



Puissance aéronavale et puissance aérienne depuis la fin de la **Guerre froide**

Thibault Lavernhe

Située à la confluence des puissances aérienne et maritime, la puissance aéronavale constitue un objet d'étude à part entière. Elle mérite que l'on s'attarde sur sa place au sein de l'histoire de la puissance aérienne depuis la fin de la Guerre froide, c'est-à-dire depuis l'année 1990. Car, bien qu'il soit l'« unificateur des stratégies »¹ maritime et terrestre, l'action du vecteur aérien est d'abord caractérisée par son point de départ et son point d'application, tous deux incarnés dans un milieu : est ainsi aéronavale toute forme de puissance aérienne qui opère depuis la mer ou au-dessus de la mer. Et c'est à ce titre que, depuis sa naissance au début du XX^e siècle², l'arme aéronavale se distingue au sein de l'ensemble plus vaste de la puissance aérienne. Alors que la conflictualité bascule dans une nouvelle ère au lendemain de la chute du mur de Berlin, comment ces deux manifestations de la puissance militaire s'articulent-elles ? Comment ont-elles évolué et interagi, non seulement en Occident, mais également dans les autres parties du monde ? Autant de questions que cet article se propose de traiter, en montrant que l'histoire des relations de la puissance aéronavale à la puissance aérienne depuis 1990 est celle d'une grande complémentarité, marginalement teintée de rivalité. Nous verrons ainsi comment la puissance aéronavale trouve dans l'évolution du monde et des rapports de force après la Guerre froide un terrain favorable pour faire valoir ses atouts hérités du *Sea Power*, tout en s'insérant dans les grandes évolutions organisationnelles et techniques de la puissance aérienne à partir de la guerre du Golfe. Ce faisant, elle lui devient à la fois plus dépendante et plus utile, y compris lorsque la parenthèse de la suprématie occidentale se referme dans la dernière décennie de notre étude.

¹ Hervé Coutau-Bégarie, *Traité de stratégie*, 7^e édition, Paris, Economica, 2011, p. 785.

² 1910 en France, 1911 aux Etats-Unis et au Royaume-Uni.

L'USS Carl Vinson navigue aux côtés du Charles de Gaulle dans le golfe Persique en 2015



Le GAN français intégrait une frégate américaine durant la mission Agapanthe dans l'océan Indien en 2010

Après 1990, une nouvelle ère favorable à la puissance aéronavale

Au lendemain de la Guerre froide, le contexte stratégique et l'évolution de la conflictualité valorisent la puissance aéronavale, tout en réarticulant ses rapports avec la puissance aérienne. A partir de 1990, Washington entre dans une phase d'unipolarité insulaire après avoir vaincu son grand rival. Parallèlement, le dégel provoqué par la disparition de l'URSS ouvre la voie à une instabilité en Afrique, au Moyen-Orient et en Europe. S'y ajoute l'émergence d'un nouveau cycle de mondialisation, rendu possible par le développement sans précédent des communications, qui a pour effet de lier les événements – et notamment les crises – entre eux. Et, surtout, cette nouvelle mondialisation est marquée par une maritimisation des échanges mondiaux, couplée à une concentration de la population dans les espaces côtiers urbanisés, eux-mêmes progressivement transformés en carrefours commerciaux. Dans cet environnement, la conflictualité prend, à partir de la guerre du Golfe, un tour nouveau. Politiquement, l'interventionnisme en coalition, sous *leadership* américain, devient la norme. Militairement, en l'absence de concurrent, le camp occidental renoue avec l'action expéditionnaire dans une logique néo-impériale³. Pensées comme des campagnes aux coûts matériels et humains limités et non comme des guerres, ces opérations sont menées par des forces autoporteuses

et taillées pour la tâche, mobiles et animées d'une mentalité de « manœuvre » pour aller chercher directement le centre de gravité de l'ennemi en évitant l'attrition. Cette modalité d'intervention n'est ni nouvelle, ni l'apanage de l'Occident⁴, mais elle prend à partir de 1990 une ampleur singulière. En particulier, il se produit un rééquilibrage entre la dissuasion et de l'intervention, rééquilibrage qui touche en particulier la puissance aérienne, dont l'emploi était jusqu'alors surdéterminé par le fait nucléaire⁵. Deux dynamiques caractérisent alors les armées occidentales : une réorganisation autour d'une posture expéditionnaire et une interarmisation comme condition du succès des opérations de projection⁶. D'abord pensée pour la conception et la conduite des opérations⁷, cette interarmisation s'étend progressivement, à divers degrés, aux domaines des équipements et des ressources humaines. Si le fait interarmées n'est pas nouveau, la guerre du Golfe marque le passage de la juxtaposition des armées dans des opérations communes à une véritable intégration. Enfin, l'ère qui s'ouvre en 1990 est celle d'une supériorité technologique écrasante de l'Occident, qui bénéficie de l'avance prise dans la course aux armements des années 1980, avance dont la révolution numérique démultiplie les effets à partir des années 1990.

Ce contexte met au premier plan les facilitateurs expéditionnaires que sont les puissances aérienne et maritime, dont le mode stratégique se déplace alors de la *conquête* de la maîtrise de leur milieu vers son *exploitation*⁸. Sur une mer débarrassée de l'opposition soviétique⁹, la suprématie navale occidentale peut ainsi mettre tout son poids soit pour projeter de la puissance ou des forces vers la terre,

³ Martin Motte, « Conclusions », *Stratégique*, vol. 114, n°1, 2017, pp. 179-187.

⁴ Que l'on songe à la prise des Paracels par la Chine en 1974 ou à son action contre le Vietnam en 1979, ou encore à l'action de l'Inde dans les Maldives en 1988.

⁵ Hervé Coutau-Bégarie, *op. cit.* p. 777.

⁶ Louis Gautier, *La Défense de la France après la guerre froide*, Paris, PUF, 2009, p. 213 et 217.

⁷ En France, création du Centre Opérationnel Interarmées (COIA) en 1992, qui devient Centre de planification et de conduite des opérations (CPCO) en 2002. Au Royaume-Uni, création du *Permanent Joint Headquarters* (PJHQ) en 1994.

⁸ Martin Motte, Georges-Henri Soutou, Jérôme de Lespinois, Olivier Zajec, *La mesure de la force – Traité de stratégie de l'École de guerre*, Paris, Tallandier, 2018, chapitres 6 et 7.

⁹ Magnus Nordenman, *The New Battle for the Atlantic – Emerging Naval Competition with Russia in the Far North*, Annapolis, Naval Institute Press, 2019, chapitre 7.

¹⁰ Thibault Lavernhe (capitaine de frégate), *Le groupe aéronaval depuis la fin de la Guerre froide (1991 – 2016)*, Paris, École de guerre, 2017, p. 82 et 117.

¹¹ Thierry d'Arbonne (vice-amiral d'escadre) dir., *Charles de Gaulle, 15 ans de missions*, Paris, SPE Barthélemy, 2016, p. 216.

¹² René Jean Crignola (contre-amiral), « Allocution d'ouverture : *Arromanches 2* ou la projection au XXI^e siècle », *Stratégique*, vol. 114, n°1, 2017, pp. 11-15.

¹³ Hervé Coutau-Bégarie, *Le Meilleur des Ambassadeurs*, Paris, Économica, 2010, p. 279 et suivantes.



Un Rafale Marine en mission au-dessus de l'Irak en 2015 dans le cadre de l'opération Inherent Resolve

soit pour utiliser librement la mer comme moyen de communication. L'effort résiduel de la puissance maritime pour la maîtrise de la mer est alors reporté aux extrémités de la conflictualité : lutte contre les activités illicites en mer (pêche illicite, piraterie et terrorisme) d'un côté, et conservation de la liberté de manœuvre des *SNLE* dans le cadre de la dissuasion de l'autre, mission pour laquelle la puissance aéronavale basée à terre reste largement mobilisée. De la même manière, tout en consacrant une partie de ses ressources à la conquête de la liberté d'action dans son milieu (suppression des menaces sol-air notamment), la puissance aérienne peut renouer avec son principe premier d'exploitation contre la surface. La puissance aéronavale s'en trouve naturellement valorisée au sein de l'*Air Power*. Cette valorisation, patente durant la Seconde Guerre mondiale sur le théâtre du Pacifique puis estompée durant la Guerre froide, s'illustre de nouveau à partir de 1990.

Politiquement, d'abord, car au moment où l'interventionnisme occidental cherche à limiter les exigences politiques pour se déployer sur de vastes théâtres, elle offre plus d'options. Options d'accès, en limitant les exigences liées au stationnement des forces aériennes au sol, sources de négociations et de pressions. En attestent l'obtention difficile de l'accès aux aéroports de Karshi Khanabad en Ouzbékistan et de Manas au Kirghizistan (que les Américains durent quitter en 2005 et 2014 sous la pression russe et chinoise) pour intervenir en Afghanistan, ou encore le refus

italien de voir stationner les avions alliés sur ses terrains au début de la guerre en Bosnie, puis plus tard les *F-117* américains à Aviano lors de la campagne du Kosovo en 1999. Offrir plus d'options, c'est aussi permettre une plus grande souplesse dans le niveau de participation à une intervention, en modulant le degré de puissance aérienne impliquée depuis la mer pour une opération donnée : l'emploi d'un groupe aérien basé en mer permet de contribuer à une opération à hauteur d'un contrat déclaré, sans s'interdire de réaliser d'autres sorties, au besoin purement nationales, dans le même temps. Et si le politique souhaite augmenter son implication, il n'est pas nécessaire de négocier des autorisations pour déployer de nouveaux moyens en pays étranger, car les avions embarqués sont *déjà* sur le théâtre. Cette souplesse est employée en Adriatique par la marine nationale dans les années 1990, puis en Méditerranée orientale dans les années 2010¹⁰. La puissance aéronavale s'illustre également par sa facilité à agréger les coalitions autour de l'attracteur naturel que constitue un groupe aéronaval (GAN)¹¹ : dans le cas français, la quasi-totalité des déploiements du GAN depuis 1990 a été réalisée en présence d'escorteurs étrangers, culminant en 2016 avec la prise de commandement de la *Task Force 50* par l'état-major français¹². Enfin, la puissance aéronavale se singularise comme levier diplomatique à toutes les étapes d'une crise, comme l'atteste la symbolique sans équivalent du porte-avions, maniée dans tout son registre par la thalassocratie américaine depuis 1945¹³.

Stratégiquement, ensuite, car elle facilite l'accès aux zones de crise. Non seulement au début des interventions, comme le montrent entre autres les exemples de la guerre du Golfe¹⁴ ou de l'Afghanistan¹⁵, mais aussi dans la durée : au Kosovo, sur un théâtre pourtant situé aux portes de l'Europe, l'aéronavale française réalise 24% des missions nationales, cette part étant de 37% pour les seules missions offensives. La guerre du Golfe illustre également l'apport de la puissance aéronavale dans la durée, en positionnant 700 avions embarqués au large des côtes irakiennes, avions qu'il aurait été impossible de déployer en Arabie Saoudite en raison de l'encombrement des aérodromes. Cette capacité d'accès se conjugue avec l'autonomie propre à la puissance aéronavale¹⁶, capable de durer sur la zone d'opérations en s'appuyant sur des flux logistiques qui, s'ils ne sont jamais totalement indépendants du théâtre, y sont peu sensibles dans le contexte de l'après-Guerre froide ; le *Sea Basing*, adossé à la propulsion navale nucléaire, en est alors valorisé. Cette faculté d'accès stratégique offerte par la puissance aéronavale dans les premiers instants d'une crise trouve aussi une application dans plusieurs crises humanitaires, comme par exemple en 2004 en Asie du Sud-Est ou en 2010 à Haïti.

Aux niveaux opératif et tactique, enfin, elle trouve dans la nouvelle ère expéditionnaire une caisse de résonance. Permise par le levier maritime, sa mobilité la distingue, en particulier pour les interventions dans l'espace littoral. Cette mobilité se traduit par une capacité de bascule entre deux extrémités d'un théâtre (de la Méditerranée au golfe Persique dans le cas des interventions au Moyen-Orient), mais

aussi au sein d'une même partie d'un théâtre (cas de l'intervention en Libye en 2011, où la puissance aéronavale, après avoir neutralisé la flotte libyenne, fait constamment évoluer son point de départ pour s'ajuster aux évolutions de la ligne de front¹⁷). Tactiquement, cette mobilité engendre une capacité à attaquer localement du fort au faible, une ubiquité de nature à faire peser une pression permanente sur l'ennemi¹⁸, mais aussi une moindre sensibilité à la météorologie (le taux d'annulation de missions du groupe aérien embarqué durant *Allied Force* est ainsi inférieur de moitié à celui des autres aéronefs français¹⁹). Il en découle par ailleurs, en zone littorale, une proximité qui confère réactivité (avantage comparatif qui joue au Kosovo en 1999, et plus encore en Libye en 2011²⁰), économie d'heures de vol (facteur 3 à 5 durant l'opération *Harmattan* entre un *Rafale Marine* catapulté du porte-avions et un *Rafale* au départ de métropole) et moindre dépendance au ravitaillement en vol. S'y ajoute la permanence offerte par la puissance aéronavale, capable d'occuper dans le temps long le milieu aéromaritime d'un théâtre pour mieux en cerner les évolutions. Enfin, elle bénéficie, en l'absence d'opposition en mer durant les deux premières décennies qui suivent la Guerre froide, de la protection du sanctuaire maritime, en comparaison des menaces pesant sur les forces déployées à terre. La vulnérabilité des bases aériennes avancées, déjà perçue au Vietnam où l'*US Air Force* perd 5% de ses aéronefs à cause des attaques de ses bases par le Vietcong, reste en effet une tendance de fond²¹ après la Guerre froide, comme le montre l'épisode de l'attaque du camp « Bastion » en Afghanistan en septembre 2012, où *6AV-8B Harrier II* sont perdus par la coalition.

¹⁴ La présence sur zone dès le 6 août 1990 (quatre jours après le début du conflit) de deux porte-avions américains (avant même que l'Arabie Saoudite n'ait notifié formellement son accord au stationnement sur son sol), donnait aux États-Unis les moyens d'interdire à l'Irak une éventuelle poursuite de son agression vers le Sud.

¹⁵ Le positionnement des porte-avions américains dans le nord de la mer d'Oman permet la réalisation de 72% des sorties d'attaque tactique dans la phase initiale, malgré l'enclavement du théâtre.

¹⁶ Dont l'un des reflets est, entre autres, le taux de disponibilité des aéronefs embarqués.

¹⁷ Thibault Lavernhe, *op. cit.*, p.181.

¹⁸ Xavier Magne (amiral), « L'apport de l'aéronautique à la projection de forces », *Stratégie*, vol. 114, no. 1, 2017, pp. 171-178.

¹⁹ 21% contre 50%.

²⁰ Avec notamment la « boucle courte » pour le traitement des objectifs. Lavernhe, *op. cit.*, p. 137.

²¹ Morgan Paglia, *Enjeux géopolitiques et stratégiques des bases militaires avancées*, Paris, IFRI, 2020.

²² Comme par exemple la marine danoise qui participe à *Desert Storm* puis à l'opération *Sharp Guard* en Adriatique.

²³ Thibault Lavernhe (capitaine de frégate), « Programme *Carrier Vessel Future* : le plus dur a-t-il été fait ? », *Revue Défense Nationale*, février 2018, pp. 79-84.

²⁴ Thibault Lavernhe (capitaine de frégate), « Trente ans après, un regard sur l'opération *Prométhée* », *Revue Défense Nationale*, octobre 2018, pp. 65-73.

²⁵ Dans le cas français, car, à partir de 1992, l'*US Navy* retire les armes nucléaires de tous ses bâtiments de surface.

²⁶ Thibault Lavernhe, *Le groupe... op. cit.*, pp. 54, 80 et 103.



Deux Étendard IVP au retour d'une mission de reconnaissance vers le porte-avions Foch en Adriatique durant l'opération Trident

Ce tournant expéditionnaire n'affecte pas uniquement les grandes marines occidentales déjà dotées de moyens de projection vers la terre comme l'*US Navy* ou la marine nationale. Des marines d'ampleur régionale, jusqu'ici focalisées sur la défense de leurs approches, se tournent elles aussi à partir de 1990 vers les interventions lointaines²². Pour ce faire, à l'instar de l'Italie et de l'Espagne, elles développent des capacités aéronavales embarquées, ou recréent des outils dédiés à la projection de la puissance maritime vers la terre, comme la *Royal Navy* qui pose en 1998 les fondations du programme *Carrier Vessel Future*²³. L'interventionnisme crée un appel d'air pour la puissance aéronavale. En complément, la puissance aéronavale occidentale est valorisée dans son action plus traditionnelle de sécurisation des artères maritimes dont les États sont de plus en plus dépendants. Après la guerre Iran-Irak qui voit les capacités aéronavales occidentales mobilisées à la fin des années 1980 pour assurer la sécurité du trafic maritime dans le golfe Arabo-Persique²⁴, les opérations des décennies suivantes en Adriatique (*Sharp Guard*), en Méditerranée (*Active Endeavour*) et en océan Indien (*Sea Dragon*, *Ocean Shield*, *Atalanta*) impliquent la puissance aéronavale dans ses composantes embarquée et terrestre (patrouille maritime).

Dans le même temps, la puissance aéronavale reste mobilisée pour la mission de dissuasion, qu'il s'agisse d'assurer la protection des SNLE ou de délivrer l'arme nucléaire²⁵.

Les tendances précédemment décrites ont deux conséquences pour l'articulation de la puissance aéronavale au sein de la puissance aérienne. Premièrement, l'interarmisation a pour effet de faire perdre leur indépendance aux composantes aéronavales, notamment dans le domaine opérationnel. Après 1990, la puissance aéronavale n'est plus *décisive* par elle-même : le cas des Malouines (1982), où la projection depuis la mer suffit à déterminer l'issue du conflit, ne se reproduit plus. La puissance aéronavale se trouve intégrée dans l'ensemble plus vaste de la puissance aérienne au titre de l'atteinte des objectifs d'une campagne interarmées et interalliés. Pour la marine nationale, habituée à opérer seule jusqu'à la fin des années 1980, le changement culturel est rude²⁶. Deuxièmement, la puissance aéronavale, plus dépendante, devient en même temps indispensable à l'atteinte des objectifs de la puissance aérienne : hier majoritairement *indirecte*, son influence est désormais *directe* dans la résolution des crises, à proportion de la proximité du théâtre de la frange littorale et du degré de dépendance à la mer de l'adver-

saire. Cette influence n'est pas nouvelle²⁷, mais elle atteint un degré supérieur à partir de 1990. C'est ainsi que durant *Desert Storm*, l'aviation embarquée américaine effectue au bilan 32 000 sorties en trente-six jours et assure ainsi le tiers des missions réalisées par Washington dans le ciel irakien, ce qui en fait un contributeur majeur de la campagne aérienne²⁸. Lors de *Deny Flight*, non seulement il y a ponctuellement plus d'aéronefs basés en mer qu'à terre²⁹, mais l'*US Navy* assure 80% des missions de nuit effectuées au-dessus de l'ex-République fédérale de Yougoslavie en raison des restrictions au décollage en vigueur sur les terrains italiens. Durant *Héraclès*, le *Charles de Gaulle* réalise 10% des missions de la coalition durant le temps de sa présence. Pendant *Iraqi Freedom*, dans la phase des opérations majeures (de mars à mai 2003), l'*US Navy* effectue 40% des missions offensives américaines avec cinq porte-avions. Lors d'*Harmattan*, le porte-avions français réalise 10% des missions de la coalition. La puissance aéronavale n'apparaît donc jamais comme une simple capacité d'appoint, mais comme une force complémentaire de la puissance aérienne terrestre.

Que se passe-t-il au même moment dans les pays non-occidentaux ? Par tradition ou par mimétisme, d'autres États maintiennent ou développent l'instrument aéronaval au sein de leur système de puissance aérienne. Toutefois, dans l'immédiat après-Guerre froide, la logique n'est jamais expéditionnaire, et l'influence de la puissance aéronavale reste indirecte. Après 1990, la Russie se positionne comme héritière d'une conception soviétique de la puissance aéronavale centrée sur le soutien aux opérations maritimes pour proté-

ger le bastion des *SNLE* contre les incursions américaines ou pour casser les lignes de communication alliées³⁰. L'unique porte-aéronefs *Admiral Kuznetsov* est ainsi le fruit d'un concept hybride entre porte-avions destiné à obtenir localement la supériorité aérienne et croiseur antinavires. La Russie tente de maintenir son appareil aéronaval malgré la période de recueillement capacitaire de laquelle elle ne ressort qu'à la fin des années 2000. La vision est défensive, et l'action résiduelle de l'aéronavale, centrée sur la patrouille maritime, se déploie principalement depuis la terre. Puissance aéronavale historique³¹, l'Inde conçoit également la puissance aéronavale dans un objectif de supériorité aérienne locale et d'éclairage au profit des forces de surface. En Chine, en revanche, la fin de la Guerre froide marque la disparition de la menace soviétique aux frontières terrestres et une bascule des préoccupations stratégiques vers la mer, qu'il s'agisse de sécuriser les approvisionnements nécessaires à une économie en pleine croissance ou de servir une politique d'extension territoriale³². Dans ce cadre, la puissance aéronavale est d'abord vue, à partir des années 1990, à la fois comme un moyen d'assurer la liberté d'action proximale d'une flotte encore faible et comme un outil d'interdiction dans l'optique d'une attaque de Taïwan. Bien que l'idée d'un porte-avions émerge dès 1986, c'est surtout la crise de 1996 dans le détroit de Taïwan qui pousse la Chine à développer sa puissance aéronavale à des fins d'interdiction. Mais, là encore, la logique stratégique reste défensive et centrée sur les opérations maritimes, loin de la complexité et du perfectionnement de l'art naval occidental en cours au même moment.

L'unique porte-aéronefs russe, Admiral Kuznetsov, ici en opérations au large de la Syrie en 2016





Mis en œuvre depuis le porte-aéronefs Admiral Kuznetsov, ce chasseur d'interception et d'assaut MiG-29K a participé aux frappes russes en Syrie

Puissance aéronavale et puissance aérienne s'alimentent mutuellement

Sur le plan des moyens et de leur doctrine d'emploi, la puissance aéronavale épouse après 1990 les grands mouvements de la puissance aérienne, en lui imprimant un effet d'entraînement. Doctrinalement, l'après-Guerre froide est marqué par une renaissance de la pensée aérienne lancée dans les années 1980 et trouvant sa première application pratique dans la guerre du Golfe. Cette nouvelle vigueur doctrinale s'incarne, entre autres, dans les théories de John Warden³³ qui propose une approche systémique de la guerre aérienne basée sur la paralysie d'un ennemi modélisé en cinq cercles. Cette école, qui renoue avec l'approche de l'« air intégral » portée au début du XX^e siècle par Douhet, imprime sa marque sur la conflictualité des années 1990 et 2000. Et, bien qu'elle soulève des débats sur l'efficacité réelle du bombardement stratégique³⁴, elle n'en demeure pas moins une puissante grille de lecture de l'emploi de l'arme aérienne. Cette évolution doctrinale s'adosse, sur le plan des moyens, à une triple percée technologique qui marque la puissance aérienne. La percée de la précision dans le guidage des armements,

d'abord : si la guerre du Vietnam voit la première utilisation d'une bombe guidée en 1972, c'est vraiment à partir des années 1990 que le guidage s'affranchit des limitations météorologiques avec l'apparition progressive du guidage hybride alliant inertie, GPS et laser, tandis que l'apparition de systèmes de propulsion des corps de bombes permettent de frapper des cibles à la verticale. Durant *Desert Storm*, un peu moins de 10% des munitions tirées sont guidées ; dix ans plus tard, durant *Enduring Freedom*, ce taux est de 90%. La percée de l'information, ensuite : l'apparition de nacelles de désignation, qui permettent à un seul avion d'attaquer plusieurs objectifs indépendants, vient se coupler à l'apparition des liaisons de données entre avions, mais également avec la surface. Il s'ensuit une augmentation de la capacité d'engagement, qui permet de « distribuer » les objectifs aux avions, là où les avions étaient jusqu'ici distribués aux objectifs. La percée de la performance des aéronefs, enfin : alliée à la massification du ravitaillement en vol, l'augmentation de l'autonomie propre des avions leur donne une allonge et une capacité à durer sans précédent, tandis que la furtivité – dont la première incarnation est le bombardier *F-117A Nighthawk* – s'impose comme une nouvelle frontière dès les années 1990.

²⁷ Pendant la Guerre froide, l'*US Navy* est ainsi impliquée dans 210 des 240 crises impliquant les forces armées américaines.

²⁸ Sur le seul périmètre des missions offensives, l'*US Navy* réalise 11.262 sorties, l'*US Marine Corps* 8.977 sorties et l'*US Air Force* 37.392 sorties.

²⁹ Hervé Coutau-Bégarie, *Le Meilleur...*, op. cit., p. 324.

³⁰ John Lehman, *Oceans Ventured – Winning the Cold War at Sea*, New York, Norton, 2018, p. 330.

³¹ L'Inde acquiert le *Vikrant* en 1957, puis le *Viraat* en 1987.

³² Michael Mc Devitt, *China as a 21st century Naval Power – Theory, Practice, and Implications*, Annapolis, Naval Institute Press, 2020, p.11.

³³ John Warden, *The Air Campaign: planning for combat*, Washington D.C., Pergamon-Brassey's, 1989, 161 p.

³⁴ Hervé Coutau-Bégarie, *Traité...*, op. cit., p. 779. Le politiste Robert Pape est à partir de 1996 le chef de file de cette école critique.

F/A-18 E/F
au catapultage
sur le porte-avions
Charles de Gaulle



Dans ce nouvel environnement, la puissance aéronavale, tout en suivant le « courant de marée » de la puissance aérienne, se distingue par son ancrage maritime. Son attachement organique à la puissance maritime se traduit d'abord par un penchant culturel pour l'appui aux forces dites « de surface », navales ou terrestres. Or, ce volet de la stratégie aérienne fut dévalorisé durant la Guerre froide par rapport aux missions de bombardement stratégique. Au moment où la guerre du Golfe donne à penser qu'une campagne aérienne stratégique suffit à préparer le terrain à une courte offensive terrestre, cette dévalorisation persiste en 1990, avec des traductions dans les domaines capacitaire et doctrinal³⁵. En France, plus qu'une affaire doctrinale, la question est surtout celle de la capacité de l'armée de l'air à mener des missions d'appui aérien rapproché alors que son format et ses équipements sont d'abord taillés pour assurer la mission nucléaire stratégique et tactique³⁶. Conditionnée au contraire pour œuvrer en soutien de bâtiments ou de troupes au sol³⁷, la puissance aéronavale sort ainsi de la Guerre froide avec le double avantage de disposer d'un niveau d'entraînement poussé à l'appui au sol (qui s'avère être une part majeure des missions aériennes dans la conflictualité expéditionnaire, notamment en Afghanistan, en Irak et au Levant) et de ne pas tomber dans les chimères de l'« air intégral » qui montre rapidement leurs limites après 1991. Par ailleurs, l'ancrage dans le milieu exigeant de l'océan est un puissant stimulant pour l'innovation technologique. En plus de suivre toutes les innovations portées par la puissance aérienne dans son action aéroterrestre (capacité de renseignement, de guerre électronique, d'appui feu, etc.), la puissance aéronavale est tirée par tout le champ des missions proprement maritimes de la lutte antinavires et de la lutte anti-sous-

marine, domaines dans lesquels les exigences technologiques sont particulièrement élevées en raison de l'hostilité du milieu marin (à commencer par la lutte contre la corrosion) et de la cohabitation d'échelles de temps et de vitesse très différentes au-dessus, sur et sous la mer³⁸. Plus généralement, le milieu maritime étant depuis quatre siècles le lieu d'une intense compétition technologique, la puissance aéronavale vient ajouter à cette dynamique celle de la compétition technologique dans le milieu aérien. Le porte-avions, et plus particulièrement le grand porte-avions d'assaut conçu pour la projection de puissance, en est, à partir de 1990, le symbole technologique éclatant.

Ce double particularisme se traduit dans les faits. L'*US Navy* accorde ainsi dès le début des années 1990 une plus grande attention que l'*US Air Force* aux armes de précision et aux moyens de désignation³⁹, avec des programmes précurseurs⁴⁰. Continuant une logique déjà présente depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, ce sont par ailleurs souvent les appareils pensés dès l'origine pour être embarqués qui obtiennent les plus grands succès dans la sphère de la puissance aérienne. Ainsi, après les succès du *F-4 Phantom II* (premier véritable avion de combat multi-missions, le plus construit depuis 1945), du *A-4 Skyhawk* et du *A-7 Corsair II*, le *F/A-18 Hornet*, mis en service en 1983, s'impose par ses performances et son évolutivité comme une référence dans le monde aéronautique, et sera adopté par huit forces aériennes. Dès le début des années 1990, l'*US Navy* lance le *F/A-18 E/F Super Hornet*, plus grand et plus puissant, lui aussi à la pointe de son temps. Plus généralement, les spécifications retenues pour les avions de combat modernes au tournant de la Guerre froide (forte motorisation, évolutions sous fort facteur de charge,



Avion de patrouille maritime à vocation de lutte ASM, l'Atlantique II a su répondre aux exigences des missions de l'après-guerre froide : ici en vol au-dessus du Sahel avec un Mirage 2000D

mise en œuvre depuis des terrains de fortune) conduisent à des choix techniques propices à une mise en œuvre depuis un porte-avions. En complément, au titre de l'innovation portée par la puissance aéronavale, on peut également mentionner le *F-14 Tomcat*, chasseur multi-rôle pionnier par sa voilure à géométrie variable, ou plus récemment le *MV-22 Osprey*, appareil convertibles à rotors basculants et ravitaillable en vol. *A contrario*, les tentatives de bascule d'un chasseur terrestre vers une version embarquée sont souvent un échec : l'*US Navy* abandonne ainsi le *F-111B* qui ne la satisfait pas, tout comme la Marine nationale ne donne pas suite à la version embarquée du *Jaguar*. Les principaux programmes de chasseurs occidentaux à la bascule des années 1990 sont ainsi d'emblée pensés « Joint », comme le programme américain *Joint Strike Fighter F-35* et le programme français *Rafale*. Enfin, la puissance aéronavale joue un rôle moteur dans le développement des programmes de missiles

de croisière pour tirer le plus grand profit des plateformes navales dans un contexte expéditionnaire où la frappe à distance est valorisée : en témoigne l'emploi massif du missile de croisière – conçu comme un des moyens de la guerre navale – dans les phases initiales des conflits post 1990⁴¹. Au travers de ces évolutions, le fait majeur reste toutefois la complémentarité entre puissance aérienne et puissance aéronavale. L'exemple du glissement aéroterrestre des avions de patrouille maritime en est, parmi d'autres, un révélateur. L'emploi des *P-3C Orion* américains dans des missions aéroterrestres lors de la campagne du Kosovo, et plus récemment l'emploi d'*Atlantique II* au Sahel et au Levant dans des missions de renseignement et même de bombardement⁴², au-delà d'être un témoin général de la bascule expéditionnaire des marines occidentales, est une illustration de l'apport de la puissance aéronavale à des opérations nécessitant une surveillance dans la durée

³⁵ Hervé Coutau-Bégarie, *Traité...*, *op. cit.*, p. 806.

³⁶ Philippe Steininger, « Une mission aujourd'hui controversée : l'appui aérien rapproché », *Stratégie*, n°59, 1995-3, consulté le 26 décembre 2020 sur http://www.institut-strategie.fr/strat_059_STEININGER.html.

³⁷ Thibault Lavernhe, *Le groupe...*, *op. cit.*, p. 27.

³⁸ Un avion de patrouille maritime évolue ainsi pendant plusieurs heures à 250 nd dans un milieu où le son se déplace à 300 m/s, pour y chasser un sous-marin évoluant pendant plusieurs jours à moins de 10 nd dans un milieu où le son se propage à 1500 m/s.

³⁹ Joseph Henrotin, « L'aéronavale américaine, le défi du déclin », *DSI*, hors-série n°20, novembre 2011, p. 71.

⁴⁰ Exemple des pods ATFLIR (*Advanced Targeting Forward-Looking Infrared*) etIRST (*Infrared Search and Track*) sur les *Super Hornet*.

⁴¹ Bilan non exhaustif : 290 *Tomahawk* durant *Desert Storm* (1991), 300 durant *Desert Fox* (1998), 218 durant *Allied Force* (1999), 800 durant *Iraqi Freedom* (2003) et 220 durant *Unified Protector* (2011).

⁴² L'*Atlantique II* est équipé au cours des années 2010 des bombes GBU-12, GBU-51 et GBU-58.



Un Falcon de la marine nationale en mission de surveillance maritime

de vastes espaces semblables aux étendues maritimes, à la recherche de cibles mouvantes. Adossée au mouvement d'interarmisation, cette complémentarité passe aussi par une plus grande interopérabilité culturelle et technique entre les composantes aéronavales et les armées aériennes, non seulement en raison de la convergence des équipements, mais, également, par le rapprochement des cursus de formation⁴³.

Mais cette complémentarité n'est pas exempte de rivalité, alors que la sortie de la Guerre froide se traduit dans les pays occidentaux par une décroissance des budgets militaires et du format des parcs aériens. Ces rivalités s'incarnent dans deux querelles. La première, en apparence accessoire mais aux conséquences culturelles importantes, est celle du rattachement des composantes aéronavales à l'armée de l'air ou à la marine. Ce débat, tranché de manière inégale en Occident au début du XX^e siècle⁴⁴, s'invite à chaque grande mise à jour des stratégies militaires nationales occidentales. Et, bien que les grands équilibres n'en sortent pas modifiés, ce débat se solde généralement, au mieux, au désavantage des deux parties, et, au pire, avec la disparition totale d'une composante, comme en 2000 au Royaume-Uni lorsque les *Sea Harrier* sont versés à la *Royal Air Force*. La seconde querelle, qui cristallise à elle seule la dialectique entre puissance aérienne et puissance aéronavale, est celle du porte-avions. Les termes de cette querelle sont surtout d'ordre financier et stratégique. Financier, car sous le double effet de l'orientation de l'action du porte-avions vers la terre à partir de 1991 et de l'absence d'opposition en haute-mer, son coût est alors rapporté à ses seuls effets produits au sol⁴⁵, si bien que certaines comparaisons peuvent alors se faire à son détriment. Stratégique, car cette querelle renvoie à la dialectique des points d'appui : qu'apporte le porte-avions dans une ère où les points d'appui terrestres, couplés à l'allonge donnée par le ravitaillement aérien, permettent de couvrir tous les théâtres ? Or, en plus d'être démentie par les faits⁴⁶, cette

remise en cause est contradictoire avec la logique de réduction de « l'empreinte au sol » qui sous-tend au même moment la réorganisation des forces occidentales sur un mode expéditionnaire. L'exemple de Washington est évocateur : alors que le nombre de porte-avions d'attaque américains décroît progressivement de 14 à 12 entre 1990 et 1996, le nombre de bases aériennes avancées américaines dans le monde chute de l'ordre d'une soixantaine (dont 27 en Europe) à une trentaine (dont 6 en Europe⁴⁷) sur la même période. Pour autant, ce type de questionnement revient à intervalles réguliers. Aux États-Unis, cette querelle se double d'un débat interne à l'*US Navy* sur la taille des porte-avions. L'école des grands porte-avions à vocation de projection de puissance vers la terre s'oppose à celle des porte-avions d'escorte, plus petits, tournés vers la guerre navale. En France, à partir de la fin de la permanence du groupe aéronaval en 1997, les débats tournent autour du retour à un format à deux porte-avions. Ces querelles, paravent de choix budgétaires douloureux, sont toutefois le propre de l'Occident : ailleurs, la rationalité est avant tout fondée sur l'analyse des rapports de force.

Au XXI^e siècle, une ré-articulation des rapports sous l'effet du contexte stratégique

À partir de la fin des années 2000, l'apparition d'une contestation extra-occidentale dans les espaces communs a pour effet de réarticuler les rapports entre la puissance aérienne et la puissance aéronavale, dans une logique de complémentarité renforcée. À l'aube de la seconde décennie du XXI^e siècle, l'effet des attentats de septembre 2001 s'estompe alors que l'Occident est empêtré en Irak et en Afghanistan. Sans rompre avec les grandes tendances déjà à l'œuvre (mondialisation, littoralisation, etc.), le contexte stratégique se caractérise par une augmentation de l'instabilité mondiale : par le bas, sous l'effet du terrorisme islamiste et de la fragilité de certains États faillis ; par le haut, sous l'effet de l'émergence de puissances dites « révisionnistes » (Chine, Russie, Inde). Militairement, ces puissances réinvestissent les espaces communs (espaces aériens et extra-atmosphérique, cyberspace, domaine maritime) tout en comblant

à marche forcée leur retard technologique. Cette double déstabilisation, déjà en germe à la fin des années 1990, connaît une accélération brutale qui affecte les conditions d'emploi de la puissance aérienne. Le développement de capacités et de stratégies de contestation (dites de déni d'accès et de zone – A2/AD⁴⁸) remet ainsi en cause la capacité occidentale à projeter sa puissance sans entrave et à un coût politique minimal. Ces stratégies, initialement d'essence défensive (cas de la Chine en mer de Chine méridionale ou de la Russie en mer Baltique et en mer Noire), se doublent à partir de 2010 d'une approche offensive de « sanctuarisation agressive » pour mener, le cas échéant, des actions expéditionnaires couvertes par l'A2/AD (comme par exemple la Russie en Syrie⁴⁹). Ces stratégies se retrouvent, à un moindre degré, chez d'autres acteurs (Iran et Turquie) qui tirent profit de la prolifération encouragée par les précédents, et contestent aux Occidentaux des zones dans lesquelles ils évoluaient jusqu'ici librement (Méditerranée orientale et Golfe arabo-persique). Pour la puissance maritime, c'est donc un retour de balancier qui s'opère, de l'exploitation de la maîtrise de la mer vers sa conservation ou sa conquête, si bien que la puissance aéronavale doit y consacrer plus de ressources, au détriment de sa capacité de projection terrestre.

Les rapports entre la puissance aérienne et la puissance aéronavale s'en trouvent renouvelés, non seulement dans le camp occidental, mais également chez les puissances contestataires. D'un côté, le *Sea Basing* offre en effet une alternative pertinente à la contestation des littoraux et à la menace conventionnelle qui pèsent sur la puissance aérienne basée à



Durant la guerre du Golfe, le sea-basing a permis de stationner en mer 700 avions encombrés des aéroports saoudiens ne pouvaient accueillir

terre⁵⁰. De l'autre, la puissance aérienne basée à terre est d'autant plus nécessaire pour permettre aux flottes d'accéder à ces mêmes littoraux, en participant à la réduction des forces d'opposition spatiales et terrestres susceptibles de les cibler pour les frapper. À l'entrée dans la décennie 2010, et alors que les États-Unis ont initié leur pivot vers le Pacifique, il découle de cette complémentarité un retour à la coopération historique entre puissance aérienne et puissance aéronavale déjà vue durant la Seconde Guerre mondiale. Après une première série d'échecs, l'*US Navy* reprenait en 1943 l'initiative pour soutenir avec ses porte-avions les opérations de reconquête des îles tenues par les Japonais, privant ainsi progressivement l'adversaire de ses bases, tandis que l'*US Air Force* pouvait se redéployer et soutenir à son tour l'action de l'aviation embarquée, donnant à chaque conquête une nouvelle vigueur à l'offensive : soixante-dix ans plus tard, cette dynamique reprend corps aux États-Unis avec le concept de l'*Air-Sea Battle*⁵¹. Schématiquement, il s'agit d'utiliser les moyens de l'*US Air Force* pour neutraliser les moyens spatiaux et terrestres de surveillance océanique chinois et permettre ainsi aux porte-avions d'approcher sans être désignés. De leur côté, les forces navales, tout en assurant depuis la mer la protection des bases aériennes avancées

⁴³ En France, après la fermeture de la flottille 59S en 1997, l'arrivée du *Rafale* achève de rapprocher les filières de transformation des pilotes de chasse sur *Rafale Marine* avant leur affectation en flottille.

⁴⁴ Au profit de la marine aux États-Unis et en France, partiellement au Royaume-Uni (où l'aviation de patrouille maritime est incluse dans la *Royal Air Force*), et au profit de l'armée de l'air en Italie et en Allemagne.

⁴⁵ Les débats qui animent la communauté des analystes militaires sur ce sujet aux États-Unis sont nombreux. Voir notamment les écrits du capitaine de vaisseau Jerry Hendrix (*US Navy*).

⁴⁶ En 1999, l'opération *Trident*, pourtant conduite aux portes de l'Europe, prouve la pertinence du groupe aéronaval alors qu'au même moment la LPM 1997-2002 impose des choix budgétaires très difficiles aux armées françaises. Voir Thibault Lavernhe, *Le groupe...*, op. cit., p. 90 et p. 104.

⁴⁷ Thomas Snyder et Daniel Harrington, *Historical Highlights: United States Air Forces in Europe 1942–1997*, Ramstein Air Base, Germany, USAFE Office of History, March 14, 1997, p. 18.

⁴⁸ A2/AD: *Anti-Access / Area Denial*.

⁴⁹ Thibault Lavernhe (capitaine de frégate), « Du déni d'accès à la projection de puissance », *Cols Bleus*, n°3055, pp. 32-33.

⁵⁰ 90% des bases aériennes avancées américaines du Pacifique ouest sont sous la menace des armes chinoises. RAND, *Overseas Basing of U.S. Military Forces – An Assessment of Relative Costs and Strategic Benefits*, Washington DC, 2013, p. XXIV.

⁵¹ Jose Carreno, Thomas Culora, George Galdorisi (captain, *US Navy*) and Thomas Hone, «What's New About the Air Sea Battle Concept? », *Proceedings*, vol. n° 136, août 2010, pp. 53-54.



Offrant une forme de permanence jusqu'ici inaccessible à la puissance aérienne, le drone a intégré le champ de la puissance aéronavale : ici, un MQ-4C Triton au retour d'une mission de surveillance maritime

contre la menace balistique, utilisent les porte-avions pour faire reculer la défense aérienne chinoise, ouvrant ainsi la voie aux avions de l'US Air Force qui, à leur tour, apportent un support en ravitaillement et en lutte anti-sous-marin. Pour idéale qu'elle soit, cette logique itérative illustre la complémentarité entre les deux formes de puissance aérienne. Du reste, ce concept n'est pas un tête-à-tête entre l'US Navy et l'US Air Force, puisque l'US Army a testé, dans le cadre de la lutte contre les logiques A2/AD, l'embarquement d'hélicoptères OH-58D et AH-64 sur des bâtiments amphibies⁵². Sur le plan des moyens, deux vecteurs de la puissance aérienne passent dès lors au premier plan. Le missile de croisière naval, déjà largement utilisé durant les deux décennies suivant la Guerre froide, s'affirme comme un instrument majeur face aux bulles A2/AD, comme le montre par exemple l'opération Hamilton en 2018. Mais c'est surtout le drone qui, en irriguant une grande partie du champ de la puissance aérienne (surveillance, attaque, ravitaillement), bouscule les équilibres en conférant à cette dernière une forme de *permanence* qui lui était jusqu'ici inaccessible : sans atteindre l'autonomie d'un bâti-

ment de surface, le drone aérien peut en effet « occuper » à sa manière l'espace aérien, au point que l'US Air Force raisonne désormais en termes de nombre d'orbites et non plus en nombre de drones⁵³. Loin d'en subir un effet d'éviction, la puissance aéronavale intègre au contraire cette innovation dans le schéma de la puissance maritime, pour la surveillance des immenses étendues de l'océan (drone MQ-4C Triton, dérivé du drone RQ-4 Global Hawk), ou encore pour le ravitaillement en vol ou le relais de communications (drone MQ-25 Stingray, catapultable depuis un porte-avions). Ce dernier programme est d'ailleurs la forme la plus récente de l'effet d'entraînement imprimé par la puissance aéronavale dans le domaine capacitaire : après que l'US Air Force s'est retirée du programme J-UCAS en 2006, l'US Navy poursuit seule l'aventure pour se doter d'un drone de combat, quitte à passer par une étape intermédiaire de drone de servitude pour mûrir les technologies utiles à la poursuite du programme⁵⁴.

Du côté des puissances contestatrices versées dans les logiques A2/AD, l'articulation entre la puissance aérienne et la puissance aéronavale diffère selon les cultures stratégiques. Dans les cas russe et chinois, cette dernière est vue à la fois comme un moyen d'interdiction océanique et de défense du bastion (péninsule de Kola pour les Russes, mer de Chine méridionale pour les Chinois) : la puissance aéronavale s'y inscrit principalement

Un chasseur J-15 chinois au décollage sur le porte-avions Liaoning. La Chine développe progressivement une composante aéronavale de chasse embarquée dans une approche d'abord défensive



dans une logique de conquête de la maîtrise de l'espace maritime, l'exploitation restant – du moins à ce stade pour la Chine – secondaire. En Russie, la puissance aéronavale reste ainsi en retrait par rapport aux forces aériennes classiques, comme en témoigne l'emploi chaotique de l'*Admiral Kuznetsov*⁵⁵ et la place prépondérante de la puissance aérienne continentale à long rayon d'action dans la stratégie opérationnelle de Moscou. La stratégie A2/AD maritime russe repose d'abord sur l'arme sous-marine. Pour autant, les Russes accordent une place importante aux missiles de croisière navals, développant ainsi une forme de puissance navale continentale⁵⁶. En Chine, la puissance aéronavale tient une place plus importante en raison de la plus grande dépendance de ce pays au fait maritime et de son ambition affichée de devenir à terme une marine de classe mondiale⁵⁷. La symbolique du moyen y compte autant que la fin, et la mise sur pied d'un groupe aéronaval (architecturé pour l'instant autour des porte-avions *Liaoning* et *Shandong*) doit être comprise dans ce sens. La puissance aéronavale y reste pensée comme coercitive, au premier chef autour de Taïwan, en complément des forces aériennes de la *People's Liberation Army*, avec qui elle partage d'ailleurs les mêmes chasseurs (*J-10*, *J-11* et *J-15*). Le volet plus offensif – et expéditionnaire par certains aspects – de la puissance aéronavale chinoise trouve pour l'instant son expression la plus aboutie dans le développement rapide d'une composante amphibie destinée à doter la Chine d'une force projetable crédible à l'horizon 2025. Une même logique se retrouve à moindre échelle en Turquie, où la puissance aéronavale reste vue sous un angle coercitif, malgré une stratégie déclaratoire parfois expéditionnaire. On remarquera enfin que tant en Chine qu'en Russie, la querelle occidentale du porte-avions n'a pas lieu, à la fois par absence de tradition expéditionnaire et par une moindre pression de choix budgétaires cornéliens.

En dernier lieu, du côté des autres pays de la zone indo-pacifique, la dernière décennie est également marquée par la montée en puissance de leurs composantes aéronavales, comme continuité d'une tradition (cas de l'Inde) ou en réaction à un rapport de forces (cas du Japon et de la Corée du Sud). Dans les deux derniers cas, ce sont les capacités amphi-



bies qui s'imposent comme marqueurs de puissance aéronavale, sous forme de grands bâtiments à ponts continus (*Izumo* et *Hyuga* pour le Japon, *Dokdo* pour la Corée du Sud) ; sur cette base, le Japon a récemment confirmé son intention de mettre en œuvre le *F-35B* depuis ses bâtiments de la classe *Izumo* (alors même que le Japon dispose déjà d'une armée de l'air puissante offrant une importante couverture à sa flotte), preuve de l'utilité de la puissance aéronavale vu de Tokyo⁵⁸. De son côté, Séoul envisage de faire de même depuis ses bâtiments de classe *Dokdo*.

Dans les opérations amphibies, la mobilité tactique des hélicoptères de manœuvre mis en œuvre depuis la mer permet d'aller chercher directement le centre de gravité de l'adversaire en s'affranchissant de certaines difficultés d'accès : ici, un Super Stallion sur le PHA Tonnerre

Depuis 1990, une complémentarité à travers ruptures et continuités

Si le vecteur aérien lisse depuis plus d'un siècle les rapports entre puissances maritime et continentale, cette brève analyse de la place de la puissance aéronavale dans l'ensemble plus vaste de la puissance aérienne depuis la fin de la Guerre froide montre la complémentarité entre *Air Power* et *Sea Power*, ces deux

⁵² Joseph Henrotin, « Projection de puissance vers la terre depuis la mer et évolution des systèmes d'armes », *Stratégie*, vol. 114, n°1, 2017, pp. 147-170.

⁵³ Martin Motte et alii, *La mesure...*, op. cit., p. 161.

⁵⁴ Philippe Langlois, « MQ-25, échec programmatique ou pièce essentielle des dispositifs aériens futurs ? », *DSI* hors-série, n°62, novembre 2018, pp. 72-74.

⁵⁵ Emploi ponctué d'échecs, comme ce fut le cas en Syrie en 2016 où le groupe aérien, après plusieurs pertes d'aéronefs en mer, est basculé à terre.

⁵⁶ Pierre Riolland (capitaine de frégate), « La Russie développe un concept de 'puissance navale continentale' », *Revue Défense Nationale*, mai 2016, pp. 35-40.

⁵⁷ Michael Mc Devitt, op. cit., p. 50.

⁵⁸ Joseph Henrotin, « Porte-avions en Asie – Derrière les annonces, le piège de la crédibilité », *DSI*, hors-série, n°62, novembre 2018, pp. 64-70.



Puissance aéronavale historique, l'Inde conçoit son emploi dans une logique de conquête de la supériorité aérienne locale en mer : ici le porte-avions Vikramaditya, dérivé du Gorshkov soviétique

expressions de la puissance dans des milieux à la fois comparables mais fondamentalement différents. Cette complémentarité s'illustre dans les ruptures de la période. Ruptures capacitaires, d'abord : si la *dilatation des espaces* provoquée par l'allongement du rayon d'action des avions et de leurs armements peut laisser penser à une perte de l'avantage comparatif historique du *Sea Power* pour l'accès lointain, y répond la *compression du temps*, qui donne toute sa pertinence à l'aviation basée en mer par la réactivité qu'elle offre en se positionnant sans contraintes aux portes des théâtres littoraux. De la même manière, à la nouvelle forme de permanence apportée par le drone aérien, répond l'autonomie croissante des flottes avec, notamment, la propulsion nucléaire (qui fait son apparition en France avec le *Charles de Gaulle* en 1999). Ruptures des équilibres de la puissance, ensuite : si, après 1990, l'absence d'opposition permet à la puissance aéronavale de maximiser les effets du *Sea Power* dans des opérations expéditionnaires limitées rappelant celles du XIX^e siècle, le retournement de conjoncture qui s'opère en fin de période remet en avant la puissance aérienne comme facilitateur de l'action des forces navales, tandis qu'au même moment le *Sea Basing* permet

de contourner certaines stratégies de contestation. Une autre rupture est celle du statut de la mer, qui, de *théâtre* des conflits, devient progressivement *objet* des conflits. Face à ce glissement qui fait de la mer un espace à contrôler et potentiellement à occuper, la puissance aéronavale, qu'elle soit basée en mer ou à terre, inscrit là aussi son action en complément de la puissance aéroterrestre : soit en réalisant la totalité des missions de surveillance qui en découlent, soit en impliquant la puissance aéroterrestre dans ces missions. Cette complémentarité est enfin à l'œuvre dans les grandes continuités observées depuis 1990. La complémentarité joue quasi-invariablement dans le *tempo* d'une crise, puissance aéronavale et puissance aérienne agissant tour à tour. En amont, la puissance aéronavale reste le « meilleur des ambassadeurs » pour la diplomatie de crise dissuasive. Elle reste ensuite à l'avant-garde lors de la bascule dans le registre de la coercition, puis dans les premiers instants de l'intervention, où sa réactivité et sa liberté d'accès sont décisifs. Vient ensuite le temps de la campagne prolongée, où la puissance aérienne reprend le premier rôle, la puissance aéronavale restant un puissant complément⁵⁹. La complémentarité joue également dans les domaines capacitaire et doctrinal, où les exigences et la culture de chaque composante de la puissance aérienne s'alimentent mutuellement dans un contexte d'interarmisation qui prend son essor après la guerre du Golfe dans toutes les armées occidentales. Elle joue enfin dans la grande continuité qu'est l'émergence progressive depuis 1990 d'une « interface terre-mer élargie »⁶⁰ concentrant un maximum d'enjeux liés à la littoralisation et à l'exploitation des ressources maritimes. Dans cette interface où l'action réciproque de la terre sur la mer est surdéterminée par le vecteur aérien, d'où qu'il vienne, puissance aéronavale et puissance aérienne s'apportent un soutien mutuel pour conserver leur liberté d'action.



⁵⁹ Comme, par exemple, l'action du GAN français qui s'ajoute à l'action de l'armée de l'air depuis 2014 au Levant, en triplant ponctuellement durant plusieurs semaines l'effort aérien national.

⁶⁰ Martin Motte *et alii*, *La mesure...*, *op. cit.*, p. 274.