

Pourquoi pas un porte-avions franco-européen ?

« *Le Charles-de-Gaulle aura besoin d'un successeur* », souligna Florence Parly, la ministre des Armées, au salon Euronaval en octobre 2018, en lançant une phase d'études pour la construction d'un nouveau porte-avions, qui pourrait entrer en service vers 2030-2035. Ce successeur sera-t-il isolé ? Ou en couple, comme le furent naguère le *Clemenceau* et le *Foch* ? Cette solution serait militairement préférable, permettant à la France de toujours disposer d'un bâtiment opérationnel, tandis que l'autre serait en période d'entretien ou en refonte. Elle aurait toutefois un coût élevé, celui d'un seul navire étant estimé à 4,5 milliards d'euros.

Le porte-avions offre une capacité militaire majeure à une marine, en étant capable, avec son groupe aérien, de maîtriser une zone maritime et d'effectuer des opérations aériennes contre la terre. Son déploiement, lors d'une crise, représente un signal politique fort. Dans sa récente mission *Clemenceau*, entre mars et juillet derniers, le groupe aéronaval, que le *Charles de Gaulle* a constitué avec ses bâtiments d'accompagnement, a participé à l'opération *Chammal* contre Daech au Moyen-Orient, puis a rejoint la région indo-pacifique pour une série d'exercices avec les forces navales de l'Inde, des États-Unis, de l'Australie, de la Malaisie et du Japon, puis avec celles de l'Égypte lors de son retour. Combat contre le terrorisme et coopération avec nos alliés ont ainsi conjugué guerre et diplomatie. Par ailleurs, le groupe aéronaval a, de nouveau, démontré qu'il savait agréger des forces européennes, des frégates danoise et portugaise l'ayant accompagné pendant une partie de la mission.

Dans sa réponse aux propositions d'Emmanuel Macron en vue d'une réforme de l'Union européenne, Annegret Kramp-Karrenbauer, alors successeuse d'Angela Merkel à la présidence de l'Union chrétienne-démocrate d'Allemagne et désormais ministre fédérale de la Défense, a écrit en mars de cette année : « Dès à présent, l'Allemagne et la France travaillent ensemble au projet d'un futur avion de combat européen... La prochaine étape pourrait consister en un projet hautement symbolique, la construction d'un porte-avions européen commun, pour souligner le rôle de l'Union européenne dans le monde en tant que puissance garante de sécurité et de paix. »

Macron et Merkel ont plusieurs fois exprimé l'ambition d'une « armée européenne. » Si l'Europe veut tenir sa place dans le concert mondial, tel qu'il se dessine avec des puissances-continent comme les États-Unis, la Chine, la Russie ou l'Inde, elle doit se doter d'une capacité militaire d'action. Des progrès indéniables sont intervenus depuis 2017, notamment grâce à la coopération structurée permanente, le fonds européen de défense, l'initiative européenne d'intervention, mais l'Union européenne reste loin de disposer d'une véritable armée.

L'apparition d'un porte-avions aux couleurs de l'Europe serait certes « hautement symbolique », comme l'écrit la responsable allemande, et ce navire pourrait montrer le drapeau de l'Union sur les mers du globe et aux approches des divers continents. Cependant, le symbole ne suffit pas dans les questions de défense. Un porte-avions est un navire de guerre et, s'il peut remplir des missions diplomatiques de présence, il faut, pour que celles-ci soient crédibles, qu'il soit aussi capable d'intervenir militairement, qu'il sache effectivement combattre.

A cet égard, la réalisation d'un porte-avions peut paraître prématurée à ce stade de l'intégration européenne. Florence Parly a, en effet répondu, sur les ondes de RMC en mai dernier qu'on « n'en est pas encore tout à fait là », en évoquant les conditions d'emploi d'un tel navire. Il ne suffit pas de construire un porte-avions, encore faut-il être capable de

l'employer, certes pour des missions de présence, mais aussi, si besoin, pour un engagement armé dans une crise ou un conflit. Or, l'on n'en est pas encore là. La brigade franco-allemande est déployée au Sahel, mais seules les composantes françaises de cette unité se battent contre les djihadistes, la partie allemande intervenant dans le cadre d'un mandat l'Union européenne pour la formation de l'armées malienne ou dans celui de la Minusma onusienne.

Faut-il alors abandonner l'idée d'un porte-avions européen ? Ne pourrait-on conjuguer les besoins de la France et ceux de l'Europe ? Un second porte-avions serait utile à la marine française. Un porte-avions européen signifierait une étape considérable dans l'affirmation militaire de l'Union, qui est en chemin. Pourquoi la France ne partagerait-elle pas un porte-avions ? Pourquoi ne pas engager, en même temps, la construction de deux porte-avions, le premier français, le second franco-européen. Celui-ci naviguerait sous le pavillon national, celui-là naviguerait généralement sous le pavillon européen et pourrait arborer le pavillon français, quand le premier navire serait indisponible. Le premier serait financé uniquement par la France, le second le serait à parité par la France et l'Union européenne. Budgétairement, l'opération serait bénéficiaire pour les deux : la France disposerait toujours d'un porte-avions opérationnel pour un coût probablement inférieur à celui d'un bâtiment et demi, une série de deux s'avérant à l'unité moins couteuse que la construction d'un navire isolé ; l'Union européenne acquerrait, de même, un porte-avions pour un budget inférieur sans doute à la moitié du coût d'un navire isolé.

Des questions sensibles seraient à résoudre. L'une des premières concernerait le groupe aérien. En effet, la puissance d'un porte-avions réside dans la qualité de son groupe aérien et dans sa capacité à le mettre en œuvre. La France est le seul pays en Europe à utiliser, comme l'US Navy, des catapultes. Les trois autres pays européens - la Grande-Bretagne, l'Espagne et l'Italie - qui déploient des porte-aéronefs, le font avec des avions à décollage court ou vertical, aux capacités plus limitées (rayon d'action, emports d'armement...).

Le groupe aérien devrait être composé d'appareils capables d'apponter sur les nouveaux porte-avions. Il s'agirait logiquement du futur avion de combat européen, plus lourd que le *Rafale*, dont le projet lancé par la France et l'Allemagne, auxquelles se joint à ce stade l'Espagne, a été évoqué par Kramp Karrenbauer et dont une version navalisée serait à développer. Des évolutions devraient intervenir chez nos amis européens : ainsi, la marine allemande ne dispose plus de ses avions de combat, qui ont été confiés à la Luftwaffe ; l'Italie a fait le choix du F35B pour remplacer ses AV8B (de la firme américaine Mc Donnell-Douglas) embarqués sur le *Cavour* et, sans doute, ensuite sur le *Trieste*, en construction ; l'Espagne devrait remplacer ses AV8B, qui équipent le Juan Carlos Ier. Des décisions politiquement et militairement significatives seraient nécessaires, mais ces pays, voire d'autres, pourraient être intéressés au développement d'une composante aéronavale moderne, liée au nouveau porte-avions, dès lors que le coût budgétaire, en raison de la coopération européenne, deviendrait raisonnable. Notons qu'aujourd'hui quatre flottilles françaises sont attachées au *Charles de Gaulle*. Rien n'empêcherait techniquement de constituer des flottilles européennes, susceptibles, outre les françaises, d'apponter sur les futurs porte-avions.

Un autre sujet sensible concerne l'équipage. Un porte-avions est rendu opérationnel par son équipage, qui accueille des flottilles d'avions et l'état-major du groupe aéronaval. L'équipage, au rôle essentiel, doit être parfaitement en phase avec son navire. Pour le porte-avions franco-européen, il faudrait que l'équipage, lorsque le bâtiment naviguerait sous le pavillon français, puisse, au besoin, être engagé au combat, y compris avec ses membres non français.

S'agissant du groupe aéronaval, d'ores et déjà l'habitude est prise que des navires européens intègrent celui du *Charles-de-Gaulle*, y compris dans des missions d'engagement armé. Ainsi, les trois fois où ce bâtiment a été déployé pour aller frapper Daech, il a été accompagné par des navires européens, allemands, belges, britanniques et italiens, cette expérience signifiant un haut niveau de formation des équipages concernés. Un porte-avions européen ne pourrait que conduire à développer la participation des marines européennes, contribuant à leur excellence.

L'accord devrait intervenir aussi sur le système de propulsion, nucléaire ou non, et sur le partage des tâches entre les industries navales concernées, la France étant la seule, à ce jour, à disposer des compétences nécessaires pour construire des porte-avions dotés de catapultes. D'autres sujets seraient à traiter, comme le port d'attache du porte-avions, la formation et l'entraînement de l'équipage et du groupe aérien, la chaîne de commandement...

La résolution de certaines questions serait indéniablement délicate, mais possible en présence d'une vraie volonté politique. Cette volonté témoignerait d'un pas nouveau et significatif de l'Europe pour sa défense et de son rayonnement dans le monde.

Cet article est le fruit des réflexions d'un groupe de travail constitué au sein d'EuroDéfense France et composé de l'ingénieur général de 1ère classe de l'armement (2s) Patrick Bellouard, Président d'EuroDéfense France, du préfet (h.) de région Cyrille Schott, animateur du groupe et ancien directeur de l'Institut national des hautes études de la sécurité et de la justice, du vice-amiral d'escadre (2S) Patrick Hébrard, ancien commandant du porte-avions Clemenceau, du vice-amiral (2S) Gilles Combarieu, de l'ancien ambassadeur Jean-Loup Kuhn Delforge, du général (2S) Patrice Mompeysson, secrétaire général d'EuroDéfense France et du groupe de travail.