

La France a-t-elle besoin d'un deuxième porte-avions ?

Jean-Sylvestre Mongrenier

Les conflits géopolitiques dans lesquels la France est engagée depuis des années ont démontré la valeur stratégique de l'outil de puissance que constitue le *Charles-de-Gaulle*. La situation internationale et la convergence de multiples lignes dramaturgiques confortent *a posteriori* le choix fait de conserver un tel outil. Alors que le bâtiment connaît une opération de maintenance jusqu'à l'été 2018, ne serait-il pas temps que la France se dote d'un deuxième porte-avions ? Il en va de l'autonomie stratégique de notre pays et du rang qu'il entend tenir dans le monde. Une question éminemment politique qui a toute sa place dans le débat national.

« Tous les siècles ou à peu près, il y a un perturbateur. Il y a une nation en plein épanouissement, débordante de sève, assoiffée d'ambition qui veut tout dominer... Ce perturbateur, puissant par le nombre, par ses ressources de tous ordres, par la politique, par les armes, manifeste ouvertement le dessein d'absorber et d'écraser ses voisins ».

Amiral Castex, *Théories stratégiques*, 1935

Depuis le retrait du *Foch*, la France ne dispose plus que d'un seul porte-avions, le *Charles-de-Gaulle*, mis en service en 2001. La nécessité de procéder régulièrement à des opérations de maintenance du « navire-amiral » (le « *capital-ship* ») de la flotte de guerre pose la question de la permanence à la mer d'un groupe aéronaval français. Ainsi, le premier « arrêt technique majeur » (ATM), de juillet 2007 à décembre 2008, a-t-il privé le Président de la République de cet outil de diplomatie navale et de suprématie militaire.

Au cours de son deuxième cycle opérationnel (2008-2016), le porte-avions *Charles-de-Gaulle* a été engagé en Afghanistan (2010-2011), en Libye (2011), au Levant (Syrie) et dans le golfe Arabo-Persique (2015-2016). La puissance de feu mise en œuvre a permis à la France de renforcer son influence dans les alliances et coalitions

auxquelles elle a participé, l'intensité croissante des engagements allant de pair avec le renforcement de l'interopérabilité entre marines alliées, l'*US-Navy* en tout premier lieu. Hélas, la deuxième opération de maintenance met à nouveau hors-jeu le *Charles-de-Gaulle*, pour dix-huit mois (janvier 2017-juillet 2018). Cette indisponibilité temporaire d'un outil de souveraineté de la France intervient alors que la situation internationale se tend toujours plus, sur fond de basculement des rapports de puissance mondiaux. La mondialisation marchande tant vilipendée menace de laisser place à la mondialisation guerrière et les puissances émergentes se dotent des capacités aéronavales qui permettront de projeter leur puissance sur les mers et océans du globe. Parmi les alliés et partenaires de la France, le Royaume-Uni, auquel elle est liée par les accords de *Lancaster House* (2 novembre 2010), disposera de deux porte-avions à l'horizon 2020. Quant aux États-Unis, il est question qu'ils se dotent de deux groupes aéronavals supplémentaires.

Certes, les premières annonces du chef de l'État sont encourageantes. Sans garantie toutefois quant à un deuxième porte-avions, elles semblent confirmer que le *Charles-de-Gaulle* aura un successeur. Si tel n'était pas le cas, la France serait déclassée sur les plans diplomatique et militaire et sa voix ne porterait plus. Il en va de l'autonomie politique et stratégique de notre pays, mais aussi du rôle de l'Europe et des nations occidentales dans le monde. En dernière analyse, l'ambition du grand large que signifierait la permanence à la mer d'un groupe aéronaval français, ce qui implique la possession de deux porte-avions, constitue également un défi de civilisation. De longue date, la liberté et la prospérité des nations occidentales reposent en effet sur la maîtrise de l'élément marin et la capacité à projeter sa puissance au-delà des mers et des océans.

Situation d'ensemble

Maritimisation et basculement des équilibres mondiaux

Maritimisation et mondialisation

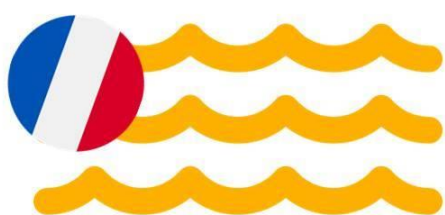
L'absence de permanence d'un groupe aéronaval national à la mer ⁽¹⁾ constitue un paradoxe au regard de ce que représente la France, en tant que puissance maritime, dans l'histoire des relations internationales comme sur le plan de la géopolitique mondiale. Il est vrai que le style diplomatique et la culture stratégique de la France sont ceux d'une puissance continentale. Longtemps soucieuse de ses frontières et marches orientales, à la recherche de garanties formelles et explicites au moyen de traités tirés au cordeau, la politique étrangère française est désormais enroulée sur l'axe carolingien. Elle œuvre à la consolidation d'un vaste *Commonwealth* paneuropéen, depuis l'océan Atlantique jusqu'à ce que les géographes allemands nommaient autrefois l'« axe gothique », ce pont terrestre entre la Baltique et la mer Noire. Assurément, la sécurité européenne se joue en partie sur ces confins orientaux ; la

⁽¹⁾ Une telle capacité implique un délai d'appareillage de deux à trois jours. *Stricto sensu*, la « permanence à la mer » signifierait qu'au moins un groupe aéronaval français soit en permanence en mer, ce qui exigerait la possession de trois porte-avions.

situation en Ukraine nous le rappelle chaque jour (voir le rattachement *manu militari* de la Crimée et la « guerre hybride » menée au Donbass). On notera à ce propos l'importance stratégique d'une présence navale renforcée de l'OTAN en mer Baltique comme en mer Noire, la « présence avancée », telle qu'elle a été décidée lors du sommet de Varsovie (8 et 9 juillet 2016), consistant surtout en des déploiements terrestres. Pour autant, la dimension continentale de la géopolitique française ne saurait occulter sa dimension maritime et ses exigences au plan naval. Ainsi la France dispose-t-elle du deuxième domaine maritime mondial, derrière les États-Unis et devant l'Australie, cette île-continent plus vaste que l'Union européenne. Les zones économiques exclusives (ZEE) de la France s'étendent sur environ 10,5 millions de km², une superficie deux fois supérieure à celles du Royaume-Uni (4,5 millions de km²) dont nul ne conteste encore aujourd'hui le statut de puissance maritime. Une large part de ce domaine maritime est située dans la vaste zone Asie-Pacifique, formée autour de ce « grand océan » où se définissent de nouveaux équilibres de puissance et de richesse. La France est aussi très présente dans l'océan Indien, une surface maritime où s'étirent les flux énergétiques et commerciaux entre l'Europe, le golfe Arabo-Persique et l'Asie (voir l'importance du golfe d'Aden et de la route de Suez ainsi que du canal de Mozambique). Elle participe donc de la région Indo-Pacifique (2).

Bref, la France est comparable à une « puissance amphibie » et elle dispose d'un important potentiel en surface comme au fond de ses eaux (ressources halieutiques, voire gisements pétroliers et gaziers). Une récente étude sur l'« économie bleue », de la Fondation pour la Mer

La France, puissance maritime



10,5 millions de km² de zones économiques exclusives (ZEE)

14% du PIB généré par l'économie maritime

800 000 emplois dans le secteur sur tout le territoire

(2) Si le concept d'« Indo-Pacifique » est utilisé dès 1924 par le géographe allemand Karl Haushofer, il ne s'est que tardivement diffusé dans le monde de la stratégie et de la géopolitique. En 2007, lors d'une visite en Inde, le Premier ministre japonais Shinzo Abe l'emploie dans un discours diplomatique qui évoque « la confluence de deux mers ». Outre le Japon et l'Inde, le concept est d'un emploi courant en Australie, voire en Indonésie, ces deux pays étant situés à la croisée des océans Indien et Pacifique. Soucieuse de renforcer ses partenariats avec le Japon, l'Inde et l'Australie, la France devrait faire sienne l'idée d'une région Indo-Pacifique.

et du *Boston Consulting Group* (BCG, démontre le fait que l'économie maritime représente 14% du PIB et 800 000 emplois sur le territoire, le potentiel demeurant sous-exploité au regard des possibilités (3). Tout cela implique des charges et des responsabilités d'ordre planétaire, notamment sur les plans naval et maritime (4). Selon l'ancien adage, « noblesse oblige ».

Au vrai, l'effacement de la France dans le domaine de la stratégie navale et de la géopolitique des mers serait aussi celui de l'Europe, matrice de l'Occident moderne et berceau d'une civilisation transcontinentale ouverte sur l'universel. A l'origine de la mondialisation, ce vaste processus géohistorique qui correspond à cinq siècles d'hégémonie occidentale, l'Europe constitue ce que Rémi Brague nomme un « monde-isthme », entre la mer Méditerranée et l'océan Atlantique ; l'interpénétration de la terre et de la mer distingue cet espace de la masse eurasiatique. Historiquement, ce continent aura été le lieu d'une percée décisive hors du bassin méditerranéen, vers l'Asie en contournant l'Afrique, puis en direction de l'Amérique, enfin vers le monde entier (5). Pour des raisons complexes qui tiennent à l'héritage de la pensée grecque ainsi qu'au christianisme, la destinée de cette Europe du grand large est étroitement liée à l'esprit de liberté, l'« Océan mondial » et la conquête des terres émergées ouvrant un espace à la mesure d'une civilisation fondée sur la vision de l'homme comme agent moral libre. Le bonheur y est compris comme « *énergeia* », c'est-à-dire comme force en action.

Tensions et aggravation des conflits dans le monde

Sur le plan de la grande stratégie mondiale, l'Occident a puisé sa force dans la capacité à dominer les mers. L'avènement de l'Histoire universelle ainsi que la mondialisation expriment la réalité de cette hégémonie séculaire, marquée en Europe même par des rivalités entre plusieurs centres de pouvoir (les « villes-mondes » et États royaux des Temps modernes, puis les États nationaux des XIX^e et XX^e siècles), avant que le cœur de la puissance se déplace outre-Atlantique, dans le nouvel Occident nord-américain. Nous verrons ensuite que cette hégémonie occidentale est aujourd'hui menacée par l'« orientalisation » du monde (6).

L'« Océan mondial » se situe donc au cœur du processus historique à l'origine de la globalisation. Celle-ci doit être comprise comme une maritimisation des économies et des sociétés. De fait, les quatre cinquièmes des biens qui circulent à la surface de la planète transitent par voie maritime et c'est à raison que le navire-porte-conteneur est devenu le symbole même de la mondialisation. Fait moins connu du public, les câbles sous-marins transocéaniques constituent le support matériel du réseau Internet (99% du trafic intercontinental). Par ailleurs, la domination des mers assure des points d'appui essentiels à la maîtrise de l'espace atmosphérique. A ce sujet, rappelons que le cœur de l'Europe spatiale bat à Kourou, en Guyane française, sur le continent américain.

(3) Fondation de la mer-Boston Consulting Group, *Baromètre de la maritimisation de l'économie*, février 2017.

(4) Jean Dufourcq, « La France et la mer : approche stratégique du rôle de la Marine nationale », *Hérodote. Revue de géographie et de géopolitique*, n°163, 4^e trimestre 2016.

(5) Rémi Brague, « Quelques mythes méditerranéens », *Au moyen du Moyen Âge*, Flammarion, collection Champs essais, 2006.

(6) Gideon Rachman, *Easternisation. War and Peace in the Asian Century*, The Bodley Head, London, 2016.

Depuis la sortie de la crise économique mondiale qui a suivi le krach boursier de septembre 2008, la faiblesse de la croissance et le ralentissement du commerce international ont provoqué un savant débat sur le thème de la « stagnation séculaire » (7). Dans la foulée, d'aucuns parlent aujourd'hui de « démondialisation » et ne jurent que par le « local ». La circulation des biens par voie maritime et les enjeux stratégiques liés aux différentes mers du monde seraient-ils donc dépassés ? Nenni. D'une part, la mondialisation est un ample mouvement géohistorique qui repose sur l'arraisonnement du monde par la technologie, et une tendance conjoncturelle ne fait pas une période (le commerce maritime croît toujours). D'autre part, si les chantages du protectionnisme, des guerres commerciales et des dévaluations en cascade l'emportaient, provoquant ainsi la fragmentation de l'espace économique mondial, le conflit serait d'envergure planétaire. La mondialisation marchande s'effacerait devant une mondialisation guerrière aux terribles conséquences. Là encore, la mer serait au cœur du phénomène. D'ores et déjà, les tensions entre les puissances trouvent leur traduction dans la croissance des budgets militaires, notamment dans le domaine de l'armement naval. Les processus en cours nous ramènent au porte-avions, un outil essentiel dans l'affirmation de nouveaux rapports de force en haute mer.

Dans cette ambiance de montée des périls qui donne le sentiment de vivre un *interegnum*, il est bon de rappeler le rôle joué par le porte-avions *Charles-de-Gaulle* au cours de son deuxième cycle opérationnel (2009-2016). L'engagement dans les différents conflits du Grand Moyen-Orient, de la Méditerranée à la Haute Asie (l'Afghanistan) a été mentionné plus haut. Au cours de cette période, les avions *Rafale* ont progressivement remplacé les *Super Etendard Modernisés* (SEM) et le *Charles-de-Gaulle* dispose désormais d'un groupe aérien embarqué entièrement rénové. Ravitaillés de jour et de nuit, les *Rafale* sont capables de voler pendant plus de sept heures et peuvent frapper des objectifs situés à 2 000 kilomètres du porte-avions (8). Après l'attentat contre *Charlie Hebdo*, le 7 janvier 2015, le groupe aéronaval (GAN) a rapidement appareillé afin de porter la riposte sur le théâtre syro-irakien, là où s'enracine l'État islamique (*Arromanches I*). Il en a été de même après les attentats de Paris la même année (*Arromanches II*) puis dans les semaines qui ont suivi les attentats de Nice, l'année suivante (*Arromanches III*). Au cours de ce dernier engagement, le *Charles-de-Gaulle* a doublé la contribution française à l'opération *Inherent Resolve* et, en deux semaines, a opéré une « bascule » entre la Méditerranée orientale et le golfe Arabo-Persique. Il convient d'insister ici sur la valeur ajoutée de cette base navale mobile que constitue un porte-avions par rapport aux bases dont l'armée de l'Air dispose en Jordanie et aux Émirats Arabes Unis, ces installations terrestres dépendant du bon vouloir de l'État hôte, propriétaire des lieux et donc décideur ultime (9).

(7) L'hypothèse de la « stagnation séculaire » a été une première fois introduite par Alvin Hansen, dans un discours prononcé en 1938, et reprise dans un texte publié l'année suivante (A. Hansen, « Economic Progress and Declining Population Growth », *American Economic Review*, Vol. 29 (1), pp. 1-15). Elle renvoie à un régime économique de croissance faible et de sous-emploi, également caractérisé par une inflation faible, voire par un phénomène de désinflation. Après la crise de 2008, cette hypothèse a été reprise par Lawrence H. Summers (L. H. Summers, « U.S. Economic Prospects : Secular Stagnation, Hysteresis, and the Zero Lower Bound », *Business Economics*, Vol. 49, n°2), du fait de la relative faiblesse de la croissance économique, aux États-Unis comme dans la zone euro, elle nourrit le débat économique.

(8) Le groupe aérien embarqué peut compter jusqu'à trente avions de dernière génération capables de mettre en œuvre tous les armements.

(9) Située au nord-est d'Amman (Jordanie), la base aérienne *Prince-Hassan* accueille depuis 2014 un escadron de Mirage 2000D (depuis remplacés par des *Rafale*), engagés dans l'opération *Chammal* (l'opération française contre l'« État islamique » conduite dans le cadre de

Place et rôle des porte-avions dans la redéfinition des rapports de force mondiaux

L'exemple du *Charles-de-Gaulle* appelle l'attention sur le rôle de premier plan tenu par les porte-avions dans les rapports de force et l'irruption ou le retour de pays dits « émergents » ou « ré-émergents » dans ce compartiment de la puissance. A court et moyen termes, les États-Unis maintiendront leur supériorité écrasante. Outre la possession de dix porte-avions, le lancement de l'*USS Gerald R. Ford* (100 000 tonnes) inaugure l'ère des « *supercarriers* ».

Toutefois, l'engagement croissant des porte-avions américains en Asie-Pacifique et la difficulté à tenir les calendriers de maintenance génèrent de fortes tensions d'où, entre autres facteurs, la volonté de mieux partager le « fardeau » avec leurs alliés européens, notamment en Méditerranée et dans le golfe Arabo-Persique (10). Avec le *Charles-de-Gaulle*, la France tient son rang et, lors d'*Arromanches II*, en 2015, un amiral français s'est vu confier le commandement d'une *Task Force* américaine (11). Pourtant, l'absence d'un second porte-avions réduit la portée stratégique de l'effort français, notamment pendant les périodes d'ATM.

Après une décennie d'impasse sur ce type de bâtiment, les autorités britanniques ont décidé de retrouver cette capacité. Un premier porte-avions, le *HMS Queen Elizabeth*, sera opérationnel en 2020 et la mise en service d'un second bâtiment, le *HMS Prince of Wales*, a été confirmée (12). A ce trio occidental, il convient d'ajouter un certain nombre de nations amies et alliées, détentrices de porte-aéronefs assimilables à des « *low cost carriers* ». Tel est le cas de l'Espagne, de l'Italie, de l'Australie ou encore du Japon, membre par procuration du club occidental (13). Quant au Brésil, une puissance dite « émergente », mais rattachée par de multiples liens à l'Occident, il met en œuvre le *Sao Paulo* (ex-*Foch*) et n'aurait pas définitivement renoncé à la construction d'un porte-avions de facture nationale. A ces fins, une coopération avec Naval Group (ex-DCNS) a un temps été envisagée (14).

En cette époque charnière, la question du porte-avions est ravivée par l'affirmation de puissances émergentes ou ré-émergentes, à l'extérieur de la sphère occidentale, après vingt-cinq années au cours desquelles les océans ont pu apparaître comme des espaces de manœuvre totalement libres à partir desquels il était possible de se mouvoir sans risques et de privilégier la conduite des opérations depuis la mer (15). L'actualité et les développements de la guerre en Syrie imposent le cas de la Russie, qui s'est appuyée sur son unique porte-avions,

la coalition internationale). Aux Émirats Arabes Unis, la France dispose de la base aérienne *Al-Dhafra*. Au total, douze avions *Rafale* de l'Armée de l'Air opèrent depuis ces deux implantations terrestres (après la chute de Rakka, le dispositif a été allégé).

(10) En raison du fort engagement des porte-avions américains, l'*US Navy* songe à se doter de deux nouvelles plateformes. En visite sur le *USS Gerald Ford*, le 2 mars 2017, Donald Trump a affirmé que les États-Unis devaient retrouver une flotte de douze porte-avions.

(11) Il s'agit de la *Task Force 50*, placée sous les ordres de l'*US Navy Central Command*, basé à Bahreïn. Ladite force est organisée autour d'un groupe aéronaval qui opère dans la zone Moyen-Orient.

(12) Il conviendra d'envisager les effets incertains et possiblement contradictoires du « Brexit » sur les questions politiques, stratégiques et militaires.

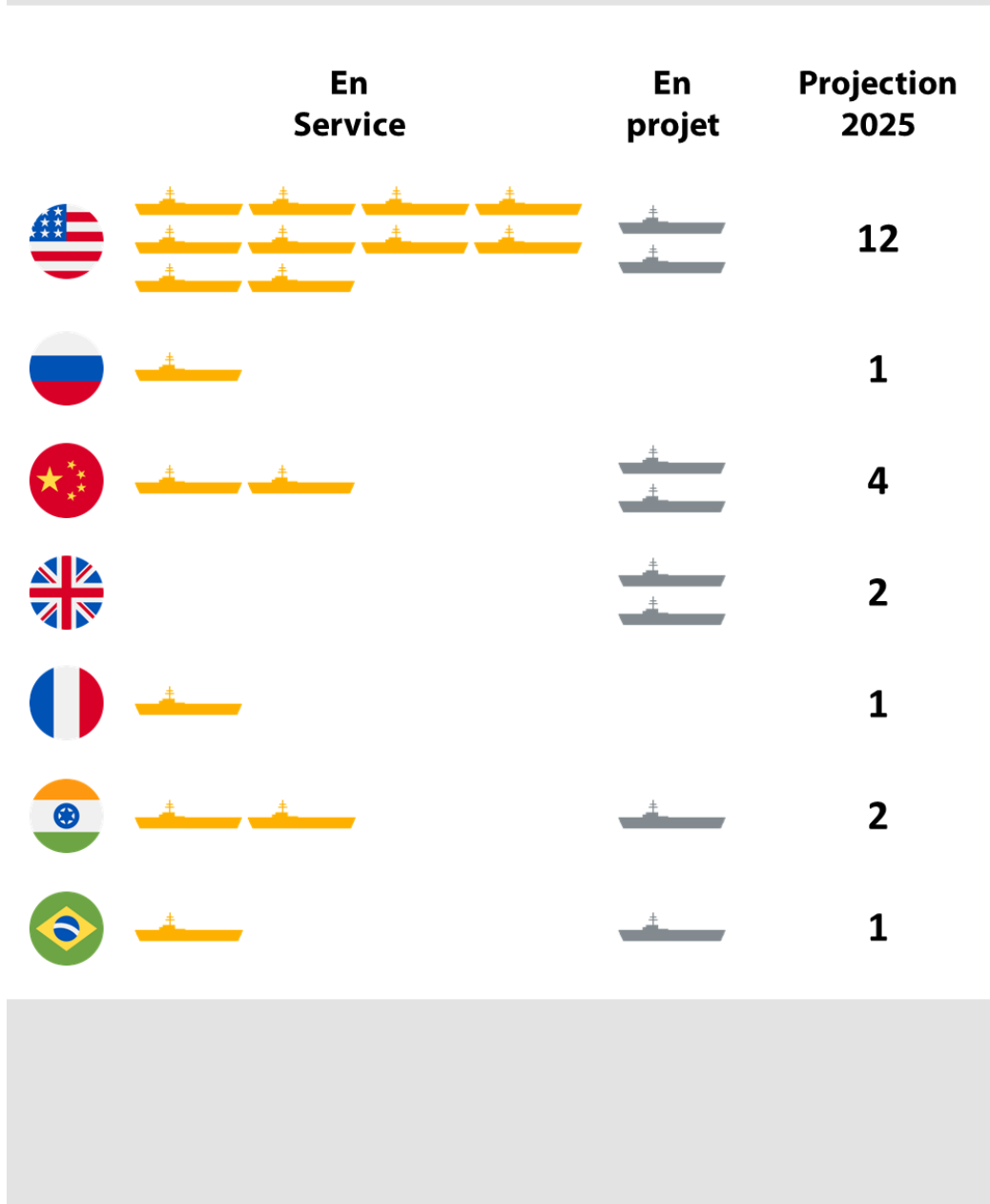
(13) Le Japon dispose de deux porte-hélicoptères lourds (268 mètres de longueur, 27.000 tonnes) capables d'accueillir des *F-35B*.

(14) En 2008, DCNS a signé un contrat portant sur la construction de quatre sous-marins de type Scorpène et surtout du premier sous-marin à propulsion nucléaire « *fabricado no Brasil* » (fabriqué au Brésil). Le programme « Prosus » est mené par ICN (Itaguai Construções Navais), une coentreprise de 2 000 salariés nouée entre le géant local du BTP Odebrecht (59 % du capital) et Naval Group (41 %), le groupe français en étant l'opérateur.

(15) Cette période aura été marquée par l'émergence de thèses relatives à la fin du combat naval de haute mer, par la domination du concept de « *Sea Basing* » (conduite des opérations depuis la mer exclusivement) ou encore celui de « *From the Sea* » (abandon de l'objectif de maîtrise des océans, puisque la domination navale occidentale est incontestée, au profit de la gestion des crises sur terre).

le *Kuznetsov*, pour revenir en force en Méditerranée orientale et au Levant. Le bâtiment est ancien mais il a permis au Kremlin de mettre en scène sa volonté de puissance (cf. *infra*). Notons que, même incertain, il existe par ailleurs un projet de nouveau porte-avions russe d'un tonnage de 100 000 tonnes, en cela comparable aux plates-formes américaines **(16)**.

Les porte-avions dans le monde



(16) Ce projet de porte-avions (projet 23000E *Shtorm*), encore imprécis, pose la question de la soutenabilité de l'effort militaire russe sur le plan budgétaire et ce d'autant plus que la relative atonie des cours du pétrole, malgré les accords entre l'OPEP et Moscou sur la réduction de la production), pèse encore sur l'économie russe.

Autre « compétiteur stratégique » de l'Occident, plus inquiétant sur le long terme, la République Populaire de Chine (RPC) dispose du *Liaoning*, le navire jumeau (« *sister ship* ») du porte-avions russe, dont la coque a été achetée à l'Ukraine. La RPC développe une stratégie navale en haute mer, depuis les « méditerranées asiatiques » (mers de Chine méridionale et orientale) jusque dans l'océan Indien où Pékin a mis en place un « collier de perles » (un réseau de bases et de points d'appui), au grand dam de New Delhi. En ligne avec les ambitions dominatrices révélées par la *Belt and Road Initiative* (BRI), Pékin devrait à terme posséder quatre porte-avions (17). Pour sa part, l'Union indienne met en œuvre des groupes aéronavals depuis 1957 et dispose en permanence de deux porte-avions. Acheté à la Russie (ex-*Gorshkov*) afin de remplacer les bâtiments de facture britannique, l'*INS Vikramaditya* devrait être bientôt renforcé par l'*INS Vikrant*. L'enjeu consiste à contrecarrer l'expansionnisme naval chinois et affirmer les ambitions de New Delhi dans la région Indo-Pacifique (du golfe Arabo-Persique aux détroits indonésiens).

Il serait faux de penser que les efforts des puissances émergentes ou ré-émergentes ne visent que des gratifications psychologiques. Ainsi, l'engagement du *Kuznetsov* au large de la Syrie et le développement de stratégies anti-accès par les États qui contestent l'hégémonie occidentale illustrent le durcissement des rapports de puissance. Si le retour de la flotte russe en Méditerranée date déjà d'une décennie, les développements sur le théâtre syrien en auront été le catalyseur. Au cours de l'été 2013, alors qu'une intervention occidentale semble prendre forme, Moscou dépêche une armada qui s'articule autour du port de Tartous, cette ancienne base navale soviétique retrouvant alors son importance géostratégique. Le déploiement de systèmes anti-aériens correspond à une stratégie de déni d'accès qui entend interdire une éventuelle intervention occidentale. En novembre 2016, le déploiement du groupe aéronaval russe (le *Kuznetsov* accompagné d'une demi-douzaine d'escorteurs et de bâtiments) signifie clairement que Moscou préside aux destinées de la Syrie (18).

Au-delà de ce cas d'école, le développement de stratégies anti-accès depuis l'Arctique et la Baltique jusque dans le bassin pontico-méditerranéen (l'ensemble spatial mer Noire-Méditerranée orientale), Pékin faisant de même en mer de Chine méridionale et dans le détroit de Taïwan, remettent en cause le principe même de liberté des mers, au fondement de « sociétés ouvertes » dont le devenir repose sur l'accès à ces biens communs (libre accès à la mer et à l'espace extra-atmosphérique). Répondre à ces défis stratégiques, maintenir la libre circulation des flux et conserver la possibilité d'intervenir sur des théâtres extérieurs impliquent la possession et le déploiement de porte-avions, moyens de suprématie aéromaritime et de projection de puissance sans équivalent.

(17) Deux porte-avions seraient destinés à escorter (voir la mise en place d'une bulle aérienne en mer de Chine méridionale), afin de permettre aux sous-marins chinois de partir en sécurité et deux autres seraient tournés vers la projection de puissance. Ils pourraient être équipés de catapultes.

(18) Cf Thibault Lavernhe, « Puissance navale russe et conflit syrien. Du déni d'accès à la projection de puissance », in *Cols bleus-Marine nationale*, n°3055, février 2017.

Rang et puissance de la France

Nécessité d'une « permanence à la mer » du groupe aéronaval

Le porte-avions, critère de puissance et moyen d'action sans équivalent

Au cours du XX^e siècle, le porte-avions est devenu le « *capital-ship* » des flottes déployées par les grandes puissances. Un groupe aéronaval constitue un outil de puissance qui confère au pouvoir politique la capacité d'agir sans être dépendant des contraintes diplomatiques et logistiques qui conditionnent la circulation dans des espaces aériens étrangers ou l'action à partir de bases au sol (un porte-avions est une base mobile et souveraine). La présence d'un groupe aéronaval dans une zone du monde permet d'afficher son ambition politique et sa résolution, de tenir un rôle décisif au sein des alliances et coalitions, de peser dans la concertation entre les puissances et dans la grande politique mondiale. Puissant, mobile et autonome, donc moins vulnérable qu'une installation fixe, le groupe aéronaval est susceptible de trois emplois sur le plan militaire. Deux emplois en action contre la terre : sa puissance de feu peut assurer l'« entrée en premier », avant qu'une base aérienne soit implantée au sol, à proximité du théâtre d'opérations (ce qui peut prendre plusieurs mois) ; par la suite, le groupe aéronaval a la capacité de renforcer la manœuvre terrestre, sans pour autant augmenter l'empreinte au sol. Le troisième emploi porte sur la maîtrise des espaces maritimes : la mise en œuvre d'un groupe aéronaval est déterminante dans l'action contre la flotte de combat ennemie ; l'aviation embarquée assure une allonge en termes de renseignement et de frappe qui permet de surclasser l'adversaire.

Bref, le porte-avions et son escorte constituent un outil de puissance politique, de suprématie navale et de supériorité aérienne qui assure à la nation détentrice d'être partie prenante du règlement d'une crise ou d'un conflit, et de disposer des moyens d'imposer sa volonté. Il importe ici de faire retour sur le porte-avions comme moyen d'opérer avec des alliés. Au cours de son deuxième cycle opérationnel, le *Charles-de-Gaulle* a notamment renforcé l'interopérabilité avec les États-Unis. Sa participation à l'opération « *Unified Protector* » (Libye, 2011) a mis en évidence l'intégration du porte-avions français dans la planification et la conduite des vols du CAOC (*Combined Air Operations Center*) dédié à la campagne aérienne (19). Une coopération plus étroite encore a suivi (voir notamment la mission *Bois-Belleau* (20), en 2014), avec le commandement par le *Charles-de-Gaulle* d'une *Task Force* américaine. « *Techniquement, souligne Pierre Vandier, cette coopération renforcée a été l'occasion de faire converger les processus de planification, de commandement tactique et de mise en œuvre de l'aviation (...), un gage de savoir-faire des équipages français et la démonstration d'une capacité de « connectivité » informatique sur les réseaux sécurisés indispensables à la*

(19) Selon la doctrine américaine et celle de l'OTAN, une campagne aérienne de théâtre repose sur la centralisation de la planification et du commandement au sein d'un CAOC.

(20) La coopération technique et l'entraînement en commun sont antérieurs (voir l'appontage de *Rafale* sur le porte-avions *USS George Washington*, en 2007). La mission *Bois-Belleau* marque le départ d'une coopération sur le plan opérationnel dans le golfe Arabo-Persique.

conduite d'opérations de haut niveau en coalition » (21). Cette étroite coopération entre les groupes aéronavals français et américains porte ses fruits sur d'autres théâtres et dans d'autres champs de coopération (22). D'ores et déjà, la France est le seul pays européen dont des navires (notamment un Bâtiment de Projection et de Commandement de type « Mistral »), participent à des manœuvres navales dans le Pacifique occidental, avec des unités navales américaines et japonaises (23).

Au niveau européen, le porte-avions *Charles-de-Gaulle* ouvre la possibilité d'intégrer des capacités navales des alliés et partenaires de la France au moyen du partage de l'effort d'escorte (voir la contribution britannique au groupe aéronaval en 2015, la contribution allemande l'année suivante). Remarquons cependant que les choix opérés par Londres dans le domaine des porte-avions limitent les perspectives de mutualisation des capacités françaises et britanniques. Alors que le *Charles-de-Gaulle* est CATOBAR (*Catapult Assisted Take-Off/Barrier Arrested Recovery*), i.e. doté de catapultes et de brins d'arrêt pour le décollage et l'appontage du groupe aérien embarqué, les porte-avions britanniques sont au standard STOVL (*Short Take-Off/Vertical Landing*), i.e. à tremplin et à atterrissage vertical. Ces bâtiments requièrent des avions spécifiques, à l'autonomie opérationnelle réduite par ailleurs (24), que ni la Marine nationale, ni l'Armée de l'Air française ne possèdent. Du reste, l'industrie aéronautique française ne construit pas ce type d'appareils. Autrement dit, les porte-avions britanniques ne seront pas interopérables avec le *Charles-de-Gaulle*, pas plus qu'avec les porte-avions américains. Opéré en pleine conscience, ce choix illustre la volonté britannique de faire prévaloir l'autonomie de décision et le caractère souverain de ce type de bâtiment, mais aussi la perte de compétences techniques engendrée par un long « trou » capacitaire en matière de porte-avions.

Les caractéristiques techniques requises

Le besoin de deux porte-avions pour assurer une « permanence à la mer », dont nous avons vu qu'elle constituait un critère de puissance, et la nécessité de réfléchir au successeur du *Charles-de-Gaulle*, qui sera retiré du service actif entre 2038 et 2041, appellent une décision politique forte au cours de ce quinquennat présidentiel (2017-2022). Aussi faut-il envisager les caractéristiques techniques du futur porte-avions français. Il importe que ces bâtiments soient en phase avec les évolutions techniques et stratégiques en cours. Les porte-avions britanniques (deux bâtiments de 62 000 tonnes), les porte-avions américains (90 000/100 000 tonnes) et les projets chinois, russes et indiens indiquent l'ordre de grandeur. Concrètement, le second porte-avions français ou le successeur du *Charles-de-Gaulle* devrait être d'une plus

(21) Pierre Vandier, « 2009-2016 : quelles leçons du deuxième cycle opérationnel du Charles-de-Gaulle », *Marines et Océans*, février 2017.

(22) En mars 2015, lorsque le chef d'état-major des États-Unis, le général Dempsey, a été invité à bord du *Charles-de-Gaulle* par son homologue français, le général Villiers, ce dernier lui a demandé de bien vouloir poursuivre l'aide technique américaine à l'opération *Barkhane* (Sahel). Le général Dempsey, montrant le porte-avions français, lui a répondu : « *Sure, I will, because of that !* ».

(23) Tim Kelly et Nobuhiro Kubo, *French carrier to lead joint amphibious Pacific drill in show of force aimed at China*, Reuters, 17 mars 2017, <http://www.reuters.com/article/us-france-navy-china-idUSKBN1600QK>.

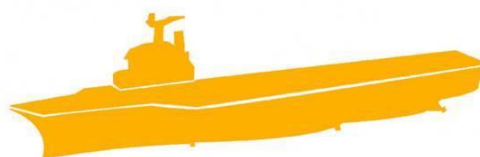
(24) Le décollage de ces appareils ainsi que leur atterrissage vertical sont fortement consommateurs de carburant, ce qui réduit leur allonge et leur capacité à frapper loin à l'intérieur des terres.

grande envergure, soit une longueur de près de 300 mètres et un déplacement de 60 000 tonnes (260 mètres de long et 42 000 tonnes pour le *Charles-de-Gaulle*). Il ne s'agit pas d'imiter alliés ou « compétiteurs stratégiques », mais de pallier un handicap du porte-avions français : la dissociation dans le temps des manœuvres de catapultage et d'apportage permettra de mener simultanément ces deux manœuvres, un gain de temps pour la mise en vol en cas d'alerte, crucial en ce qui concerne la défense aérienne du bâtiment.

Envergure nécessaire du futur porte-avions français



Charles-de-Gaulle
260 mètres de long
42 000 tonnes



Futur porte-avions
300 mètres de long
60 000 tonnes

Entretenu dans les mêmes chantiers et bassins que le *Charles-de-Gaulle*, le futur porte-avions disposera des mêmes ports et infrastructures de soutien, sera mis en œuvre avec le même état-major de conduite tactique, la même escorte et le même groupe aérien embarqué. Sur ce point toutefois, ce bâtiment devra être capable de supporter l'arrivée d'un groupe aérien composé d'avions (les actuels *Rafale*) et de drones (SCAF : Système de Combat Aérien du Futur ; SDAM : Système de Drone Aérien de la Marine). Soulignons ici que l'intérêt du porte-avions réside dans la mise en œuvre de l'ensemble des armements, de la dissuasion (la composante aéroportée) à la bombe guidée et au drone, sans omettre une capacité de renseignement discrète, mais précieuse (25). Le choix de catapultes de 90 mètres et de brins d'arrêt induit la longueur du bâtiment, précédemment évoquée. La technologie des catapultes électromagnétiques (EMALS) qui équipent l'*USS Gerald R. Ford* n'étant pas encore mature et exportable, le choix pourrait se porter sur des catapultes à vapeur, étant entendu que l'option EMALS reste ouverte (26). Toujours est-il que la technologie des catapultes à vapeur mène à la question du mode de propulsion du futur porte-avions : propulsion nucléaire ou propulsion classique (diesel ou turbine à gaz).

(25) Le pod de reconnaissance permet par exemple de prendre des images des côtes et ce depuis les espaces maritimes de haute mer. Lors de l'opération *Arromanches III*, les *Rafale* engagés dans des frappes sur le théâtre syro-irakien ont également été utilisés à des fins de renseignement aérien en Libye.

(26) L'option EMALS est plus favorable au déploiement de drones sur le porte-avions, avec passage à l'apportage automatique.

Si le choix de la propulsion classique est toujours possible, le retour d'expérience du *Charles-de-Gaulle* joue dans le sens d'un porte-avions nucléaire, à l'instar des plateformes américaines. Le « cœur » nucléaire du *Charles-de-Gaulle* stocke l'énergie nécessaire à 1 100 jours de mer, soit un équivalent de 450 000 m³ de gazole (28 pétroliers ravitailleurs de type *Durance*). De ce fait, le « train d'escadre » (les pétroliers ravitailleurs et la fréquence des ravitaillements, toujours nécessaires pour alimenter le groupe aérien embarqué) est très fortement réduit (en comparaison d'un porte-avions classique, la fréquence de ravitaillement est divisée par deux). Les vulnérabilités tactiques qui découlent du ravitaillement sont réduites et l'absence de besoin de stockage de carburant pour le navire laisse plus de place pour le carburant destiné aux avions et pour les munitions. En outre, le choix du nucléaire est aussi le plus sensé pour le fonctionnement des catapultes (cf. *supra*). Une chaufferie nucléaire offre en effet la double capacité de propulsion et de catapultage à la vapeur. Inversement, le choix d'une propulsion classique imposerait la conception d'une chaufferie fossile à vapeur, ce qui consommerait de l'espace (réduction du volume destiné au carburant des avions et aux munitions) et entraînerait de fortes contraintes opérationnelles (une cadence de catapultage plus faible).

Deux grandes options possibles

Une fois acquis le principe de la « permanence à la mer » d'un groupe aéronaval français, essentielle dans notre monde en effervescence, deux options étaient possibles. De court terme, la première option consistait à annoncer, en aval de l'élection présidentielle ou au début du prochain quinquennat, la construction d'un deuxième porte-avions, en complément du *Charles-de-Gaulle*. Idéalement, la décision aurait dû être prise au cours de l'année 2017. Du fait des travaux réalisés dans le cadre du projet franco-britannique CVF, entre 2005 et 2008, deux années de conception auraient pu suffire. En revanche et dans la perspective d'un porte-avions nucléaire, les études de conception des chaufferies requerraient quatre années, ce délai incluant le dépôt de dossier auprès des autorités de sûreté et le temps nécessaire à l'obtention d'une autorisation de réalisation (27). La construction du deuxième porte-avions aurait pu commencer en 2022, le chantier d'un bâtiment de type nucléaire s'étalant sur dix années (huit pour un porte-avions classique). L'admission au service actif (ASA) serait intervenue en 2030, quelques années avant le retrait du service actif (RSA) du *Charles-de-Gaulle*, entre 2038 et 2041. Faute d'un engagement clair et précis lors de la campagne présidentielle, cette première option semble caduque, d'où l'emploi du passé.

Toujours d'actualité, la deuxième option consisterait à concevoir et construire le successeur du *Charles-de-Gaulle* et de son navire jumeau (« *sister ship* »). Le calendrier de la première de ces deux plateformes serait similaire au scénario précédent. Après l'annonce de la décision, courant en 2018, deux années d'études suivraient (2018 et 2020), puis la construction s'étalerait jusqu'en 2030. De suite se dérouleraient les études de conception du deuxième successeur du *Charles-de-Gaulle*. La construction se déroulerait entre 2032 et 2040, année

(27) Les délais indiqués sont des ordres de grandeur conditionnés par le choix de l'architecture du porte-avions. En cas de rupture technologique, la conception et la réalisation d'un nouveau porte-avions pourraient requérir plus de temps.

d'admission au service actif. Dans une telle perspective, la France, après avoir dû faire l'impasse sur la capacité aéronavale une nouvelle fois (ATM 3 du *Charles-de-Gaulle* entre 2027 et 2029), disposerait d'une « permanence à la mer » de son groupe aéronaval à partir de 2030. On notera que la planification et les échéances d'un tel effort s'inscrivent dans la durée, le fait rappelant qu'un grand politique, un homme d'État, doit transcender les cycles électoraux et penser en termes de générations.

Futur porte-avions français : deux options

Option 1 **Construction d'un second porte-avions, en complément du *Charles-de-Gaulle***



- Décision à prendre en 2017
- Conception : 4 ans
- Construction : 10 ans
- Admission au service actif : 2030
- Retrait du service actif du *Charles-de-Gaulle* : entre 2038 et 2041

Option 2 **Construction du successeur du *Charles-de-Gaulle* et de son jumeau (« *sister ship* »)**



- Décision à prendre en 2018
- Conception : 4 ans
- Construction : 10 ans
- Admission au service actif : 2030
- Admission au service actif du navire jumeau : entre 2032 et 2040

Soulignons par ailleurs que le scénario d'un seul successeur au *Charles-de-Gaulle*, selon le calendrier un peu plus reculé que la première grande option présentée plus haut (études entre 2022 et 2026, construction entre 2026 et 2038, admission au service actif au moment où le *Charles-de-Gaulle* serait retiré) ne permettrait pas d'assurer la « permanence à la mer » du groupe aéronaval français. Enfin, le choix d'un porte-avions à propulsion classique, évoqué lorsque nous avons traité des caractéristiques techniques requises pour relever le défi des puissances émergentes ou ré-émergentes, s'il a un moindre coût de développement et de maintenance, imposerait d'autres contraintes. Il faudrait notamment redimensionner le programme FLOTLOG (Flotte Logistique) afin que le nombre de pétroliers ravitailleurs soit suffisant pour ravitailler un porte-avions en même temps que le groupe aérien embarqué et son escorte (28). En choisissant une propulsion classique, il serait aussi nécessaire de concevoir une chaufferie fossile à vapeur afin de catapulter les avions, comme nous l'avons déjà noté.

(28) Le programme de flotte logistique vise à remplacer les pétroliers ravitailleurs actuellement en service, afin de garantir l'autonomie d'un groupe aéronaval et d'un groupe d'action navale déployés simultanément en un seul théâtre éloigné des principaux points d'appui de la Marine nationale conformément au contrat opérationnel décliné du *Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale* de 2013. La flotte logistique participe également au ravitaillement des forces maritimes alliées déployées et peut concourir au soutien logistique des

Investir dans la puissance

Voies, moyens et enjeux technico-industriels

Le financement : un coût raisonnable et accessible

La discussion de ces options a pour toile de fond les travaux relatifs à la future Loi de Programmation Militaire (LPM) 2019-2025, après la publication d'une *Revue stratégique de défense et de sécurité nationale* (11 octobre 2017), l'insistance étant mise sur l'obligation de consacrer 2% du PIB au budget de la Défense, en conformité avec ce qui est préconisé au sein de l'OTAN (29). Nonobstant la rallonge budgétaire accordée à la suite des attentats terroristes commis sur le sol français, les moyens alloués à la Défense au cours de la présidence de François Hollande ont été sous-dimensionnés par rapport aux missions telles qu'elles sont définies sur un plan théorique, missions elles-mêmes très en deçà des menaces et des déploiements réels de moyens humains et matériels. Ainsi se souvient-on que le précédent chef d'état-major des armées (CEMA), le général Pierre de Villiers, demandait 36 milliards d'euros en 2018 (au lieu des 34 milliards prévus), 38 milliards en 2019 et 40 milliards en 2020, l'objectif étant d'atteindre 2% du PIB avant la fin du prochain quinquennat (30).

Présentée le 8 février 2018, la LPM 2019-2025 prévoit donc sur une période de sept ans des besoins à hauteur de 295 milliards d'euros, couverts de manière ferme jusqu'en 2023 (198 milliards d'euros de crédits budgétaires). Elle porterait l'effort de défense de la France à 1,91% du PIB en 2023 (1,78% en 2017). L'objectif est d'atteindre les 2% du PIB en 2025, au cours du prochain quinquennat. A ces fins, le budget des armées augmenterait de 1,7 milliard d'euros par an entre 2019 et 2022, puis de 3 milliards en 2023. Sur la période 2019-2023, le montant du budget du ministère s'élèverait en moyenne à 39,6 milliards d'euros par an (hors pensions), ce qui représenterait un effort de 7,4 milliards d'euros de plus par an en moyenne par rapport à la période 2014-2018 (32,2 milliards d'euros par an en moyenne). Au total, les ressources des armées augmenteraient de près d'un quart (+ 23%) sur la période 2019-2023 par rapport à 2014-2018.

A raison, les esprits avertis insistent sur le fait que les budgets, si l'on veut effectivement atteindre l'objectif des 2%, devront être exécutés à l'euro près. Ils rappellent aussi que le cadre financier des précédentes LPM n'a jamais été respecté dans les périodes antérieures. Pour

forces aéroterrestres en opérations, en complément d'autres moyens. Le périmètre de l'opération flotte logistique comprend les travaux de conception, d'études et de développement des navires, la réalisation de trois navires de transport logistique en solide et liquide (carburants, munitions, vivres) et le système de soutien associé. La flotte logistique destinée à remplacer les actuels pétroliers ravitailleurs polyvalents et autres bâtiments de soutien comportera trois unités. Source: <http://www.defense.gouv.fr/dga/equipement/naval/flotlog-flotte-logistique>

(29) Si cet engagement théorique est déjà ancien, l'insistance apportée par l'Administration Trump sur un meilleur équilibre des dépenses militaires entre les deux rives de l'Atlantique (le « *burden sharing* ») lui donne une nouvelle actualité. Lors de leur visite en Europe, à la mi-février 2017, le secrétaire à la Défense James Mattis, le secrétaire d'État Rex Tillerson et le vice-président Mike Pence ont tous trois insisté sur cet effort militaire accru de la part des alliés européens. Dans son premier discours prononcé devant le Congrès, le 28 février 2017, Donald Trump a simultanément promis de « soutenir fermement l'OTAN » et réaffirmé l'objectif d'une meilleure répartition de l'effort de défense, les « partenaires » des États-Unis, dans l'OTAN ou dans d'autres formats et aires géopolitiques (le Moyen-Orient et le Pacifique) devant « assumer un rôle direct et significatif dans les opérations » et prendre en charge « une part équitable de leur coût ».

(30) Pierre de Villiers, « Le prix de la paix, c'est l'effort de guerre », *Les Echos*, 20 décembre 2016.

autant, nous verrons que la construction d'un nouveau porte-avions, voire de deux successeurs au *Charles-de-Gaulle*, entre d'ores et déjà dans l'épure (un budget de Défense aujourd'hui à 1,8% du PIB).

En premier lieu, il faut savoir que le secteur naval concentre le principal effort de réarmement conventionnel dans le monde. C'est dans ce secteur que le rattrapage des pays émergents, ou ré-émergents, ainsi que la compétition technologique entre les puissances sont les plus prégnants. Dès lors qu'il existe un consensus politique sur le nécessaire accroissement des dépenses militaires, une large partie de l'effort consenti devrait donc être consacrée à la mer, plus encore lorsqu'il s'agit d'un outil de souveraineté qui conditionne le rang mondial de la France, son poids dans les crises et conflits qui montent à l'horizon, sa capacité à faire prévaloir sa volonté le cas échéant. Il a été précédemment indiqué que la construction d'un deuxième porte-avions, en complément du *Charles-de-Gaulle*, pourrait bénéficier des études de conception menées dans le cadre du projet CVF, sur la base d'une coopération franco-britannique; ces études ont déjà été partiellement utilisées afin d'avancer sur des esquisses (31).

Pourtant, les annonces faites ces derniers mois vont plutôt dans la direction de la deuxième option présentée plus haut (un successeur au *Charles-de-Gaulle*). L'autre piste permettant d'alléger le financement consisterait à rechercher des synergies internationales, l'Inde et le Brésil ayant manifesté la volonté de concevoir et construire de nouveaux porte-avions (32). Dans le cas du Brésil, le désarmement annoncé du *Sao Paulo* (ex-Foch) rend la perspective incertaine, la marine brésilienne ayant renoncé à la modernisation de cette plateforme afin d'accorder la priorité à la construction de corvettes et de sous-marins (33). Pourtant, elle n'est pas décidée à faire l'impasse définitive sur la capacité aéronavale.

Il reste que le financement d'un deuxième porte-avions (en complément du *Charles-de-Gaulle*), tel qu'il est estimé par les spécialistes, est à la portée du budget militaire de la France. En tenant compte du fait qu'un tel chantier n'induit aucun programme supplémentaire – le même état-major, les mêmes avions et navires d'escorte opéreraient alternativement avec les deux porte-avions (34) –, le coût peut être évalué à 4,5 milliards d'euros environ. Cela représente 450 millions d'euros par an pendant dix ans : soit 1,5% du budget de la Défense en volume annuel et 0,02% du PIB (35).

En ce qui concerne la seconde grande option, soit deux successeurs au *Charles-de-Gaulle*, s'il n'existe pas encore d'étude de financement qui ait été rendue publique, les montants précédents donnent idée du coût d'un tel programme, étalé sur près de trois décennies (admission au service actif du deuxième successeur du *Charles-de-Gaulle* en 2046). Bien entendu, les valeurs absolues peuvent impressionner, mais elles doivent être comparées à d'autres programmes. Le coût annuel d'un deuxième porte-avions (450 millions d'euros) est

(31) Il reste que le changement d'ordre de grandeur d'un futur porte-avions induirait des modifications majeures par rapport à ces études dont la valeur et l'utilité ont par ailleurs été discutées.

(32) Afin de pouvoir déployer en permanence un porte-avions sur chacune de ses façades maritimes, l'Inde envisage l'acquisition d'un troisième porte-avions à propulsion nucléaire d'un tonnage de 90.000 tonnes, doté de catapultes.

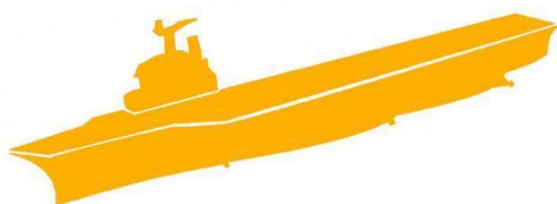
(33) Nathalie Guibert, « Au Brésil, la deuxième mort du porte-avions Foch », *Le Monde*, 17 février 2017.

(34) Il conviendra cependant de prévoir le recrutement et la formation d'un nouvel équipage, celui du porte-avions à quai étant indispensable à son entretien.

(35) Notons à ce propos que le porte-avions *Charles-de-Gaulle*, à l'époque de sa construction, ne représentait que le douzième programme d'armement de la France.

équivalent à 20 kilomètres de ligne TGV (36). Quant à la construction de la ligne TGV Sud-Ouest, elle coûtera 8,3 milliards d'euros au contribuable, ce qui correspond approximativement à deux porte-avions. Enfin, le montant des investissements requis par un programme de porte-avions doit être mis en rapport avec les enjeux stratégiques et géopolitiques, sans oublier les retombées technico-industrielles et économiques au profit quasi-total d'entreprises établies en France.

Le coût d'un porte-avions



4,5 milliards d'euros

450 millions d'euros par an
pendant dix ans

1,5% du budget de la défense

0,02% du PIB

D'importantes retombées sur les territoires

Faute de projet concret, il n'existe pas de données officiellement agréées sur les emplois générés par la construction d'un nouveau porte-avions. Pourtant, le chantier de refonte du *Charles-de-Gaulle* (ATM 2) donne une idée des enjeux économiques et géographiques. La modernisation du porte-avions français porte sur la rénovation du système de combat (modernisation du *Combat Management System SENIT 8*, des radars de veille et de navigation), de ses installations aviation (retrait des installations dévolues au *Super Etendard Modernisé*, augmentation des capacités du bâtiment et des locaux aviation dédiés à la mise en œuvre d'une trentaine de *Rafale*; refonte des installations d'aide à l'appontage et des systèmes de guidage des avions de combat) ainsi que de sa plateforme (modernisation des automates de conduite de la plateforme, du système de surveillance centralisée des installations et des systèmes d'aide à la maîtrise des avaries). L'autre enjeu consiste à maintenir en condition opérationnelle le *Charles-de-Gaulle*, un aspect du chantier de modernisation qui porte notamment sur l'entretien des chaufferies nucléaires et le remplacement du combustible.

(36) Cour des Comptes, *La grande vitesse ferroviaire : un modèle porté au-delà de sa pertinence*, rapport public, octobre 2014.

Naval Group est le maître d'œuvre de ce vaste chantier qui représente plus de 4 millions d'heures de travail, soit 2,5 millions d'heures pour le volet industriel (1 million pour DCNS Services Toulon, 500 000 heures pour les autres sites du groupe, 1 million pour 160 sous-traitants) et 1,77 million pour le volet ingénierie de conception (modernisation du système de combat, de la plateforme et des installations aviation). En amont, ce deuxième ATM a requis plus de 400 membres du personnel de Naval Group et, lors du pic de la modernisation, le chantier requerra les compétences et savoir-faire d'environ 1 000 ingénieurs, techniciens et ouvriers hautement qualifiés (plus de 100 corps de métier sont représentés sur le chantier). L'ensemble constitue un atout économique pour Toulon. De fait, la base navale de Toulon est le premier site industriel et le premier pourvoyeur d'emplois de la région varoise, avec notamment Naval Group. Au-delà de Naval Group, de son empreinte régionale (Toulon, Ollioules et Saint-Tropez) et des autres sites du Groupe (Brest, Lorient, Nantes, Paris), les retombées de la modernisation du *Charles-de-Gaulle* sont d'envergure nationale. Plus de 160 entreprises, *leaders* dans leur domaine d'activité propre et réparties sur l'ensemble du territoire, opèrent sur ce chantier. Menée en étroite liaison avec la Direction Générale de l'Armement (DGA), le Service de Soutien de la Flotte de Marine nationale, l'état-major de la marine (EMM) et l'équipage du porte-avions, la modernisation du *Charles-de-Gaulle* met en évidence l'expertise de l'industrie française d'armement et soutient le tissu économique national (37).

Par extrapolation, on comprend les enjeux, en termes d'emplois et d'équilibre des territoires, liés à la construction d'un futur porte-avions. Un tel chantier assurerait des milliers d'emplois et des millions d'heures de travail. Outre le fait que ce programme permettrait de préserver des compétences de pointe sur des segments stratégiques de l'industrie navale, le tissu industriel du MCO (Maintien en Condition Opérationnelle) serait puissamment consolidé. Sur le plan géographique, les régions directement concernées par un tel plan de charge seraient la Bretagne, les Pays-de-Loire, l'Île-de-France ainsi que la région Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA). La conception d'ensemble du porte-avions armé, le développement et la réalisation de la partie « navire » et du système aviation mobiliseraient principalement les sites de Brest, Lorient et Saint-Nazaire (38). Un bref aperçu de la géographie des firmes possiblement engagées dans la conception, le développement et la réalisation des systèmes/équipements met en évidence DCNS à Ollioules pour le système de direction de combat, THALES Elancourt (Yvelines), Colombes (Hauts-de-Seine) et Brest pour les radars, les communications et la guerre électronique, MBDA Plessis Robinson (Hauts-de-Seine) pour le système d'armes de lutte anti-aériennes et anti-missiles, DCNS Ruelle (Charente), pour les systèmes de lancement vertical de Missiles et de manutention des munitions aéronautiques, DCNS Indret pour la propulsion et les installations « aviation » (dans l'hypothèse d'une propulsion nucléaire et de catapultes fonctionnant à vapeur), Areva TA Cadarache (Bouches-du-Rhône) pour le combustible nucléaire (toujours dans l'hypothèse d'une propulsion nucléaire).

(37) Les chiffres mentionnés dans ce paragraphe sont extraits d'un dossier de presse publié par le Service d'information et de relations publiques de la Marine (*Le porte-avions Charles de Gaulle entame son chantier de refonte*, 8 février 2017).

(38) Si les chantiers de STX, à Saint-Nazaire, pourraient être chargés de la fabrication de la coque, d'autres possibilités sont envisageables, à Brest ou ailleurs.

Des enjeux de premier plan : la BITD et technologies de souveraineté

Si les enjeux économiques doivent être soulignés, de telles considérations ainsi que les préoccupations liées à l'aménagement du territoire ne suffisent pas à légitimer la construction d'un ou deux porte-avions (selon l'option retenue). Outre les enjeux stratégiques et géopolitiques qui commandent la décision de lancer ce programme (cf. supra), il importe d'insister sur ceux qui relèvent de la BITD (Base industrielle et technologique de Défense) et, plus largement, des technologies de souveraineté. Cette « base » comprend le savoir-faire technologique, les centres d'excellence en matière de recherche et technologies, le personnel hautement qualifié qui opère dans les industries et technologies de Défense et l'ensemble du tissu industriel engagé dans la production de systèmes d'armes. Entre les économies les plus avancées et celles des nouveaux venus ou des revenants sur la scène mondiale, la compétition stratégique se situe aussi dans le champ de la géoéconomie. Le stratège américain Edward N. Luttwak aura été le premier à se référer à la géoéconomie (39).

Selon ses analyses, l'après-Guerre Froide inaugurerait un monde « post-héroïque » dans lequel la guerre serait dévaluée en tant qu'instrument politique – particulièrement entre les pays les plus avancés –, du fait de son coût, des modifications démographiques et de l'évolution des sensibilités. Dans l'alchimie de la puissance, les facteurs technologiques et économiques prendraient le pas sur les facteurs diplomatiques et militaires, les rapports de force entre États s'exprimant principalement sur le plan géoéconomique, avec pour enjeux la maîtrise des technologies-clefs, l'attraction des capitaux, l'accroissement des parts de marché et des réserves de change. Dans ce champ de puissance que représente la géoéconomie, les États seraient donc conduits à une forme de néo-mercantilisme, à rebours des règles du « laissez faire, laissez passer ». La BITD et ses enjeux relèvent de cette grille d'analyse et si le thème de la « politique industrielle » peut trouver quelque pertinence, c'est dans ce domaine d'action, éminemment régalien, avec plus de persuasion que les moulinets autour du « local » ou les diverses variations sur la « démondialisation ». Le programme de construction de porte-avions repose sur l'existence, la consolidation et le développement d'une BITD, qui constitue un critère de puissance. En ce domaine, le caractère régalien des enjeux et la perpétuation des conditions matérielles d'exercice de la souveraineté légitiment l'action de la puissance publique.

Dans le cas présent, la construction du deuxième porte-avions ou de deux successeurs au *Charles-de-Gaulle* impliquerait un plan de charge significatif, concentré sur des foyers de compétence à haute valeur ajoutée, dans un segment stratégique de l'industrie navale française. Sur ce plan, le choix de la propulsion nucléaire permettrait de maintenir les compétences industrielles de la conception « chaufferies nucléaires ». Jusqu'au lancement des études des chaufferies du remplaçant du *Barracuda* (40), dont le premier entrera en service

(39) D'abord dans un article publié dans la revue *The National Interest* (« From Geopolitics to Goeconomics. Logics of Conflict, Grammar of Commerce », *The National Interest*, été 1990). Il approfondit sa réflexion dans *The Endangered American Dream*, publié trois ans plus tard. Voir la traduction française, E.N. Luttwak, *Le rêve américain en danger*, Odile Jacob, 1995.

(40) *Barracuda* désigne ici un programme d'étude de sous-marins de Naval Group qui a débouché sur une nouvelle génération de sous-marins nucléaires d'attaque (la classe Suffren).

en 2019, le calendrier de conception de chaufferies nucléaires pourrait connaître une absence de plan de charge, et ce dès 2024. Sans projet structurant de propulsion navale durant le temps d'une génération, la capacité de conception industrielle de chaufferies nucléaires risque de disparaître. Le choix pour un prochain porte-avions de la propulsion nucléaire, qu'il s'agisse d'en construire un second ou de lancer le chantier des successeurs du *Charles-de-Gaulle*, serait une décision essentielle au maintien du savoir-faire industriel d'Areva-TA et, par voie de conséquence, du renouvellement de la dissuasion à l'horizon 2030. On ne saurait trop insister sur les enjeux liés aux compétences, car on ne s'improvise pas concepteur et réalisateur de porte-avions du jour au lendemain.

Conclusion

La question de la « permanence à la mer » d'un groupe aéronaval français se pose dans un contexte géopolitique qui évolue de manière rapide. La compétition stratégique pour la maîtrise des espaces maritimes se durcit et elle est susceptible d'ouvrir sur ces conflits ouverts, d'autant plus que des affrontements navals en haute mer se dérouleraient loin des caméras et n'entraîneraient pas immédiatement des dommages collatéraux qui, *via* le relais des médias et des opinions publiques, induiraient des contraintes sur les gouvernements dont les forces seraient aux prises. Cette compétition stratégique porte aussi bien sur des enjeux de circulation (zones de passage et points d'appui) que sur des enjeux de possession liés au contrôle des zones économiques exclusives (pétrole, gaz et pêche) ou des enjeux à caractère symbolique (revendications de droits historiques sur des îles et des mers considérées comme relevant de la souveraineté d'un État). La vivacité des luttes pour s'élever dans la hiérarchie internationale, avec le risque de guerre entre « puissances conservatrices » (les puissances historiques dites installées) et « puissances perturbatrices » (les puissances émergentes ou ré-émergentes), l'épuisement d'une partie des ressources des terres émergées et la croissance démographique de l'espèce humaine conjuguent leurs effets pour contribuer à l'accroissement des tensions en mer.

Dans un tel contexte, la remilitarisation à grande vitesse des océans fait déjà sombrer dans l'oubli les vingt-cinq années qui ont suivi la chute du Mur de Berlin et la dislocation du bloc soviétique, une période au cours de laquelle les marines occidentales ont pu se mouvoir sans risques et délaisser la préparation au combat naval, afin de se concentrer sur le soutien de manœuvres terrestres et la projection de puissance au sol. Illustrée par la montée en puissance des marines de guerre de pays qui n'appartiennent pas à la sphère occidentale, la nouvelle donne stratégique et géopolitique implique le réarmement naval des nations bousculées par les temps nouveaux. Un temps considéré comme une capacité d'appoint, le porte-avions redevient un atout majeur des grandes marines. Aussi la France ne saurait-elle faire l'impasse sur cet outil de puissance.

La « permanence à la mer » d'un groupe aéronaval commande l'autonomie de décision de ses autorités politiques et militaires ainsi que son rang de puissance mondiale. La prise en compte de l'histoire maritime et navale de la France, son profil géopolitique planétaire (les héritages territoriaux du défunt empire ultra-marin et le deuxième domaine maritime mondial) et la pression des enjeux géostratégiques devraient suffire à convaincre les décideurs politiques. Il serait en effet vain de prétendre se mettre à l'abri des fracas du monde derrière d'illusoires parapets : la France doit se placer à l'avant-pointe d'une Europe du grand large.

Jean-Sylvestre MONGRENIER est titulaire d'une licence d'histoire-géographie, d'une maîtrise de sciences politiques, d'un DEA en géographie-géopolitique. Docteur en géopolitique, il est professeur agrégé d'Histoire-Géographie et chercheur à l'Institut Français de Géopolitique (Université Paris VIII Vincennes-Saint-Denis). Il est conférencier à l'IHEDN (Institut des Hautes Études de la Défense Nationales, Paris), dont il est ancien auditeur et où il a reçu le Prix Scientifique 2007 pour sa thèse sur « Les enjeux géopolitiques du projet français de défense européenne ». Officier de réserve de la Marine nationale, il est rattaché au Centre d'études stratégiques de la Marine (CESM), à l'École Militaire. Il est l'auteur de plusieurs ouvrages, dont *La France, l'Europe, l'OTAN : une approche géopolitique de l'atlantisme français* (Paris, Unicom, 2006), *La Russie menace-t-elle l'Occident ?* (Paris, Choiseul, 2009) et *Géopolitique de la Russie* (avec Françoise Thom, Paris, PUF, 2016). Il collabore régulièrement à la revue *Hérodote*.

Cette édition constitue la 2^e édition de la note « La France a-t-elle besoin d'un deuxième porte-avions ? », publiée en avril 2017.

Programme
Enjeux internationaux

Le Programme *Enjeux internationaux* décrypte, dans un contexte de fortes tensions internationales et d'accroissement des menaces pour notre continent, les dynamiques géopolitiques actuelles sous l'angle spécifique de la sécurité et de la défense des intérêts vitaux de l'Europe et des Européens.

Paris

20, rue Laffitte – F-75 009 Paris
+33 (0)1 49 49 03 30

Bruxelles

Rue de La Fauvette, 92, B-1180 Bruxelles
+32 (0)2 374 23 13

www.institut-thomas-more.org
info@institut-thomas-more.org

Ce document est la propriété de l'Institut Thomas More asbl. Les propos et opinions exprimés dans ce document n'engagent que la responsabilité de l'auteur. Sa reproduction, partielle ou totale, est autorisée à deux conditions : obtenir l'accord formel de l'Institut Thomas More asbl, et faire apparaître lisiblement sa provenance.

© Institut Thomas More asbl, mars 2018