

Guerre contre l'EI : pourquoi la France doit se doter d'un deuxième porte-avions

écrit par Maxime | 5 novembre 2016



Voici un article de Challenges qui intéressera sans doute ceux qui se passionnent pour les questions militaires, stratégiques et géopolitiques... ou pas !

Pour le géopolitologue Jean-Sylvestre Mongrenier, il faut envisager la construction d'un deuxième porte-avions, "de sorte que l'une des « plates-formes » soit en permanence à la mer, ce qui augmenterait la capacité de la France à gérer des crises et à se projeter au Moyen-Orient".

Alors que des forces diverses aux intérêts contradictoires sont lancées à la reconquête de Mossoul, les ministres de la Défense des puissances qui dirigent la coalition engagée contre l'Etat islamique se retrouveront à Paris, le 25 octobre prochain. Cette réunion appelle l'attention sur la place et le rôle de la France dans le déroulement des opérations militaires et les conditions d'exercice d'une politique de puissance, notamment sur le plan aéronaval et maritime.

Si les contours exacts de cette vaste coalition sont flous, avec des niveaux de participation variables selon les Etats, les forces françaises sont bien présentes et actives dans la bataille de Mossoul. Elles sont engagées dans les différentes dimensions de cette guerre, à terre, en mer et dans les airs. Sur le sol irakien, les armées françaises ont participé à la formation des unités irakiennes appelées à

jouer le premier rôle dans la prise de Mossoul. Selon différentes informations, quelque trois cents membres des forces spéciales seraient déployés dans le nord de l'Irak, aux côtés de leurs homologues américains et britanniques.

Un dispositif militaire renforcé

A la suite des derniers attentats commis ou inspirés par l'« Etat islamique », les autorités françaises ont renforcé leur dispositif militaire en vue de la bataille de Mossoul. Montés sur des camions blindés, quatre canons *Caesar* de 155 mm ont été positionnés sur la base de Qayyarah, à 60 km au sud de Mossoul. Ils sont entrés en action le 18 septembre 2016. L'aviation est également de la partie. Elle collecte le renseignement nécessaire au ciblage (les « dossiers d'objectifs ») et bombarde les djihadistes. Pour ce faire, l'armée de l'Air dispose de deux bases, l'une en Jordanie, l'autre aux Emirats Arabes Unis, sur les rives du golfe Arabo-Persique. Depuis ces implantations, douze avions *Rafale* opèrent à l'échelle du Moyen-Orient.

Enfin, l'arrivée en Méditerranée orientale du porte-avions *Charles-de-Gaulle* a démultiplié la puissance de feu dans l'espace syro-irakien. Parti depuis Toulon, le 19 septembre 2016, le groupe aéronaval était « sur zone » onze jours plus tard. Dans l'intervalle, les 24 *Rafale* ont effectué des missions de renseignement au-dessus de la Libye et de la Syrie. Après une « escale d'alerte » à Chypre, dans le port de Limassol, le « *capital ship* » de la Marine française sera engagé dans la bataille de Mossoul, dont nombre d'experts disent qu'elle pourrait être longue et difficile.

Il faut insister sur l'importance du porte-avions comme moyen de puissance et sa contribution spécifique aux opérations. Comparable à une base aérienne mobile, cet « outil » confère la suprématie maritime et la supériorité aérienne à l'Etat capable de déployer un groupe aéronaval. L'aviation embarquée lui permet de projeter sa puissance, c'est-à-dire de frapper en profondeur, à l'intérieur de l'espace continental. Au plan politico-diplomatique, cet Etat développe une plus grande influence sur le cours des événements, dispose des moyens de participer de manière décisive à une coalition internationale et voit s'accroître son poids géopolitique.

Malheureusement, les Etats européens sont largement démunis. A l'instar de l'Espagne ou de l'Italie, certains ont investi dans des porte-aéronefs, un type hybride de bâtiment à mi-chemin entre le porte-hélicoptères et le porte-avions, mais qui ne représente pas le même capital de puissance. Les appareils embarqués sur les porte-aéronefs ont une capacité d'emport inférieure à celle des porte-avions. Moins chargés en kérosène et en bombes, ils ne disposent pas de l'allonge suffisante et de

la puissance de feu requise pour frapper loin à l'intérieur des continents.

L'ancienne thalassocratie britannique elle-même a un temps fait l'impasse sur le porte-avions, lorsque le *HMS Ark Royal* et des chasseurs *Harrier* ont été mis hors service (2011). Après une vacance capacitaire de dix ans, le *HMS Queen Elisabeth* sera opérationnel en 2020 et il embarquera 24 F-35B. Après quelques hésitations, la mise en service d'un second porte-avions, le *HMS Prince of Wales*, a ensuite été confirmée. Il ne s'agit plus de petits porte-aéronefs, conçus pour protéger les convois dans l'océan Atlantique, mais de grands porte-avions capables de mener de longs raids aériens vers des cibles terrestres. Ce programme restaure donc la capacité aéronavale du Royaume-Uni.

Un second porte-avions pour la France

Avec le *Charles-de-Gaulle*, la France défend son rang et conserve des capacités de premier ordre. D'une taille et d'un tonnage inférieurs au *HMS Queen Elisabeth* (261,5 mètres et 42.500 tonnes, contre 280 mètres et 65.000 tonnes), le porte-avions français embarque le *Rafale*, un appareil dont l'autonomie et la capacité d'emport sont supérieures à celles du F-35B, un avion à décollage court et appontage vertical, les bâtiments britanniques n'étant pas grésés de catapultes. **Le problème réside dans la possession d'un seul porte-avions, contraint à de longs arrêts techniques du fait de sa propulsion nucléaire. Pendant ces intermittences, de nouvelles crises sont susceptibles de se produire, prenant la France au dépourvu.**

A l'évidence, il faut envisager la construction d'un deuxième porte-avions, de sorte que l'une des « plates-formes » soit en permanence à la mer, ce qui augmenterait la capacité à gérer des crises et à projeter sa puissance, au Moyen-Orient comme sur d'autres théâtres. Il ne s'agit pas de satisfaire une forme d'égotisme national ou d'ouvrir une vaine querelle de prestige. Alors que les Etats-Unis redistribuent une partie de leurs moyens navals vers l'Asie-Pacifique, l'enjeu consiste à « partager le fardeau » de la sécurité transatlantique et renforcer la défense de l'Europe.

De fait, l'environnement stratégique de l'Europe se durcit. Depuis l'Arctique et la Baltique jusque dans le bassin pontico-méditerranéen (mer Noire et Méditerranée orientale), les forces occidentales sont confrontées à des stratégies anti-accès qui visent à interdire l'ouverture vers ces espaces maritimes. Au plan mondial, les puissances dites « émergentes » accroissent leurs capacités navales et se contestent le principe de liberté des mers, au fondement du mode de vie des « sociétés ouvertes ». Avec quatre porte-avions, l'Europe disposerait en permanence d'un groupe

aéronaval. Elle aurait la capacité d'imposer le respect de ses intérêts sur l'océan mondial et pèserait dans les équilibres planétaires.

En raison de leur passé maritime et leur héritage géopolitique, il appartient à la France et au Royaume-Uni, puissances atlantiques liées par les traités de *Lancaster House* (2010), d'assurer en coordination cette permanence. Si les intérêts liés aux phénomènes de circulation sont très concrets, les enjeux sont plus vastes encore. L'ouverture sur le « grand large » est consubstantielle à l'histoire de l'Occident et une Europe recroquevillée sur son aire continentale, illusionnée quant aux vertus protectrices de ses « anciens parapets », serait infidèle à elle-même.

Jean-Sylvestre Mongrenier, chercheur à l'Institut Français de Géopolitique (Paris VIII) et chercheur associé à l'Institut Thomas More

http://www.challenges.fr/tribunes/guerre-contre-l-etat-islamique-pourquoi-la-france-doit-se-doter-d-un-deuxieme-porte-avions_434771