



Un retour de l'hydravion en Indopacifique : un potentiel stratégique encore incertain

En juillet 2025, le projet *Liberty Lifter* lancé en 2022 par la *Defense Advanced Research Projects Agency* (DARPA) est abandonné en raison de son coût et sa complexité technique¹. Cet hydravion, dont les caractéristiques sont proches d'un ekranoplan, devait être capable de transporter près de 80 tonnes de matériel – soit autant que le *C-17* – sur de grandes distances, à un coût opérationnel peu élevé. Cette séquence invite à interroger le rôle que pourrait tenir l'hydravion dans les armées.

Un appareil adapté aux contraintes d'un théâtre maritime complexe

Le projet *Liberty Lifter* répond au développement du concept d'*Agile combat employment* (ACE)² dans la région indopacifique. Un aéronef capable d'amerrir apporterait une grande flexibilité logistique puisqu'il permet de s'émanciper des infrastructures d'une base aérienne qui pourraient constituer des cibles prioritaires lors d'un conflit de haute intensité. Ainsi, ces appareils contribueraient à garantir le maintien d'une capacité de projection rapide dans une région essentiellement maritime.

Les ekranoplans exploitent l'effet de sol, un phénomène physique qui se manifeste lorsqu'un aéronef évolue à très basse altitude et qui lui permet de réduire sensiblement sa consommation de carburant, étendant ainsi la distance franchissable – 12 000 km pour le *Liberty Lifter*. Les spécifications du programme indiquaient une capacité à voler de 100 ft (30 m), en profitant de l'effet de sol, à 10 000 ft (3 048 m)³. Toutefois, la proximité avec la surface maritime, dans le cas d'un vol à très basse altitude, limite la manœuvrabilité de ces appareils et les expose à un risque élevé d'accident. En outre, tout hydravion demeure fortement dépendant des conditions météorologiques : un état de la mer de 4 à 5 suffirait à empêcher toute opération – soit des vagues de 2 à 3 mètres pour un vent de 30 km/h.

Un développement mesuré dans le cadre des rivalités régionales

N'opérant plus d'hydravions depuis le retrait du *Martin P5M* en 1967, l'armée américaine envisage à présent deux emplois distincts pour ces appareils : d'une part, la logistique rapide de matériel lourd sur de longues distances, mission prévue pour le *Liberty Lifter*, et d'autre part, des déploiements plus légers à destination des forces spéciales. L'*US Special Operations Command* (SOCOM) explore ainsi depuis 2021 la conversion du *MC-130J Commando II* en appareil amphibie par l'ajout de flotteurs⁴. Ce projet – *MC-130J Amphibious Capability* (MAC) – est cependant suspendu en mai 2024 pour des raisons budgétaires⁵.

La Russie, la Chine et le Japon entretiennent encore une flotte d'hydravions. Bien que ces appareils soient destinés à des opérations de sécurité civile – lutte contre les incendies et sauvetage en mer –, un usage militaire n'est pas invraisemblable au regard de leurs caractéristiques⁶. L'*AG600* de l'*Aviation Industry Corporation of China* serait par exemple doté d'un rayon d'action de 4 500 km, pourrait accueillir près de 50 personnes à son bord et serait capable de se déplacer sur des surfaces d'une profondeur d'au moins 3 m⁷. Sur les 17 exemplaires commandés par Pékin en 2016, au moins quatre sont d'ores et déjà opérationnels.

La Chine poursuivrait le développement de ses aéronefs maritimes avec ce qui s'apparente à un prototype d'ekranoplan, repéré dans la baie de Yazhou en juillet 2025⁸. Cet appareil – d'une trentaine de mètres d'envergure et de longueur – pourrait être utilisé pour l'infiltration de groupes commandos ainsi que le soutien logistique d'appoint sur des zones aux accès limités⁹.

Les hydravions apparaissent comme une réponse pertinente aux besoins d'agilité et de flexibilité dans les opérations menées sur de vastes espaces maritimes. Pourtant, l'état des technologies n'a pas permis, jusqu'à présent, de lever leurs contraintes structurelles, limitant leur emploi à des missions spécifiques et marginales. Dans ce contexte, si Washington continue de douter de leur valeur ajoutée dans un affrontement de haute intensité, comme l'illustre l'arrêt des programmes en cours, Pékin semble désormais davantage disposé à parier sur le potentiel qu'ils recèlent.

Remerciements à Gautier Noël pour son travail de recherche

- 1 « [DARPA ends Liberty Lifter wing-in-ground craft programme](#) », *Janes*, 14/07/2025.
- 2 « [Le concept opérationnel French ACE \[...\]](#) », *Étude du CESA*, 12/2024.
- 3 « [Liberty Lifter Ekranoplan Demonstrator Aims To Lift C-130-Sized Payloads](#) », *TWZ*, 29/04/2025.
- 4 « [Teaching the Commando new tricks](#) », *Air Force Special Operations Command*, 14/09/2021.
- 5 « [C-130 Floatplane Program Put "On Pause" By Special Operation Command](#) », *TWZ*, 07/05/2024.
- 6 « [China Rolls out Massive New Amphibious Flying Boat](#) », *TWZ*, 26/07/2016.
- 7 *Ibid.*
- 8 « [China's Mysterious Ekranoplan Seen in Full for First Time](#) », *TWZ*, 05/07/2025.
- 9 *Op. cit.* *Air Force Special Operations Command*.