



## L'ORDRE DE BATAILLE DES PORTE-AVIONS

Depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, le porte-avions a supplanté le cuirassé comme *capital ship*. Véritable base aérienne mobile, il permet d'assurer à la fois la maîtrise de la mer et l'action contre la terre. Aujourd'hui, toutes les marines de rang mondial en sont dotées ou prévoient de l'être.

### « 100 000 TONNES DE DIPLOMATIE »

Que ce soit en Afghanistan, en Irak comme en Syrie, le porte-avions a été de tous les récents conflits internationaux. Strictement parlant, seules les marines américaine et française disposent de porte-avions dits CATOBAR<sup>1</sup>, avec un pont plat pour projeter, à l'aide de catapultes à vapeur, des aéronefs à ailes fixes. Leurs groupes aériens ont une plus grande capacité opérationnelle en emport de munitions et de carburant que ceux des porte-aéronefs.

La primauté de l'*US Navy* est aujourd'hui sans appel. Dix de ses porte-avions, tous à propulsion nucléaire, mettent chacun en œuvre 70 aéronefs, dont le chasseur F/A-18 E-F *Super Hornet* et l'avion de guet aérien *Hawkeye*. Admis au service entre les années 1970 et 2000, ces « 100 000 tonnes de diplomatie » chers à Henry Kissinger permettent à la marine américaine de réaliser sa stratégie de *Sea Control*, soit la projection d'une importante flotte pour dominer un théâtre maritime. L'*US Navy* est ainsi la seule à pouvoir déployer en permanence un groupe aéronaval sur n'importe quel océan du globe. Pour pérenniser cette suprématie, la marine américaine développe une nouvelle classe de « *supercarriers* ». L'*USS Gerald R. Ford*, récemment admis au service, sera opérationnel à partir de 2020. Plus lourd bâtiment de guerre jamais construit (plus de 100 000 t) et le plus cher (14 milliards de dollars), ce onzième porte-avions nucléaire pourra embarquer 90 aéronefs et drones, dont les nouveaux chasseurs F-35C qui seront lancés du pont d'envol grâce à des catapultes électromagnétiques EMALS<sup>2</sup>.

Également propulsé par l'atome, le *Charles de Gaulle* (42 000 t) met en œuvre un groupe aérien de 40 appareils passé au « tout Rafale » en 2016. Avec l'arrivée à mi-vie du bâtiment, et compte tenu des délais d'étude et de construction de tels navires, la question du futur porte-avions redevient d'actualité. Double interrogation d'ailleurs puisque selon sa date de livraison, il s'agira du successeur du *Charles de Gaulle* ou, livré plus tôt, d'un deuxième porte-avions permettant de retrouver une permanence à la mer complète du groupe aéronaval.

### L'ENVOL ASIATIQUE

Jusqu'à présent dotées de porte-aéronefs à propulsion conventionnelle, sans catapulte mais avec un tremplin et des brins d'arrêt pour les appontages (les STOBAR<sup>3</sup>), deux des principales nations maritimes asiatiques optent à présent pour le porte-avions. Alors que la Chine souhaitait devenir une puissance aéronavale avec l'entrée en service en 2012 du *Liaoning* (60 000 t, ex-*Varyag* soviétique), celui-ci sert avant tout de porte-aéronefs d'essai à ses chasseurs J-15.

Mais la marine de l'Armée populaire de libération ne compte pas s'arrêter là. Si elle a mis à l'eau en avril 2017 la coque du *Shandong*, son futur premier porte-aéronefs de construction nationale, inspiré du *Liaoning*, elle travaillerait également sur ses deux premiers porte-avions pour la décennie 2030. Élaborés à partir des plans de l'*Oulianovsk* soviétique jamais construit, ces bâtiments de 85 000 tonnes disposeraient de chaufferies nucléaires et de catapultes électromagnétiques chinoises permettant à la Chine de peser davantage encore dans le Pacifique.

L'Inde, traditionnelle utilisatrice de porte-aéronefs depuis 1957 grâce d'abord à d'anciens bâtiments britanniques, puis à l'INS *Vikramaditya* (ex-*Baku* russe racheté dans les années 2000) construit elle aussi son premier porte-aéronefs. Avec une admission au service prévue d'ici 2020, l'INS *Vikrant* (45 000 t) embarquera des chasseurs *Sea Harrier* de construction britannique et sera le tout premier porte-aéronefs construit en Asie et admis au service. Pour faire face à l'expansionnisme chinois dans l'océan Indien, l'*Indian Navy* table aussi sur la construction d'un premier porte-avions à propulsion nucléaire de 65 000 tonnes d'ici les années 2030. Et les États-Unis ont déjà officialisé leur accord pour transférer à New Delhi leur récente technologie EMALS afin d'équiper l'INS *Vishal*.

### UNE VOLONTÉ DE PUISSANCE LIMITÉE

La Russie dispose toujours de son porte-aéronefs *Admiral Kuznetsov*, au service depuis 1991 et élément de prestige dans la renaissance de la marine russe. Déployé en Méditerranée orientale en 2017 dans le cadre du conflit syrien, il a pu embarquer jusqu'à 22 chasseurs *Soukhoï Su-33* et 14 hélicoptères de combat. S'il va être modernisé, la marine russe réfléchit néanmoins depuis plusieurs années à un nouveau « porte-avions géant » de 100 000 tonnes : le *Project 23000E*, ou *Shtorm*, un modèle combinant chaufferie nucléaire et capacité STOBAR.

Enfin, certaines marines européennes ont trouvé dans le porte-aéronefs du type STOVL<sup>4</sup> un outil aéronaval adapté à leurs capacités. Dénués de catapultes et de brins d'arrêt mais disposant d'un tremplin à l'avant, ces bâtiments peuvent embarquer des aéronefs à décollage et appontage courts et verticaux, tels le nouveau F-35B *Lightning II* américain. C'est le cas de l'Espagne avec son porte-aéronefs *Juan Carlos I* et de l'Italie avec le *Cavour*, ainsi que des deux futurs plus grands bâtiments (66 000 t) de l'histoire de la *Royal Navy*, les HMS *Queen Elizabeth* et *Prince of Wales*...

Quel que soit le type choisi, le porte-avions/porte-aéronefs a de beaux jours devant lui.

<sup>1</sup> Catapult Assisted Take-Off But Arrested Recovery

<sup>2</sup> ElectroMagnetic Aircraft Launch System

<sup>3</sup> Short Take-Off But Arrested Recovery

<sup>4</sup> Short Take-Off and Vertical Landing