace aéromaritime dans son ensemble. Le porte-avions est bien évidemment l'outil essentiel de ce dispositif.

Aujourd'hui, les forces armées américaines sont conçues pour pouvoir faire face à deux conflits régionaux simultanés. Elles disposent pour y parvenir de 12 porte-avions lourds de 100 000 t et de 12 porte-hélicoptères d'assaut de 40 000 t. Ces moyens qui pour des Européens paraissent colossaux, sont néanmoins jugés insuffisants par certains spécialistes américains. Les Etats-Unis sont donc engagés dans un processus continu de construction de porte-avions. Il y en a presque toujours un en construction et un autre en conception. Il en résulte d'importantes économies d'échelles liées aux effets de série et des effets d'apprentissage conséquents. Chaque nouveau modèle est légèrement différent du précédent et bénéficie des enseignements tirés de la navigation sur les modèles précédents ; cela signifie également qu'il n'y a pas réellement, ou très rarement, de rupture technologique entre deux bateaux.

Les Etats-Unis disposent de 2 porte-avions non nucléaires, le *John F Kennedy* et le *Kitty Hawk*. Ces porte-avions ont un déplacement de 80 000 tonnes et peuvent transporter 80 aéronefs pour un équipage de 5 300 hommes. Depuis l'entrée en service du *CVN 76 Ronald Reagan* en 2005, sixième porte-avions nucléaire de classe *Roosevelt*, dérivée de la classe *Nimitz*, dix porte-avions, sur les douze en service, sont à propulsion nucléaire.

Le *Ronald Reagan*, dernier du type, a un déplacement de près de 100 000 tonnes et peut embarquer 80 avions et hélicoptères, dont 50 avions d'assaut. Sa durée de vie prévisible est de 50 ans et celle du cœur des deux chaudières nucléaires peut aller jusqu'à 20 ans. Il est à même d'emporter 9 000 tonnes de carburant d'aviation représentant environ 16 jours d'opérations. L'équipage est composé de plus de 6 000 hommes.

Le parc aérien de ce bâtiment devrait être constitué en majorité de F/A-18 E/F Super Hornet puis, selon l'état d'avancement et les performances de l'avion, par le Joint Strike Fighter F35C. La mission de guet aérien est assurée par une version modernisée du E2 Hawkeye, qui voit notamment ses capacités de transmission en temps réel, avec les navires américains Aegis, très nettement améliorées. D'ici 2015, l'US Navy disposera d'une flotte de 75 Hawkeye à ce nouveau standard. L'US Navy poursuit en outre des recherches en matière de drones embarqués pour des missions de reconnaissance.

Ensuite, la marine américaine touchera le *CVN 77 George H. W. Bush*, également dérivé du *Roosevelt*, en construction aux chantiers Northrop Grumman de Newport News. Il doit remplacer le *Kitty Hawk* en 2008.

Enfin, les successeurs sont prévus dans le programme nommé CVN 21, qui comprend deux unités, le CVN 78 et le CVN 79, dont le premier remplacera l'*Enterprise* en 2014 et le second le *John F. Kennedy* en 2018.

Leurs dimensions seront impressionnantes : 345 mètres de long, plus de 80 de large (à comparer aux 330 m de long et 40 m de large des précédents) et un tonnage qui avoisinera les 100.000 tonnes. Construits par les chantiers de Newport News, ce programme CVN21 promet d'être un challenge technologique. Le premier de la série, le CVN 78, sera doté de catapultes et de freins électromagnétiques, il pourra mettre en œuvre 60 aéronefs, mais à une cadence supérieure, via un nouveau dessin du pont d'envol. Grâce aux réacteurs nucléaires de nouvelle génération, les S 9 G, la puissance électrique atteindra 90.000 kW, soit 25% de plus que sur la génération précédente. Ces réacteurs sont par ailleurs conçus pour durer toute la vie du navire, sans avoir à recharger les cœurs en combustible, opération longue et très coûteuse qui immobilise régulièrement les modèles actuels, aux dépens de leur disponibilité opérationnelle. Le coût unitaire de ces porte-avions nucléaires s'élèvera à 8 milliards de dollars auxquels s'ajouteront 5,6 milliards pour les études.

### **2.3.2 Le contre exemple de la marine russe**

Durant la guerre froide, la marine soviétique avait cherché à développer ses capacités aéronavales pour concurrencer les Etats-Unis sur mer, mais depuis la disparition de l'Union soviétique, la marine russe connaît de graves difficultés budgétaires et d'importants désarmements.

A l'heure actuelle, la marine russe ne dispose que d'un seul porte-aéronefs, l'*Amiral Kouznetsov*, en service depuis 1991. Il a un déplacement de 65 000 tonnes et doit mettre en œuvre 30 avions et hélicoptères. Le *Kouznetsov* n'est pas un navire de projection de puissance mais plutôt d'escorte de force navale. Ce type de porte-avions, dont il est le dernier exemplaire en service, devait fournir une défense aérienne avancée contre les avions et les missiles adverses. La particularité de ce porte-avions est d'être équipé d'un tremplin incliné à 12° pour permettre l'envol d'avions à décollage court et d'une piste oblique, avec brins d'arrêts, pour le ramassage des appareils, mais sans catapulte. Bâtiment mixte, il a également la particularité d'être équipé de 12 silos à missiles. Son équipage est constitué de 2 600 hommes.

Le premier escadron de chasse embarquée, créé en février 1999, est composé de 36 Su-33 Flanker qui se veulent l'équivalent des F-14 Tomcat et F-18 Hornet américains. Mais ces

avions n'ont pas un grand rayon d'action et se limitent essentiellement à des missions de défense aérienne en protection du groupe aéronaval. Par ailleurs, le potentiel réel de cette unité est affecté par l'insuffisance des budgets d'entraînement des pilotes qui perdent leurs qualifications à l'appontage. Ainsi, chaque pilote n'effectuerait que 25 heures de vol par an. En raison de l'intérêt opérationnel d'un porte-avions, la marine russe souhaiterait se doter d'unités supplémentaires. Toutefois, le seul site actuellement à même de construire de tels navires est le chantier naval Nosenko situé en Ukraine. Un accord économique-politique entre les deux pays est donc indispensable à toute construction nouvelle.

### **2.3.3 La marine britannique: du porte-aéronefs au porte-avions**

Le Royaume-Uni a renoncé aux porte-avions classiques en 1966, lorsque le ministère de la défense britannique décida de concentrer son effort et ses ressources sur les opérations de type "guerre froide" de l'OTAN dans l'Atlantique-Nord. Il s'est donc équipé de porte-aéronefs plus petits, suffisants pour embarquer des aéronefs de guerre anti-sous-marine. La Royal Navy s'est toutefois nourrie de l'expérience de la guerre des Malouines, en 1982, où l'*Hermès* et l'*Invincible* ont été essentiellement mobilisés pour assurer une supériorité aérienne limitée nécessaire à la reconquête de l'archipel. Elle projette dans le futur proche de remplacer ses porte-aéronefs par des porte-avions.

La Royal Navy dispose aujourd'hui de trois porte-aéronefs de type *Invincible*, l'*Invincible*, l'*Illustrious* et l'*Ark Royal* d'environ 20 000 tonnes à pleine charge. Ils ont été lancés respectivement en 1980, 1982 et 1985. Ce sont des porte-avions STOVL, c'est à dire équipés de tremplin incliné à 12° et d'un pont continu mais dépourvu de brins d'arrêt. Ils permettent la mise en œuvre de 24 aéronefs -avions Harrier à décollage court et atterrissage vertical et d'hélicoptères divers- selon le besoin opérationnel. Ces porte-aéronefs assurent essentiellement des missions de déploiement et de mise à terre des forces aériennes expéditionnaires, et de lutte anti-sous-marine. Ils peuvent également servir de base pour un état-major de force navale. Sur les trois porte-aéronefs, deux seulement sont armés, le troisième étant en refonte ou placé en réserve.

Ces bateaux furent conçus pour les opérations de lutte anti-sous marine de la guerre froide, mettant en œuvre en priorité des hélicoptères chasseurs de sous-marins, et un nombre limité de Sea Harrier sensés procurer une capacité de défense aérienne limitée.

Ce rôle essentiellement défensif n'est plus d'actualité, et les Britanniques veulent aujourd'hui se doter de deux porte-avions lourds pour l'horizon 2015, les HMS *Queen Elisabeth* et HMS *Prince of Wales*. Avec ce nouveau projet "Future Aircraft Carrier" CVF, ils tiennent à mettre l'accent sur la projection de puissance et l'aptitude à faire opérer un nombre important d'aéronefs, dans un ensemble varié de missions, résolument tournés vers un emploi expéditionnaire en coalition.

Ces bateaux devraient être dessinés et construits en coopération avec la France. D'un déplacement compris entre 65 000 et 75 000 tonnes, ils mesureraient plus de 280 m de long pour 80 m de large.

Devant embarquer le Joint Strike Fighter F35 C en version décollage/appontage court, ils seraient équipés d'un tremplin et ne disposeraient ni de catapultes, ni de brins d'arrêt. Aux Etats-Unis, le programme F35 prend du retard et son coût s'annonce pharaonique. A tel point que l'US Air Force a décidé de moderniser ses F 18 et de les prolonger jusqu'en 2030. Plusieurs pays, qui avaient envisagé d'acquérir des JSF, devraient eux aussi opter pour cette solution et rénover leurs flottes aériennes. Pour la Grande-Bretagne, engagée dans ce programme au travers de BAE, la position est très inconfortable. Ses Harrier sont hors d'âge et seront très vite retirés du service. Tout changement américain sur la fabrication du F 35 pourrait affecter son rôle sur les porte-avions britanniques. En coulisse, le gouvernement étudie donc l'éventualité d'abandonner le tremplin prévu sur les CVF pour installer, le cas échéant, des catapultes et des brins d'arrêts. Le Typhoon, en raison de sa conception, est très difficilement navalisable, il ne reste donc que deux possibilités en cas d'abandon du F 35: acheter des F 18 ou des Rafale. Mais cette solution tient encore plus du rêve que de la réalité politique.

#### **2.3.4 Le deuxième porte-avions français: un enjeu majeur pour la défense**

Durant 35 ans, la France a disposé, avec le *Clemenceau* et le *Foch*, de deux porte-avions assurant une permanence à la mer d'un groupe aérien embarqué complet. Cette configuration correspondait à un niveau de menace élevé, cohérent avec la guerre froide.

Depuis 1997, la France ne dispose plus que d'un seul porte-avions, le *Foch* jusqu'à la fin de l'année 2000, puis, depuis le retrait du service de ce dernier, le porte-avions nucléaire *Charles de Gaulle*. Or, un seul porte-avions ne permet de disposer d'un groupe aérien embarqué opérationnel à la mer qu'au maximum deux tiers du temps. Afin de préserver la permanence

et de la cohérence du groupe aéronaval, qui pourrait constituer un élément clé pouvant être mis à disposition des capacités militaires européennes, la France souhaite s'équiper d'un second porte-avions. A cause d'un contexte budgétaire contraint, ce dernier n'est pas totalement acquis. Néanmoins, un projet franco-britannique est en cours, qui devrait conduire à la mise à l'eau d'un porte-avions français en 2014.

Le choix du design du navire doit être fait, entre un bateau conçu par DCN et Thales (projet Juliette) où une adaptation du dessin vendu par Thales à la Royal Navy (projet CVF FR). Sauf énorme surprise, le design britannique devrait être retenu au détriment d'un navire de conception franco-française. DCN a d'ailleurs remis au ministère de la Défense un rapport concluant à la compatibilité entre le modèle britannique et les besoins de la marine. Deux raisons prévalent au choix du CVF FR. Politiquement, construire un porte-avions commun répond au dessein français de voir naître une Europe de la Défense. Ensuite, les deux pays espèrent bénéficier d'économies d'échelle.

Le PA2 français serait un gros bâtiment. Avec un déplacement de 65.000 tonnes à pleine charge, il mesurerait 283 mètres de long pour 78 mètres de large. Par rapport au *Charles de Gaulle*, ce porte-avions serait 60% plus gros (40.000 tonnes pour le PAN et 261,5 mètres de long) et doté de deux îlots. Son équipage serait en revanche nettement plus réduit avec 1650 personnes contre 1950. Equipé de deux ascenseurs et deux catapultes plus longues (90 mètres), il serait capable d'embarquer un groupe aérien composé de 32 Rafales (contre 24), 3 Hawkeye et 5 hélicoptères lourds. La propulsion, entièrement électrique, lui procurerait une vitesse de 27 nœuds.

### **2.3.5 Montée en puissance des aéronavales asiatiques**

C'est surtout en Asie que l'intérêt pour les capacités aéronavales se développe en raison de la géographie et du contexte de course aux armements.

Pour l'heure, dans la région, seule la Thaïlande dispose d'un porte-aéronefs de 11 500 tonnes, le *Chakri Naruebet*. Commandé en 1992, il est en service depuis 1997. Il est dérivé du *Principe de Asturias* espagnol et a été construit par les chantiers Bazan. Sa vocation est principalement anti-sousmarine, mais il peut également servir de navire d'assaut, de navire d'assistance en cas de catastrophe naturelle ou de navire école. Long de 182 mètres, sa propulsion est classique et il est armé de 12 aéronaves, en général 6 avions Harrier et 6 hélicoptères Sea Hawk. En raison des contraintes financières, ce bâtiment est néanmoins largement sous-employé.

Le Japon s'équipe de trois porte-hélicoptères d'assaut de 8 900 tonnes de classe *Osumi*, qui pourraient ouvrir la voie à la construction de bâtiments plus importants, si la Chine devait concrétiser ses propres projets de porte-avions. Possédant la troisième ou quatrième marine du monde selon les classements et estimations, le Japon cherche à assumer une place plus conforme à sa puissance économique et à ses intérêts stratégiques.

La marine chinoise connaît un développement considérable depuis quelques années. Son tonnage devrait atteindre au moins 450.000 tonnes, ce qui pourrait la propulser directement en troisième position, derrière les Etats-Unis et la Russie! Ayant d'abord développé des porte-hélicoptères, elle chercherait maintenant à se doter de véritables porte-avions de 40 à 50 000 tonnes, dotés de catapultes et capables de mettre en œuvre des avions Shenyang J-8 II Finback B ou Shenyang J-11 (Sukhoi Su-27 Flanker construits sous licence) et dont la construction a été autorisée en 1999. Les Chinois semblent s'inspirer des plans du porte-aéronef russe *Kouznetsov*. L'entrée en service du premier bâtiment est officiellement prévue pour 2015, mais pour des raisons techniques et financières, le programme pourrait ne pas être lancé avant 2015-2020. La priorité serait plutôt donnée à la modernisation de la flotte sous-marine et de surface.

L'Australie réfléchit à nouveau à l'acquisition d'une capacité aéronavale, après l'opération au Timor oriental qu'elle a conduite en tant que nation cadre. Elle avait, au début des années 1980, projeté puis abandonné l'acquisition d'un porte-aéronefs britannique pour des raisons tant financières que d'opportunité.

En Asie du Sud, l'Inde considère la détention de porte-avions en cohérence avec son rôle de puissance régionale majeure dans l'Océan indien. Elle souhaite se doter de deux porte-avions pour assurer une permanence à la mer. En effet, l'opinion indienne a été frappée, lors de la crise du Cachemire, de l'absence du seul porte-avions, le *Viraat* (ex-*Hermès* britannique), immobilisé par d'importants travaux de rénovation, qui doivent lui permettre de rester en service jusqu'en 2012.

L'Inde s'est donc lancée dans la construction du *Vikrant*, mis sur cale aux chantiers navals de Cochin. Ce navire de combat, le plus grand jamais réalisé en Inde, est aussi le premier porte-avions de fabrication nationale. D'un déplacement standard de 37.500 tonnes (vraisemblablement plus de 40.000 à pleine charge), il mesurera 252 mètres de long pour 58 de large et son tirant d'eau sera de 8,40 mètres. Sa taille sera donc sensiblement équivalente à celle du porte avions nucléaire français *Charles de Gaulle*. Le groupe aérien du navire sera

composé de 16 chasseurs Mig-29K et d'une vingtaine d'hélicoptères. Le *Vikrant* doit être lancé en 2009 pour une livraison en 2012. Le coût du programme était estimé, il y a deux ans, à 700 millions de dollars. La construction d'une seconde unité, dont la mise en service interviendrait à l'horizon 2018, est envisagée. En attendant, la marine va réceptionner en 2008 un ancien navire russe, le *Gorshkov* (1987), immobilisé depuis une explosion en 1994. New Delhi et Moscou se sont mises d'accord pour que le bâtiment soit réparé et modernisé avant son départ de Russie. D'un déplacement de 44.000 tonnes, ce porte-avions peut embarquer 20 Mig-29 et 12 hélicoptères. Les pilotes seraient initialement formés aux Etats-Unis aux techniques de catapultage et d'appontage, puis en Russie sur MIG-29K.

## CONCLUSION

Après avoir détrôné les cuirassés comme pièce maîtresse des marines pendant la seconde guerre mondiale, en démontrant son rôle incontournable pendant les batailles du Pacifique, puis tenu le rôle de gardien des grands espaces maritimes pendant la guerre froide, le porte-avions se présente aujourd'hui comme un instrument exceptionnel de politique mondiale. Les plus de deux cents déploiements des porte-avions américains en moins d'un demi-siècle sont une preuve éclatante de l'apport qu'il procure en géopolitique.

Grâce à sa souplesse d'emploi qui lui permet de s'adapter aux évolutions politico-militaires, ce bateau assure à son pays les avantages suivants.

Face à la montée des ambitions régionales dans le monde, le déploiement d'un porte-avions provoque d'un point de vue militaire un déséquilibre soudain des forces en présence qui peut influencer la politique de la partie adverse. Instrument de souveraineté, il consent aussi l'économie de forces pré positionnées, étant à même de protéger des intérêts nationaux à travers le monde.

Alors que les centres de gravité humains se rapprochent de la mer, phénomène lié à l'élévation généralisée de la densité de population près des côtes et à l'augmentation des échanges maritimes mondiaux, légaux ou illicites, le porte-avions permet de maîtriser les espaces aéromaritimes ou aéroterrestres côtiers, par l'intermédiaire de ses avions de surveillance et de combat à long rayon d'action.

Pour contrer la menace grandissante de la prolifération nucléaire, le porte-avions propose une option visible et crédible, durable mais réversible, grâce à son caractère dissuasif et à sa capacité de délivrer des armements nucléaires.

Certes ce navire a également de nombreux détracteurs, qui lui reprochent non seulement son coût pharaonique, mais aussi ses limites techniques. En termes d'efficacité opérationnelle, mesurable au nombre de sorties d'appareils possible par jour, le porte-avions ne souffre pas la comparaison avec une base aérienne. Il met en œuvre moins d'avions, avec plus de risques liés aux manœuvres de pont d'envol, à un coût humain et financier supérieur, en prenant en compte de son escorte. La construction d'un tel bateau représente en outre un défi technologique considérable, compte tenu toujours de la complexité de catapulter et de faire apponter des avions de plusieurs dizaines de tonnes, armés de bombes et de missiles, à partir d'un pont de 300 mètres.

Mais, comme le montre la volonté grandissante des états du monde entier de s'équiper de ce moyen politico-militaire, le porte-avions revêt une telle importance pour les politiques que son avenir devrait être assuré.

Dans un contexte mondial marqué par un déséquilibre des forces, une mondialisation de l'information, et une participation accrue de la communauté internationale au règlement des crises du globe, le porte-avions permet de disposer d'un éventail de solutions.

Affranchi des alliances, des autorisations de survol ou d'atterrissage pour ses aéronefs, le porte-avions permet à un pays de répondre librement à ses engagements, nationaux ou internationaux.

Etant un outil rare, symbole de puissance politique et technologique, il renforce la légitimité des ambitions mondiales de la politique d'un pays.

Enfin, à court terme, il représente pour un dirigeant politique un engagement concret, rapide et démonstratif pour les médias, rassurant pour l'opinion publique, et valorisant face à la communauté internationale.

Plus qu'une capacité militaire, le porte-avions est donc un outil politique qui plait aux chefs d'états. Aux Etats-Unis, il arriverait régulièrement qu'un politicien en campagne présidentielle réclame l'abandon des programmes de porte-avions, mais parvenu à la Maison blanche, confronté à une crise grave, prononce au moins une fois dans son mandat la phrase devenue célèbre depuis Franklin Roosevelt: "*Où sont les porte-avions?*".

## **ANNEXES**

## ANNEXE 1 : Les porte-avions du monde entier

| <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">✖</span> <b>Brésil - São Paulo (ex <u>Foch</u>)</b>   |  |                 |              |                   |
|--|--|-----------------|--------------|-------------------|
| <div style="border: 1px solid black; height: 150px; margin-bottom: 5px;"> <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">✖</span> </div>   |  |                 |              |                   |
|  | <b>Nom</b>   | <b>Sur cale</b> | <b>Lancé</b> | <b>En service</b> |
|  | <b>A 12 São Paulo</b>  | 15-2-57         | 28-7-60      | 15-7-63           |
|  | <b>Caractéristiques</b>  |                 |              |                   |
|  | <b>Déplacement</b> : 24 200 t (32 700 pc)  |                 |              |                   |
|  | <b>Vitesse</b> : 32 nds  |                 |              |                   |
|  | <b>Puissance</b> : 126 000 CV  |                 |              |                   |
|  | <b>Chantier</b> : Chantiers de l'Atlantique, St Nazaire                                    |                 |              |                   |
|  | <b>Dimensions</b> : 265 (238 pp) x 51.20 x 7.50 mètres                                     |                 |              |                   |
|  | <b>Parc aérien</b> : A 4 Skyhawk, Sea King   |                 |              |                   |
|  | <b>M</b> : 2 groupes turbopropulseurs GEC-Alsthom  |                 |              |                   |
|  | <b>Equipage</b> : 1920 hommes  |                 |              |                   |
| <b>Observations</b> : Acheté officiellement le 26 septembre 2000 pour \$12 millions. Transféré au Brésil début 2001, remplace le Minas Geiras. Equipements débarqués : Systèmes Crotale Naval et lance-leurres Sadral. |  |                 |              |                   |
| <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">✖</span> <b>Espagne - 1 bâtiment type <i>Principe de Asturias</i></b>   |  |                 |              |                   |
| <div style="border: 1px solid black; height: 150px; margin-bottom: 5px;"> <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">✖</span> </div>   |  |                 |              |                   |
|  | <b>Nom</b>   | <b>Sur cale</b> | <b>Lancé</b> | <b>En service</b> |
|  | <b>R 11 Principe de Asturias</b>   | 8-10-79         | 22-5-82      | 30-5-88           |
|  | <b>Caractéristiques</b>  |                 |              |                   |
|  | <b>Déplacement</b> : 12 000 t (16 910 pc)  |                 |              |                   |
|  | <b>Vitesse</b> : 27 nds  |                 |              |                   |
|  | <b>Puissance</b> : 46 400 CV   |                 |              |                   |
|  | <b>Chantier</b> : <a href="#">Empresa Nacional Bazan</a>                                   |                 |              |                   |
|  | <b>Dimensions</b> : 195.10 (187.50 pp) x 30.80 x 9.40 mètres                               |                 |              |                   |
|  | <b>Parc aérien</b> : Avions AV-8 B, EAV-8 B - Hélicoptères SH-3 G, SH-3 D, SH-60 B, AB-212 |                 |              |                   |
|  | <b>A</b> : 4/systèmes <i>Meroka</i>  |                 |              |                   |
|  | <b>M</b> : 2 TG General Electric LM 2500 - 1 hélice 5 pales                                |                 |              |                   |
|  | <b>Equipage</b> : 95 officiers + 153 off mar + 543 QMM                                     |                 |              |                   |
| <b>Observations</b> : Doté à l'avant d'un tremplin de 46 m incliné à 12 °- Hangar de 2300 m² - Autonomie 45 jours  |  |                 |              |                   |

 **Etats Unis - 2 bâtiments type SCB-127 A, classe *Kitty Hawk***

| Nom   | Sur cale | Lancé                   | En service                      |
|---|----------|-------------------------|---------------------------------|
| <b>CV 63 Kitty Hawk</b>   | 27-12-56 | 21-5-60                 | 29-4-61                         |
| <b>CV 64 Constellation</b>  | 14-9-57  | 8-10-60                 | 27-10-61                        |
| Caractéristiques  |          |                         |                                 |
| <b>Déplacement</b> : 60 100t (81 700 pc)  |          | <b>Vitesse</b> : 33 nds | <b>Puissance</b> : - 280 000 CV |
| <b>Chantier</b> : New York SB C° (Kitty Hawk) - Arsenal de Brooklyn (Constellation)                       |          |                         |                                 |
| <b>Dimensions</b> : 318.80 x 39.62 x 11.30 mètres   |          |                         |                                 |
| <b>Parc aérien</b> : 80 aéronefs (F 14, F/A 18, ES-3 A, EA-6 B, S-3 B, <a href="#">E-2 C</a> , SH-60 F/H) |          |                         |                                 |
| <b>M</b> : 4 groupes TE Westinghouse - 4 hélices  |          |                         |                                 |
| <b>Equipage</b> : 5239 hommes   |          |                         |                                 |

**Observations** : Quatre catapultes à vapeur C 13 de 90 m de long - Superficie du pont d'envol extérieur : 20 000 m<sup>2</sup>

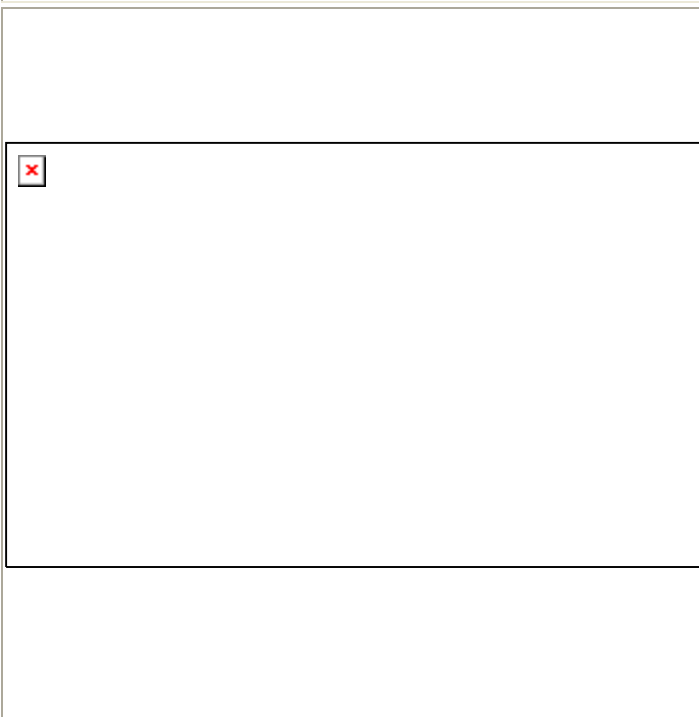
 **Etats Unis - 1 bâtiment type SCB-127 C, classe *Kennedy***

| Nom   | Sur cale | Lancé                   | En service                    |
|---|----------|-------------------------|-------------------------------|
| <b>CV 67 John F. Kennedy</b>  | 22-10-64 | 27-5-67                 | 7-9-68                        |
| Caractéristiques  |          |                         |                               |
| <b>Déplacement</b> : 60 660 t (80 940 pc)   |          | <b>Vitesse</b> : 32 nds | <b>Puissance</b> : 280 000 CV |
| <b>Chantier</b> : <a href="#">Newport News SB &amp; DD</a>  |          |                         |                               |
| <b>Dimensions</b> : 320.70 x 39.60 x 11.3 mètres  |          |                         |                               |
| <b>Parc aérien</b> : 80 aéronefs (F 14, F/A 18, ES-3 A, EA-6 B, S-3 B, E-2 C, SH-60 F/H)          |          |                         |                               |
| <b>M</b> : 4 turbopropulseurs General Electric - 4 hélices  |          |                         |                               |
| <b>Armement</b> : 3/lanceurs <i>Mk29 pour Sea Sparrow</i> (VIIIx3) - 3/ <i>CIWS Mk 15 Phalanx</i> |          |                         |                               |
| <b>Equipage</b> : 5279 hommes   |          |                         |                               |

**Observations** : Système d'apportage tout temps - Piste oblique de 227 m - 3 catapultes à vapeur C 13 de 90 m de long et 1 C 13 *mod 1* de 94.50 m - Prévision de désarmement: 2018



## Etats Unis - 1 bâtiment type SCB 160, classe *Enterprise*



| Nom | Sur cale | Lancé | En service |
|-----|----------|-------|------------|
|-----|----------|-------|------------|

|                          |        |         |          |
|--------------------------|--------|---------|----------|
| <b>CVN 65 Enterprise</b> | 4-2-58 | 24-9-60 | 25-11-61 |
|--------------------------|--------|---------|----------|

### Caractéristiques

**Déplacement :** 73 570 t (293 970 pc)    **Vitesse :** 33 nds    **Puissance :** 280 000 CV

**Chantier :** [Newport News SB & DD](#)

**Dimensions :** 335.75 x 40.54 x 11.90 mètres

**Parc aérien :** 80 aéronefs (F 14, F/A 18, ES-3 A, EA-6 B, S-3 B, [E-2 C](#), SH-60 F/H)

**M :** 8 réacteurs A 2 W Westinghouse - 4 hélices.

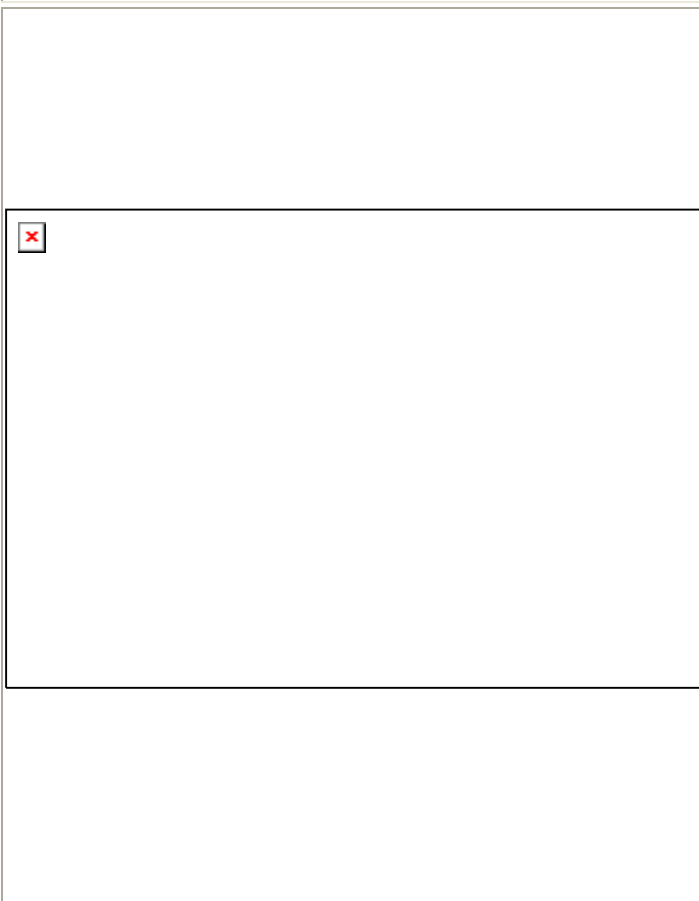
**Armement :** *Sea Sparrow* (VIIIx3) - *Phalanx*

**Equipage :** 5695 hommes

**Observations :** Piste oblique de 240 m - Quatre catapultes à vapeur C 13 *mod 1* de 90 m de long



## Etats Unis - 3 bâtiments type SCB 102, classe *Nimitz*



| Nom | Sur cale | Lancé | En service |
|-----|----------|-------|------------|
|-----|----------|-------|------------|

|                                    |          |          |          |
|------------------------------------|----------|----------|----------|
| <b>CVN 68 Nimitz</b>               | 22-6-68  | 13-5-72  | 3-5-75   |
| <b>CVN 69 Dwight D. Eisenhower</b> | 15-8-70  | 11-10-75 | 18-10-77 |
| <b>CVN 70 Carl Vinson</b>          | 11-10-75 | 15-3-80  | 13-3-82  |

### Caractéristiques

**Déplacement :** 72 900 t (93 700 pc)    **Vitesse :** >30 nds    **Puissance :** 280 000 CV

**Chantier :** [Newport News SB & DD](#)

**Dimensions :** 327 x 40.85 x 11.30 mètres

**Parc aérien :** 80 aéronefs (F 14, F/A 18, ES-3 A, EA-6 B, S-3 B, [E-2 C](#), SH-60 F/H)

**M :** 2 réacteurs A 4 W/A 1 G à eau pressurisée - 4 groupes turbopropulseurs - 4 hélices

**Armement :** *Sea Sparrow* (VIIIx3) - *Phalanx*

**Equipage :** 6072 hommes

**Observations :** Durée de vie prévue: 50 ans - 4 catapultes à vapeur C 13 *mod 1* de 94.50 m - Piste oblique de 237.70 m



## Etats-Unis - 6 bâtiments classe *Theodore Roosevelt*



| Nom                              | Surcale  | Lancé      | En service  |
|----------------------------------|----------|------------|-------------|
| <b>CVN 71 Theodore Roosevelt</b> | 31-10-81 | 27-10-84   | 25-10-86    |
| <b>CVN 72 Abraham Lincoln</b>    | 3-11-84  | 13-2-88    | 11-11-89    |
| <b>CVN 73 George Washington</b>  | 25-8-86  | 21-7-90    | 4-7-92      |
| <b>CVN 74 John C. Stennis</b>    | 13-3-91  | 13-11-93   | 9-12-95     |
| <b>CVN 75 Harry S. Truman</b>    | 29-11-93 | 13-9-96    | 25-7-98     |
| <b>CVN 76 Ronald Reagan</b>      | 9-2-98   | 2002(prév) | 2005 (prév) |

### Caractéristiques

**Déplacement :** 73 970 t (96 800 pc)      **Vitesse :** >30 nds      **Puissance :** 280 000 CV

**Chantier :** Newport News SB & DD

**Dimensions :** 332.84 (317 pp) x 40.85 x 11.71 mètres

**Parc aérien :** 80 aéronefs (F 14, F/A 18, ES-3 A, EA-6 B, S-3 B, E-2 C, SH-60 F/H)

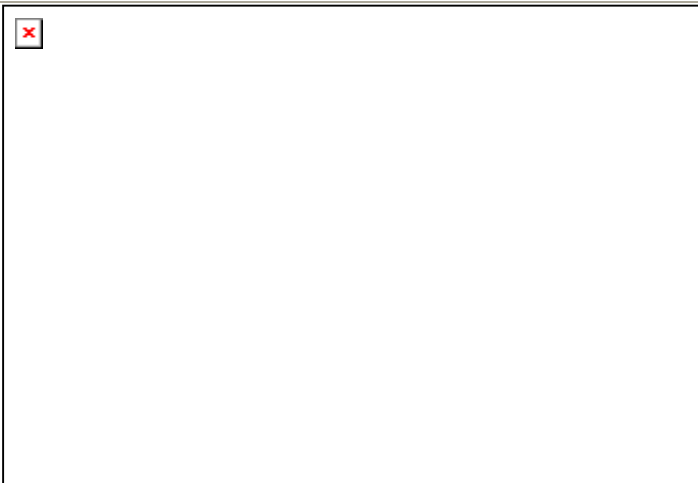
**M :** 2 réacteurs A 4 W/A I G à eau pressurisée - 4 groupes turbopropulseurs - 4 hélices

**Armement :** 3/lanceurs *Mk29 pour Sea Sparrow* (VIIIx3) -4/*CIWS Mk 15 Phalanx* - 2/mit. 12,7 (Ix2)

**Equipage :** 6072 hommes

**Observations :** Durée de vie prévue: 50 ans - le coeur nucléaire a une durée de vie de 20 ans - 4 catapultes à vapeur C 13 mod 1 de 94.50 m - Piste oblique de 237.70 m - Le carburant aviation embarqué permet une autonomie de 16 jours d'opérations aériennes intensives sans ravitaillement.

 **France - 1 bâtiment type Charles de Gaulle**



| Nom | Sur cale | Lancé | En service |
|-----|----------|-------|------------|
|-----|----------|-------|------------|

|                                      |         |        |         |
|--------------------------------------|---------|--------|---------|
| <b>R 91 <u>Charles de Gaulle</u></b> | 14-4-89 | 7-5-94 | 18-5-01 |
|--------------------------------------|---------|--------|---------|

**Caractéristiques**

**Dép** : 40 600 tonnes **Vi** : 27 nds **Pui** : 83 000 CV

**Chantier** : DCN Brest

**Dimensions** : 261.5 x 64.36 x 8.5 m

**Parc aérien** : 40 aéronefs (Super-Etendard, Rafale Marine, Hawkeye, Super-Frelon, Dauphin)

**Armement** : 2/systèmes SAAM (XVIx2, 32 missiles Aster 15) - 2/systèmes Sadral - 8/20 AA F2 (Ix8)

**M** : 2 chaudières K15 - 2 turbo-réd - 2 lignes d'arbres - 4 turbo-alter.(4 000 kw) - 4 diesels alter (1100 kw)

**Equipage** : 1 950 pers

**Observations** : Pont d'envol de 261.50 m - Surface du pont d'envol 12 000 m<sup>2</sup> - Hangar de 4 600 m<sup>2</sup> - Tirant d'air 66.50 m.

 **Grande Bretagne - 3 bâtiments type Invincible**



| Nom | Sur cale | Lancé | Acheté |
|-----|----------|-------|--------|
|-----|----------|-------|--------|

|                               |       |       |       |
|-------------------------------|-------|-------|-------|
| <b>R 05 <u>Invincible</u></b> | 07-73 | 05-77 | 07-80 |
|-------------------------------|-------|-------|-------|

|                                |       |       |       |
|--------------------------------|-------|-------|-------|
| <b>R 06 <u>Illustrious</u></b> | 10-76 | 12-78 | 06-82 |
|--------------------------------|-------|-------|-------|

|                              |       |       |       |
|------------------------------|-------|-------|-------|
| <b>R 07 <u>Ark Royal</u></b> | 12-78 | 06-81 | 11-85 |
|------------------------------|-------|-------|-------|

**Caractéristiques**

**Déplacement** : 16 850 t (20 460 pc) **Vitesse** : 28 nds **Puissance** : 112 000 CV

**Chantier** : Vickers, Barrow (R05) - Swan Hunter, Wallsend (R 06-R 07)

**Dimensions** : 209.10 x 36 x 6.40 mètres

**Parc aérien** : Avions Sea Harrier, Harrier - Sea King

**A** : 3/systèmes Goalkeeper - 2/20 AA GAM-B01 (Ix2)

**M** : 4 TG Rolls Royce TM 3 B Olympus - 2 hélices

**Equipage** : 137 off + 952 hommes

**Observations** : pont d'envol de 183 m doté d'un tremplin incliné à 12 °



## Inde - 1 bâtiment type *Hermes* britannique, *Viraat*



| Nom   | Sur cale | Lancé | En service |
|---|----------|-------|------------|
| <b>R 22 <i>Viraat</i></b> (ex <i>Hermes</i> ) | 21-6-44  | 02-53 | 18-11-59   |

### Caractéristiques

**Déplacement** : 23 900 t (28 700 pc)    **Vitesse** : 28 nds    **Puissance** : 76 000 CV

**Chantier** : Vickers, Barrow

**Dimensions** : 226.90 (198.10 pp) x 48.80 x 8.70 m

**Parc aérien** : *Sea Harrier* - Hélicoptères *Sea King*

**A** : 2/40 AA (Ix2) - 4/30 AA (Iix2) *AK-230*

**M** : 2 groupes turbopropulseurs Parsons - 2 hélices

**Equipage** : 143 off + 1207 hommes

**Observations** : Acheté par l'Inde en avril 1986, livré en mai 1987 - Devrait rester en service jusqu'en 2010.



## Italie - 1 bâtiment type *Garibaldi*



| Nom                           | Sur cale | Lancé  | En service |
|-------------------------------|----------|--------|------------|
| <b>C 551 <i>Garibaldi</i></b> | 26-3-81  | 4-6-83 | 30-9-85    |

### Caractéristiques

**Déplacement** : 10 000 t    **Vi** : 30 nds    **P** : 20 000 CV

**Chantier** : Italcantieri, Monfalcone

**Dimensions** : 180.20 (162.80 pp) x 30.40 x 6.70 m

**Parc aérien** : Avions AV-8 B - Hélicoptères SH-3 D

**A** : *Otomat Mk 2 Teseo* - 2/systèmes *Albatros*

(VIIIx2, 48 missiles) - 6/40 AA Breda compact (Iix3)

**M** : 4 turbines à gaz General Electric/Fiat - 2 hélice

**Equipage** : 550 hommes

**Observations** : lutte ASM, navire de commandement - Pont d'envol de 174 m - Tremplin incliné à 6.50°.



## Russie - 1 bâtiment type *Admiral Kuznetov*



| Nom  | Sur cale | Lancé | En service |
|--|----------|-------|------------|
| <i>Admiral Kuznetov</i>  | 11-83    | 12-85 | 01-91      |
| Caractéristiques   |          |       |            |
| <b>Dép</b> : 59 100 t <b>Vi</b> : 30 nd <b>P</b> :200000 cv  |          |       |            |
| <b>Chantier</b> : Nosenko, Nokolaev, Ukraine   |          |       |            |
| <b>Dimensions</b> : 304.50 (281 pp) x 71 x10.50 m  |          |       |            |
| <b>Parc aérien</b> : <i>Su-33 Flanker, Su-25 Frogfoot</i>  |          |       |            |
| Hélicoptères <i>Ka-27 Helix, Ka-29</i>   |          |       |            |
| <b>Armement</b> : 12/SS-N-19 - 24/silos SA-N-9 - 8/systèmes CADS-N-1 - 6 canons de 30 AA AK-630 - 2/LR RBU 12000 |          |       |            |
| <b>M</b> : 4 groupes turbopropulseurs - 4 hélices  |          |       |            |
| <b>Equipage</b> :2600 hommes   |          |       |            |

**Observations** : Pont d'envol long de 300 m - Tremplin de 60 m incliné à 12° - 30 aéronefs dont 24 avions



## Russie - 1 bâtiment type *Kiev modifié (1143-4)*



| Nom  | Sur cale | Lancé | En service |
|--|----------|-------|------------|
| <i>Admiral Gorskov</i>   | 12-78    | 04-82 | 06-88      |
| Caractéristiques   |          |       |            |
| <b>Déplacement</b> : 37 500 t (44 500 pc) <b>Vitesse</b> : 32 nds <b>Puissance</b> : 200 000 CV                                  |          |       |            |
| <b>Chantier</b> : Nosenko, Nokolaev, Ukraine   |          |       |            |
| <b>Dimensions</b> :273 (249.5 flot) x 51x 8.50 m   |          |       |            |
| <b>Parc aérien</b> : <i>Ka-27 Helix ASM, Helix 2 (SAR), Ka-25 Hormone B (DO), Hormone</i>  |          |       |            |
| <b>Armement</b> : 12/rampes SS-N-12 - 24/silos SA-N-9 - 2/100 AA Ak 100 (Ix2) - 8 canons de 30 AA AK-630 (VIx8) - 2/LR RBU 12000 |          |       |            |
| <b>M</b> :4 TE - 4 hélices à 4 pales   |          |       |            |
| <b>Equipage</b> : 1600 hommes  |          |       |            |

**Observations** : Affecté à la Flotte du Nord. En négociation pour être vendu.



## Thaïlande - 1 bâtiment type *Chakri Naruebet*



| Nom                               | Sur<br>cale | Lancé       | En<br>service |
|-----------------------------------|-------------|-------------|---------------|
| <b>911 <i>Chakri Naruebet</i></b> | 12-7-<br>94 | 20-1-<br>96 | 10-8-<br>97   |

### Caractéristiques

**Déplacement :** 11 500 pc    **Vitesse :** 26 nds    **Puissance :** 44 250 CV

**Chantier :** [Empresa Nacional Bazan](#)

**Dimensions :** 182.6 x 30.50 x 6.30 mètres

**Parc aérien :** Avions *Matador*, Hélicoptères *Seahawk*

**Armement :** 3/systèmes *Sadral* (VIIIx3 missiles *Mistral*)

**M :** CODOG : 2 TG General Electric *LM 2500* x 22 125 ch - 2 diesels MTU-Bazan *16 V 1163TB* 83 x 5 600 ch - 2 hélices.

**Equipage :** 600 hommes

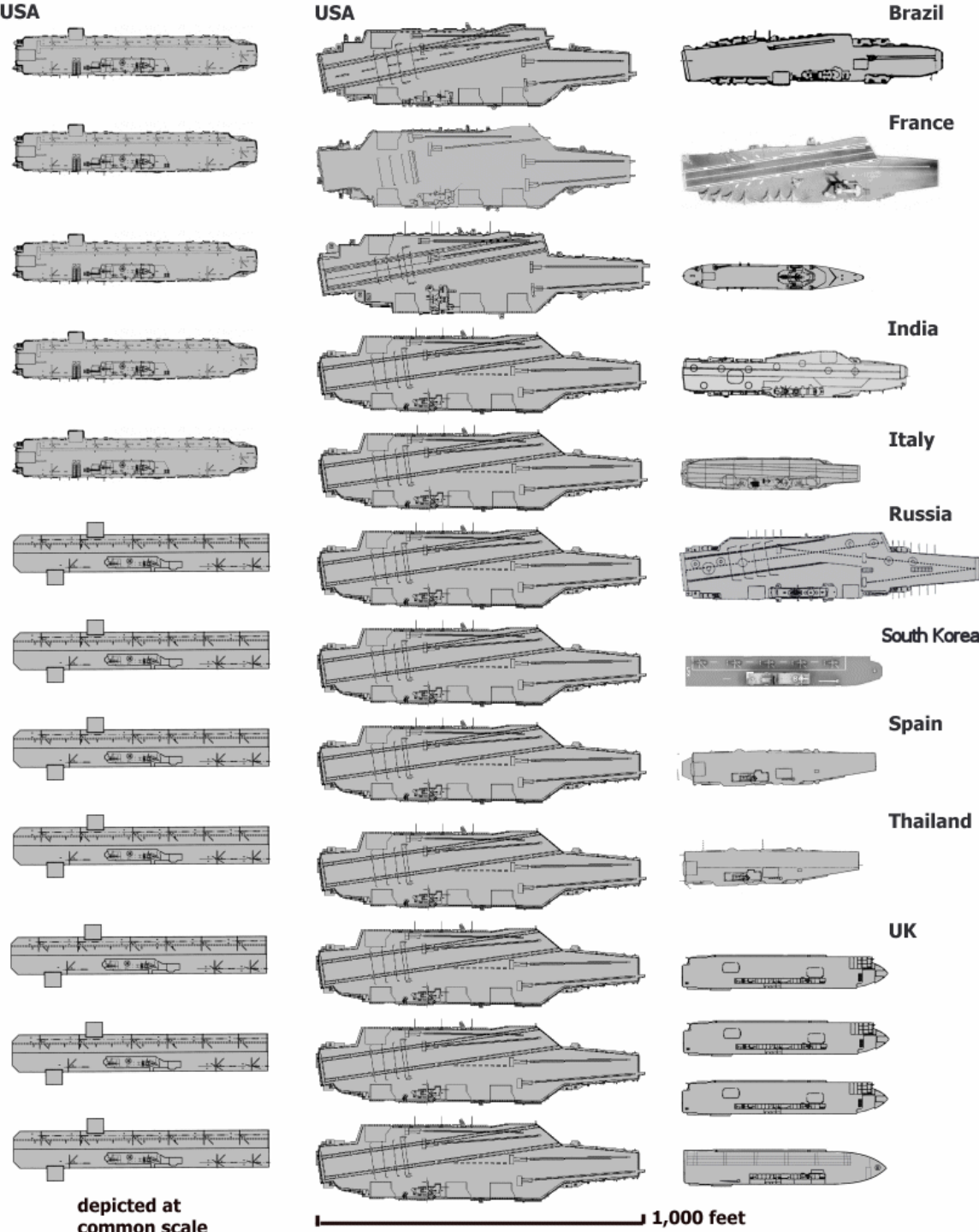
**Observations :** Dérivé du Principe de Asturias espagnol - Pont d'envol de 175 m - Tremplin incliné à 12° - Capacité d'emport de 455 fusiliers marins

**ANNEXE 2 : Les actions des porte-avions dans le monde depuis 1946**

| <b>ANNEE</b> | <b>LIEU</b>    | <b>PAYS</b>                        |
|--------------|----------------|------------------------------------|
| 1946-1954    | INDOCHINE      | FRANCE                             |
| 1950-1953    | COREE          | ETATS UNIS                         |
| 1956         | SUEZ           | FRANCE; ROYAUME UNI                |
| 1958         | TAIWAN         | ETATS UNIS                         |
| 1962         | CUBA           | ETATS UNIS                         |
| 1964-1975    | VIETNAM        | ETATS-UNIS                         |
| 1975         | DJIBOUTI       | FRANCE                             |
| 1977         | DJIBOUTI       | FRANCE                             |
| 1978         | IRAN           | ETATS UNIS                         |
| 1982         | ILES MALOUINES | ROYAUME UNI                        |
| 1982-1984    | LIBAN          | FRANCE; ETATS-UNIS                 |
| 1984         | LA GRENADIE    | ETATS-UNIS                         |
| 1986         | LIBYE          | ETATS UNIS                         |
| 1987-1988    | IRAN-IRAK      | FRANCE                             |
| 1990-1994    | IRAK           | ETATS UNIS                         |
| 1992-1998    | BOSNIE         | ETATS-UNIS; FRANCE;<br>ROYAUME UNI |
| 1992-1994    | SOMALIE        | ETATS UNIS                         |
| 1997         | TAIWAN         | ETATS UNIS                         |
| 1997-1998    | IRAK           | ETATS-UNIS; ROYAUME<br>UNI         |
| 1999         | KOSOVO         | ETATS-UNIS; FRANCE;<br>ROYAUME UNI |
| 2001-2002    | AFGHANISTAN    | ETATS-UNIS; FRANCE                 |
| 2003         | IRAK           | ETATS UNIS                         |

ANNEXE 3 : Présentation comparée des porte-avions du monde

All the World's Aircraft Carriers



## BIBLIOGRAPHIE

**"Le problème du porte-avions"** Hervé Coutau-Bégarie ECONOMICA 1990

**"Porte-avions"** Tom Clancy Albin Michel 2002

**"Rapport d'information sur l'avenir du groupe aéronaval"**  
André Boyer (sénateur) Sénat 2000

### Air et Cosmos

**"Aviation et géopolitique: les projections de puissance"**  
Yves Lacoste Hérodote 2004

**Air Fan** Sept 2005

**International Defense Review** Dec 2003

**La revue maritime** N°462

**"The Carrier Myth"** Air Force Magazine Mars 1999

**"Le groupe aéronaval"** Communications et mémoires 2001

**"The Fall and Rise of Naval Forward Presence"**  
Capt Sam Tangredi (US Navy)USNI 2000

**"Aviation et géopolitique"** Yves Lacoste Hérodote 2004

**"Enjeux et perspectives pour la Marine d'aujourd'hui"** Perrin/M. Nationale 2002

**"Sea Power"** E. B. Potter Naval Institute Press 1981

## ENTRETIENS

Contre-amiral François Cluzel Toulon octobre 2005

Capitaine de vaisseau Rolland Toulon octobre 2005

ICA Antoine Garreta, architecte d'ensemble du PA2 Toulon décembre 2005

Pilotes des flottilles 12F et 17F *Charles de Gaulle* janvier 2006

## TABLE DES MATIERES

|   |           |
|---|-----------|
| <b>Introduction.....</b>  | <b>4</b>  |
| <b>1. L'apport géopolitique du porte-avions à travers l'histoire.....</b>         | <b>6</b>  |
| <b>1.1 La guerre du Pacifique: naissance politique des porte-avions.....</b>      | <b>6</b>  |
| 1.1.1 L'attaque de Pearl Harbor: l'Amérique ébranlée.....                         | 6         |
| 1.1.2 Le raid symbolique du Lt-colonel Doolittle contre Tokyo.....                | 7         |
| 1.1.3 La bataille de Midway: le tournant de la guerre.....                        | 7         |
| <b>1.2 La guerre froide: le porte-avions US maître des mers.....</b>              | <b>8</b>  |
| 1.2.1 La guerre de Corée: valorisation politique du porte-avions.....             | 8         |
| 1.2.2 Stabilisation en Méditerranée.....  | 9         |
| 1.2.3 Le porte-avions en première ligne de la stratégie américaine.....           | 10        |
| <b>1.3 Confirmation de ses atouts lors des conflits récents.....</b>              | <b>11</b> |
| 1.3.1 Guerre des Malouines: le porte-aéronefs ne remplace pas le PA.....          | 11        |
| 1.3.2 Une relation de cause à effet en Irak.....                                  | 13        |
| 1.3.3 Complémentarité dans les Balkans.....                                       | 14        |
| 1.3.4 Afghanistan: l'entrée en scène du <i>Charles de Gaulle</i> .....            | 15        |
| <b>2. Le porte-avions: un outil politique majeur à détenir.....</b>               | <b>17</b> |
| <b>2.1 La réponse du porte-avions à l'évolution de la situation mondiale.....</b> | <b>17</b> |
| 2.1.1 Rejet de l'Occident.....  | 17        |
| 2.1.2 Concentration de la vie sur les côtes.....                                  | 18        |
| 2.1.3 Prolifération nucléaire.....  | 19        |
| <b>2.2 Les atouts politiques du porte-avions.....</b>                             | <b>19</b> |
| 2.2.1 Libre des contraintes diplomatiques.....                                    | 20        |
| 2.2.2 Acteur de la dissuasion.....  | 20        |
| 2.2.3 Le principal outil de projection de puissance.....                          | 22        |
| 2.2.4 Vecteur de présence sur mer.....  | 23        |
| 2.2.5 Un outil qui donne du poids politique.....                                  | 23        |
| <b>2.3 Une montée en puissance des capacités aéronavales dans le monde.....</b>   | <b>24</b> |
| 2.3.1 Le leader américain.....  | 24        |
| 2.3.2 Le contre exemple de la Marine russe.....                                   | 26        |
| 2.3.3 La Marine britannique: du porte-aéronefs au porte-avions.....               | 27        |
| 2.3.4 Le deuxième PA français: un enjeu majeur pour la défense.....               | 28        |
| 2.3.5 Montée en puissance des aéronavales asiatiques.....                         | 29        |
| <b>Conclusion.....</b>  | <b>32</b> |
| <b>Annexes.....</b>   | <b>35</b> |
| <b>Bibliographie.....</b>   | <b>47</b> |