

Article publié avec l'autorisation de l'auteur à la demande de Bernard BAZELAIRE.

# Le Sénat défend l'idée de deux porte-avions nucléaires pour la Marine nationale

par Laurent LAGNEAU



■ Porte-avions Charles de Gaulle

Les études préalables étant terminées, le président Macron a désormais toutes les cartes en main pour prendre les décisions relatives au futur porte-avions de la Marine nationale.

Cela étant, au fil des différentes auditions parlementaires ayant abordé le sujet et autres indiscretions faites à la presse, on peut avancer que ce navire sera nettement plus imposant et mieux armé que l'actuel « Charles de Gaulle » et qu'il sera très vraisemblablement doté de catapultes électro-magnétiques, avec la capacité de « lancer et de ramasser » en même temps ses aéronefs. En revanche, une interrogation porte sur son mode de propulsion, cette question n'étant officiellement pas formellement tranchée.

Dans un rapport publié en octobre 2019, le député Jean-Charles Larsonneur avait indiqué que, selon des « observateurs avertis », il fallait considérer une option à deux porte-avions à propulsion classique au lieu d'un seul à propulsion nucléaire.

Et le parlementaire d'ajouter que, par ordre de préférence, la Marine nationale privilégiait « deux porte-avions nucléaires, deux porte-avions à propulsion classique, un porte-avions nucléaire, un porte-avions à propulsion classique. »

Le porte-avions Charles de Gaulle étant doté de deux chaufferies K-15 [appelées Adytom et Xena], construire un navire sans doute deux fois plus imposant, avec, qui plus est, des besoins accrus en énergie exigerait de mettre au point de nouveaux réacteurs nucléaires.

Si une énergie / propulsion conventionnelle est faisable, le CEA [Commissariat à l'énergie atomique] évoque un nouveau réacteur K22 de 230 à 250 MW qui serait une émanation du K15. Est-ce aussi simple ? Ne serait-ce plutôt pas là le souci de maintenir une compétence en propulsion nucléaire dans la perspective des prochaines générations de sous-marins lanceurs d'engins ? demande l'ingénieur général de l'armement Xavier Lebacqz, qui a travaillé sur le porte-avions Charles de Gaulle et le projet franco-britannique PA2, dans la dernière livraison du Magazine des ingénieurs de l'armement.

Et d'ajouter : « Cet argument pourrait être plus déterminant que celui des avantages de la propulsion nucléaire par rapport

à une propulsion conventionnelle. Les autres compétences resteront disponibles aussi longtemps que le PA CDG sera exploité. »

Quoi qu'il en soit, pour les sénateurs, la propulsion du porte-avions de nouvelle génération [PA NG] ne donne pas matière à débat : elle doit être nucléaire. Et d'en donner les avantages, dans un rapport<sup>1</sup> publié par Olivier Cigolotti et Gilbert Roger. À commencer par l'autonomie qu'elle procure.

Alors que les porte-avions Foch et Clemenceau devaient être ravitaillés tous les 3-4 jours, le Charles de Gaulle n'a besoin d'un ravitaillement que tous les 10 jours. Les avions étant de plus en plus consommateurs de carburant, l'écart tend toutefois à se réduire. Diminuer la fréquence et les temps de ravitaillements, optimiser les flux sont des enjeux du PANG », avancent les deux rapporteurs.

Ensuite, poursuivent-ils, « l'énergie nucléaire permet également un gain de place » et « accroît la fiabilité du fait des multiples systèmes redondants existants, notamment pour des raisons de sûreté nucléaire », ce qui fait que le porte-avions est « une véritable horloge, ce qui est très précieux pour l'équipage, mais aussi pour le commandement, qui peut ainsi se concentrer sur les aspects opérationnels et humains. »

En outre, « pour propulser demain l'avion du SCAF à pleine charge, en alternance avec des drones beaucoup plus légers, il faudra pouvoir faire varier la puissance sur une gamme très large, ce que permet l'utilisation de l'énergie nucléaire », relèvent encore les deux sénateurs, qui soulignent aussi la nécessité de maintenir les compétences pour garantir le « bon fonctionnement de la filière » nucléaire, sachant que « le parc français est réduit » [12 réacteurs embarqués] et que « la charge de travail tend à diminuer du fait de la réduction du nombre d'arrêts techniques sur les sous-marins de nouvelle génération [notamment le SNA Barracuda]. »

Seulement, la propulsion nucléaire suppose de planifier – tous les 10 ans – des arrêts techniques majeurs [ATM] de longue durée. C'est le « principal inconvénient », reconnaissent les rapporteurs. Toutefois, ajoutent-ils dans la foulée, un ATM a « d'autres fonctions puisqu'il permet aussi une modernisation en profondeur des équipements du porte-avions, qui serait aussi nécessaire sur un bâtiment à propulsion conventionnelle. »

Pour remédier à ce « principal inconvénient », il n'y a pas 36 solutions : il faut au moins deux porte-avions. Aussi, le rapport du Sénat va dans ce sens.

L'enjeu d'un deuxième porte-avions, c'est de pouvoir disposer d'une permanence d'alerte, concept à distinguer de la permanence à la mer [qui nécessite trois à quatre porte-avions]. Ce deuxième PA permettrait d'être plus réactif, plus résilient, d'agir davantage dans la durée », font valoir MM. Cigolotti et Roger.

La décision de construire un deuxième porte-avions de nouvelle génération n'a pas à être prise dans le cadre de la LPM [Loi de programmation militaire, ndlr] en cours mais elle devrait l'être pour la LPM suivante [post-2025]. Cette décision aurait évidemment un coût, mais elle permettrait de bénéficier d'économies d'échelle sur le coût des études. Ces économies d'échelle sont probablement assez importantes. Elles pourraient être de l'ordre de 30 % à 40 % du coût total [à confirmer par les études réalisées] », expliquent les rapporteurs.

Qui plus est, l'incendie du sous-marin nucléaire d'attaque Perle et l'épidémie de Covid-19, qui a affecté l'équipage « Charles de Gaulle », sont autant d'arguments supplémentaires en faveur de deux porte-avions.

L'incendie du SNA La Perle montre que des événements

imprévus peuvent avoir de graves conséquences sur des formats de flotte réduits. L'épidémie de covid-19 l'a également illustré : lorsque notre porte-avions est mis à l'arrêt, nous ne pouvons pas le remplacer », a en effet affirmé M. Cigolotti, lors de l'examen du rapport en commission.

Reste que doter [à nouveau] la Marine nationale de deux porte-avions suppose une « augmentation des moyens du groupe aérien embarqué [aéronefs et personnel] d'environ un tiers et nécessiterait des ressources humaines supplémentaires. »

Pour atteindre cet objectif, plusieurs solutions sont envisageables. La plus pérenne serait de construire deux porte-avions de nouvelle génération, ce qui permettrait de faire des économies d'échelle, à condition d'avoir le budget pour cela. Cependant, les deux rapporteurs suggèrent d'accélérer le calendrier pour la construction du PA NG.

Les délais rendent encore possible une période de 'tuilage' entre le 'Charles de Gaulle' et le nouveau porte-avions, dans l'hypothèse d'une accélération de calendrier. À condition de s'en donner les moyens, il semble encore possible de mettre ce nouveau porte-avions à la mer au début des années 2030 pour une mise en service vers 2035 », lit-on dans le rapport.

Mais une telle solution ne serait que provisoire, le porte-avions Charles de Gaulle devant être retiré du service en 2040, au plus tard. Aussi, les deux sénateurs avancent l'idée de prolonger sa vie opérationnelle, estimant que cette question doit être examinée de près. Seulement, et c'est un détail qui a son importance, on voit mal comment ce navire pourrait mettre en œuvre le New Generation Fighter [NGF] sur lequel reposera le Système de combat aérien du futur [SCAF], sachant que cet appareil nettement plus lourd que le Rafale M.