

UN PORTE-AVIONS, DES PORTE-AVIONS

On attribue à Henry Kissinger, dès qu'une crise internationale se profilait, d'ouvrir rituellement les réunions du Conseil de sécurité nationale par la phrase : « Où sont les porte-avions ? ». Par sa puissance, sa mobilité, son autonomie et la variété des moyens qu'il met en oeuvre, le porte-aéronefs constitue en effet depuis la seconde guerre mondiale une pièce maîtresse pour les flottes de combat et un outil stratégique sans équivalent pour peser dans les crises et les guerres.

QU'EST CE QU'UN PORTE-AÉRONEFS ?

Un porte-aéronefs, c'est tout simplement un bâtiment de guerre qui a la capacité de transporter et déployer un groupe aérien. Celui-ci est toujours accompagné d'un groupe aérien embarqué (GAé) et escorté par un groupe aéronaval (GAN), avec lequel il constitue un outil endurant et polyvalent capable d'assurer de nombreuses missions: commandement d'une flotte à l'échelle d'un théâtre, maîtrise de l'espace aéromaritime, appui aérien aux opérations à terre, projection de puissance, renseignement et même, dans certains cas, dissuasion nucléaire.

Parmi les porte-aéronefs, seuls les bâtiments équipés de catapultes et de brins d'arrêt peuvent être qualifiés stricto sensu de porte-avions.

L'efficacité d'un porte-aéronefs se mesure principalement à celle du groupe aérien qu'il peut projeter. Les porte-avions à catapultes embarquent ainsi des avions plus lourds à plus long rayon d'action qui peuvent donc agir dans une zone plus étendue et rester éloignés des régions sensibles.

Apparus pendant la Grande Guerre, c'est au cours du second conflit mondial que les porte-aéronefs arrivent à maturité et montrent leur plein potentiel. Et même si ceux-ci se virent souvent employés dans un rôle de projection de puissance à terre par la suite, la guerre des Malouines (1982) mis en lumière leur rôle primordial dans la guerre navale moderne, en protégeant la flotte britannique de l'aviation argentine.

DES SOLUTIONS TECHNIQUES DIMENSIONNANTES

Des choix techniques importants s'imposent aux concepteurs de porte-aéronefs. Trois d'entre-eux définissent entièrement le concept d'emploi du bâtiment.

Le premier concerne le décollage des aéronefs. Pour le faire depuis un pont court, trois solutions existent :

- Changer la direction de la poussée de l'appareil grâce à un tremplin (aussi appelé ski-jump) et ainsi lui faire gagner de l'altitude au décollage.
- Équiper ses avions de turbines supplémentaires, développant une poussée vers le bas (système STOVL). Ceci peut être couplé à un tremplin.
- Donner de l'élan à l'appareil grâce à une catapulte, qui le projettera au décollage.

Comme pour le décollage, il est compliqué de faire apponter des avions sur un pont court. Ici aussi, deux

philosophies coexistent :

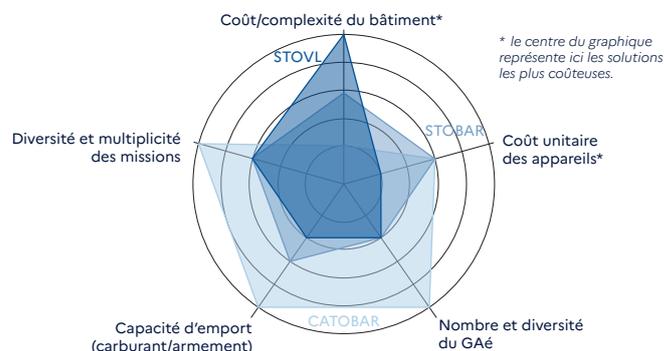
- Utiliser le système STOVL pour apponter à la verticale, comme un hélicoptère.

- Équiper le pont de brins d'arrêt, c'est à dire de câbles d'acier que l'avion accroche à l'appontage. Ces câbles métalliques sont installés sur une piste désaxée par rapport à la ligne de foi du navire, ce qui permet aux appareils ne les ayant pas attrapés de remettre les gaz et de décoller dans la foulée, sans rentrer en collision avec les aéronefs présents sur l'avant du navire.

Enfin, le dernier touche à la propulsion. Sur certains porte-aéronefs, des réacteurs nucléaires ont en effet supplanté les moteurs traditionnels. Ces systèmes de propulsion sont plus chers et compliqués, à la fois à développer et opérer, mais offrent un gain de place et de puissance mis à profit, pour la propulsion du bâtiment et l'alimentation des nombreux équipements du bord, au premier rang desquels les catapultes.



Le choix d'un type de porte-aéronefs se fait en fonction des moyens et des prétentions d'un pays. Au delà de pouvoir mener un panel de missions plus large, et de simplement frapper beaucoup plus fort et beaucoup plus loin, la solution CATOBAR permet donc surtout de frapper une flotte ou des défenses ennemies tout en restant hors de portée de leur riposte.



L'avantage principal de ces réacteurs est le très long intervalle entre chaque arrêt majeur pour entretien : 7 ans sur un navire comme le Charles de Gaulle. Des vivres, des munitions et du carburant aviation sont toujours nécessaires, mais les ravitaillements à la mer (RAM) sont naturellement plus rapides et moins fréquents, diminuant ainsi les fenêtres de vulnérabilité. La logistique est simplifiée et le nombre de navires ravitailleurs nécessaires — par nature peu nombreux, précieux et vulnérables — est réduit.

LE FER DE LANCE DU GROUPE AÉRONAVAL

On l'aura compris, un porte-aéronefs est d'abord le support du groupe aérien qu'il embarque.

La capacité de ce groupe est mesurée au nombre d'aéronefs embarqués, mais aussi aux capacités de chaque appareil (équipements, portée, quantité d'armement emportée...) et à la diversité des missions qu'il peut ainsi remplir. Chaque appareil du GAé a ainsi son rôle :

- Des chasseurs bombardiers. À l'origine, ces avions étaient spécialisés dans chacune des missions Chasse/Bombardement. Les évolutions technologiques rendent aujourd'hui les avions multi-rôles, une seule plateforme remplissant l'ensemble des fonctions (F18 aux USA, Rafale en France).

- Des appareils de soutien : avions de guerre électronique, avions de chasse sous-marine (Alizé par exemple), hélicoptères de secours, avions de transport (C2)...

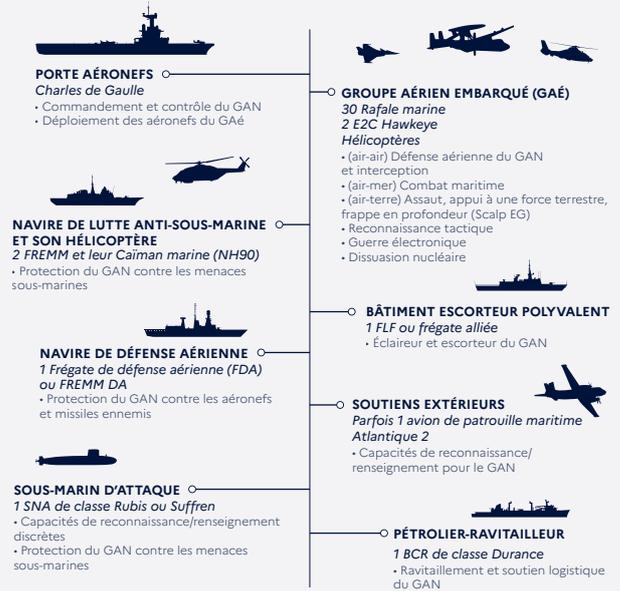
- Des appareils de détection et de commandement aéroporté : ils donnent l'élongation et la vision lointaine de la situation aérienne grâce à des radars puissants et coordonnent l'action des appareils alliés. Seuls les porte-avions (CATOBAR) permettent de faire décoller les systèmes les plus performants, comme le l'E2-C Hawkeye.

DES CAPACITÉS DE PLUS EN PLUS RECHERCHÉES

Les océans, espaces communs par nature, sont les témoins du retour des politiques de puissance. Les intérêts des États en mer sont ainsi de plus en plus disputés et il ne s'agit plus de savoir si le combat naval va réapparaître, mais quand et sous quelle forme. Prenant ceci en compte, mais aussi l'impérieuse nécessité de garantir une supériorité aérienne pour remporter une bataille, de plus en plus de pays voient la détention d'une puissante aviation navale grâce au porte-aéronefs, comme un facteur de supériorité militaire.

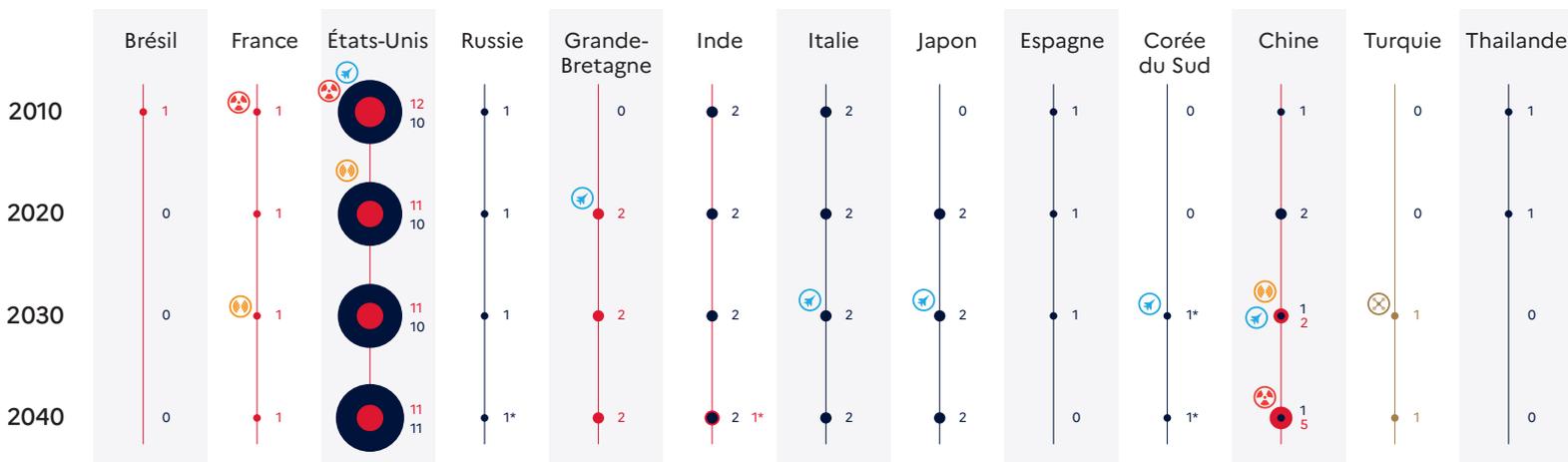
COMPOSITION D'UN GROUPE AÉRONAVAL TYPE et exemples français

Un porte-aéronefs est une unité précieuse, car il n'existe qu'en faible nombre et par le danger qu'il fait peser sur les forces ennemies. Il est donc systématiquement accompagné d'un groupe de navires chargé de le protéger et le soutenir. Le groupe ainsi assemblé est appelé carrier strike group (CSG) en anglais ou groupe aéronaval (GAN) en français.



Pour un pays, acquérir ou renouveler un porte-aéronefs c'est accéder (ou se garantir) un statut militaire, naval et diplomatique important, qui permet de disposer d'un outil de combat de haute intensité. C'est aussi avoir la capacité de projeter de la puissance rapidement et loin. C'est obtenir, dans le domaine naval, une capacité d'initiative politique et militaire d'ampleur. C'est enfin donner un signal politique fort dans un contexte de réarmement naval généralisé. On attribue ainsi à Henry Kissinger une autre phrase célèbre : « Un porte-avions, c'est 100 000 tonnes de diplomatie ».

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE PORTE-AÉRONÈFS DANS LE MONDE



TYPE DE PORTE-AÉRONÈFS

● porte-aéronefs de supériorité

● porte-aéronefs d'appui

● porte-drones

* : en projet

ACCÈS À UNE NOUVELLE TECHNOLOGIE

⊛ propulsion nucléaire

⊕ chasseurs furtifs embarqués

⊕ catapultes électromagnétiques (EMALS)

⊗ porte-drones