

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: - (2022)
Heft: 5

Artikel: Le fer de lance britannique
Autor: Vautravers, Alexandre
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1044766>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

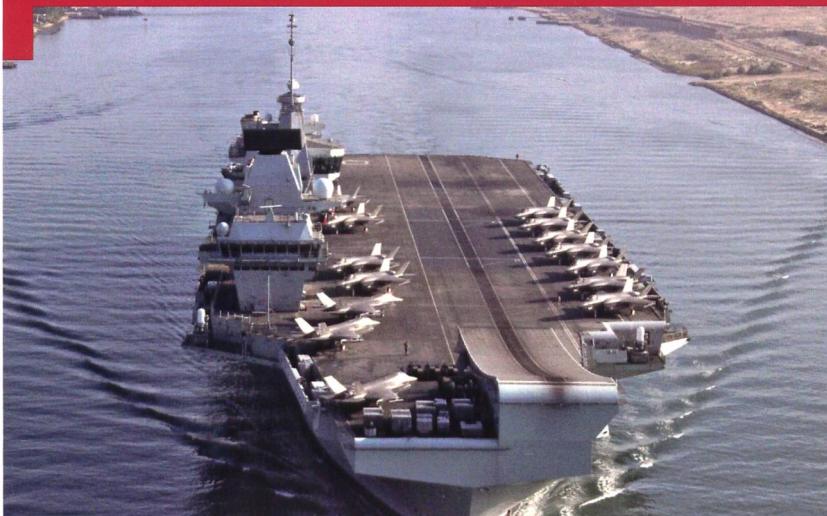
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 12.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



HMS Queen Elizabeth franchit le canal de Suez, afin de participer à des manœuvres conjointes avec l'US Navy et la marine indienne.
Toutes les photos © Crown Copyright.

Puissance navale

Le fer de lance britannique

Col EMG Alexandre Vautravers

Rédacteur en chef, RMS+

Le livre blanc britannique de 1966, rédigé au moment de l'arrivée au pouvoir du parti travailliste, emmené par le Premier Ministre Harold Wilson, a bouleversé et marqué la politique de défense britannique jusqu'à ce jour. Le fil rouge de ce document était la diminution des budgets de défense et un certain message pacifique – la Grande Bretagne ne mènerait désormais plus d'opérations militaires autonomes. Cela sous-entendait évidemment la fin de l'Empire et un engagement raisonnable et défensif, un ancrage en Europe, aux côtés des partenaires de l'OTAN.

Dans la pratique, ce *Defence White Paper* a créé un champ de bataille entre les services. La Royal Air Force a également perdu plusieurs de ses programmes phares, à l'instar du bombardier supersonique TSR-2 et du programme de bombardier supersonique à décollage court ou vertical AFVG.

La Royal Navy y a perdu ses porte-avions. Le projet de CVA-1 devait être la réponse britannique aux « super porte-avions » de la classe *Kitty Hawk* américaine. La suppression des porte-avions impliquait également la suppression des croiseurs de défense aérienne Type 82 : un seul a été achevé, *HMS Bristol*, alors que les trois autres coques ont été laissées en chantier. Nous en reparlerons plus tard.

On peut dire que depuis les années 1970, la Royal Navy tente de contourner et de revenir sur ces décisions désastreuses. Les porte-avions en service ont alors été redésignés porte-hélicoptères ou navires de lutte anti-sous-marin (ASW) voués à la protection de convois logistiques à travers l'Atlantique – une mission essentielle dans le cadre de l'OTAN. Les trois coques inachevées de Type 82 ont été transformées en « *through deck cruisers* » – un euphémisme pour parler de porte-

Evolution des porte-avions britanniques, des origines (1916) à nos jours :

Argus	Eagle	Hermes	Courageous	Ark Royal (I)	Illustrious	Ark Royal (II)	CVA-01	Invincible	Queen Elizabeth
1916 16.500 tons Aircraft: 15-20 Length: 565 ft	1918 27.500 tons Aircraft: 22 Length: 668 ft	1920 13.700 tons Aircraft: 12 Length: 600 ft	1924 27.560 tons Aircraft: 48 Length: 787 ft	1935 27.720 tons Aircraft: 54-60 Length: 800 ft	1937 28.210 tons Aircraft: 33-55 Length: 740 ft	1950 50.786 tons Aircraft: 38-50 Length: 804 ft	1966 55.000 tons Aircraft: 47-62 Length: 925 ft	1973 19.500 tons Aircraft: 20-22 Length: 686 ft	2009 70.600 tons Aircraft: 40+ Length: 932 ft

aéronefs, sur lesquels devaient pouvoir opérer des hélicoptères et des *Sea Harrier* à décollage et atterrissage court ou vertical (V/STOL). Le *Sea Harrier* était un pis aller aux performances très limitées, mais il est vrai que l'URSS ne disposait alors pas d'aviation embarquée.

Au début des années 1980, le dernier porte-aéronef de la classe *Centaur* (24'300 tonnes) *HMS Hermes* et les trois porte-aéronefs de la classe *HMS Invincible* (16'000 tonnes) devaient être vendus ou désassemblés. Mais l'invasion des îles Falklands par les forces argentines le 2 avril 1982 a changé cela...

En 1984, *HMS Hermes* (R12) est vendu à l'Inde, où il est transformé et rebaptisé en *INS Viraat* (R22, 1987-2017). *HMS Invincible* (R05) est décommissionné en 2005, *HMS Ark Royal* (R07) en 2011. Et *HMS Illustrious* (R06) en 2014.

Une nouvelle génération de (véritables) porte-avions

Après de nombreuses discussions sur un projet de porte-avions franco-britannique, le Secrétaire à la Défense Des Browne annonce le 25 juillet 2007 que le Gouvernement de Sa Majesté commandera deux porte-avions. Les deux bâtiments doivent entrer en service en juillet 2015, mais la production est ralentie en raison de la crise économique de 2008-2010. Les coupes budgétaires exposées dans le *Strategic Defence and Security Review* (SDSR) d'octobre 2010 induisent des retards supplémentaires. A leur tour, ces retards, impliquent une hausse des coûts importants : de 4,085 milliards de livres budgétés en 2007 à 6,2 milliards après une renégociation en 2013.

La construction du premier bâtiment de 65'000 tonnes, le *Queen Elizabeth* (R08), débute en 2009. Le navire est lancé en 2014. Les essais à la mer ont lieu à partir de juin 2017, avec quatre mois de retard. Les premiers appareils atterrissent le 3 juillet. Le bâtiment gagne ensuite son port d'attache de Portsmouth le 16 août 2017, qu'il quitte le 30 octobre pour une nouvelle série d'essais à la mer, escorté par le destroyer *HMS Dragon* (D35). Il retrouve Portsmouth le 21 novembre afin d'entrer officiellement en service le 7 décembre 2017.

Lessons Learned

Les deux nouveaux porte-avions sont trois fois plus grands que les porte-aéronefs de la classe *Invincible* qu'ils remplacent. Ils peuvent également emporter trois fois plus d'appareils à leur bord – jusqu'à 72, contre 22 pour l'*Invincible*. Le groupe aérien devrait comporter en principe 24 à 36 F-35B et entre 4 et 14 hélicoptères. Malgré cela, l'équipage est moins nombreux que sur les anciens bâtiments : 679 contre 726 et 384 pour le groupe aérien de la classe *Invincible*. Malgré cela, la nouvelle classe peut emporter 250 soldats supplémentaires, destinés à être héliportés ou débarqués pour des missions à terre. Et il est possible d'embarquer au total, si nécessaire, jusqu'à 1'600 personnes.



Moment impressionnant du décollage d'un F-35B sur le *ski-jump* de *HMS Queen Elizabeth*.



Les appareils appontent. Le kiosque arrière du navire est principalement dédié aux opérations de vol, alors que l'avant sert prioritairement à la navigation.



Le navire amiral de la flotte britannique ne se déplace pas sans escorte de surface et sous-marine, et sans ses ravitailleurs.

Le pont d'envol est spacieux. Le code « Q » désigne le nom du bâtiment.





La configuration des porte-avions britanniques, avec son *ski jump* et ses deux tours séparées, a été conçue sur mesure pour le F-35B à décollage court et atterrissage vertical (STOVL).

Les porte-aéronefs précédents souffraient de leur rôle d'origine : en tant que croiseur, leur étrave était étroite ; ils emportaient de surcroit sur la proue un système de défense sol-air *Sea Dart*, également installé sur les destroyers Type 82 et 42 mais techniquement dépassé dans les années 1990. Ce système devait à l'époque également pouvoir être employé contre des navires de surface. Désormais

escorté par les destroyers Type 45, l'armement défensif des porte-avions se limite à 3 tourelles de 20 mm *Vulcan/Phalanx* entièrement automatisées pour la défense antimissiles. Les conflits récents ont également milité pour l'installation de quatre affûts de 30 mm DS30M Mk.2 (le *Bushmaster 44* américain) et trois « Miniguns » de 7,62mm pour la défense rapprochée.

La configuration du pont arrière permet à plusieurs appareils de se suivre et d'aposter à très court intervalle.



Groupe aérien embarqué

- 24 ou 36 x F-35B *Lightning II*;
- 9 x EH 101 *Merlin Mk. 2* pour la lutte anti-sous-marin (ASW);
- 5 x *Merlin Crowsnest* pour la surveillance aérienne (AEW);

Dans le but d'agir dans le littoral ou pour appuyer un débarquement de troupes, il serait également possible d'engager des hélicoptères de transport *Merlin HC4*, *Wildcat AH1*, *H47 Chinook*, ou des hélicoptères d'attaque *AH64 Apache*. Le pont et l'étage de hangars, ainsi que les ascenseurs ont été dimensionnés pour transporter deux *H47* ou deux *V-22 Osprey*.

Les bâtiments ne sont pas équipés de catapultes mais emploient le système développé au Royaume-Uni appelé « *ski-jump* », qui permet de réduire par deux la consommation de carburant lors du décollage et permet surtout aux appareils de décoller à pleine charge. Ces navires ne disposent pas non plus de câbles d'arrêt: les appareils doivent longer le navire sur bâbord et s'incliner vers la droite, pour se poser verticalement sur le pont. La manœuvre est certes délicate, mais ainsi plusieurs appareils peuvent être récupérés en un temps très bref, sans avoir à effectuer de circuits ou d'attentes pour pouvoir se poser. La manœuvre a été perfectionnée en réalisant un bref roulage à l'appontage, permettant de freiner et ainsi d'atterrir avec une charge plus importante – évitant ainsi de devoir larguer du carburant ou des armements avant de rentrer à bon port.

Opérations

HMS Queen Elizabeth a appareillé de Portsmouth le 2 février 2018 pour un déploiement de six semaines d'entraînement dans l'Atlantique, naviguant dans le Grand Nord pour s'entraîner à faire face au gros temps et y certifier les opérations d'hélicoptères : EH-101 *Merlin* et CH-47 *Chinook*. Faisant escale à Gibraltar, l'entraînement pour le débarquement de troupes a également pu avoir lieu avec le concours des Royal Marines du 42 Commando. Le retour à Portsmouth a eu lieu le 2 mars 2018.

Du 10 au 23 juin 2018, d'autres essais pour les opérations d'hélicoptères ont pu avoir lieu en Cornouailles et dans la Manche. Un ravitaillement en mer a enfin pu avoir lieu – le premier avait dû être abandonné précédemment, en raison du temps trop mauvais.

Durant l'automne 2018 ont eu lieu les premières opérations avec les F-35B *Lightning II*, baptisées WESTLANT 18 et employant des appareils du VX-23 de l'escadrille d'évaluation navale de l'US Navy. Rappelons que les Américains ne disposent pas de *ski-jump* sur leurs bâtiments. La marine américaine a également opéré avec des MV-22 à rotors basculants lors de ces opérations.

Même si la Royal Navy n'a pas de plan actuellement d'acquérir cet appareil, l'interopérabilité avec les appareils de l'USMC était une exigence essentielle du programme dès son origine. Une série d'exercices a également porté sur le débarquement de troupes. Le porte-avions a fait escale à New York et à Norfolk, a navigué dans les Caraïbes et est rentré en décembre à Portsmouth. A cette occasion, le premier Carrier Strike Group (UK CSG) a été assemblé, avec le renfort de la frégate Type 23 *HMS Monmouth* (F235).

La croisière WESLANT 18 a été suivie par une période de maintenance. En janvier 2019 puis en juin 2020 ont eu lieu des opérations conjointes avec les F-35B britanniques du 207 puis du 617 Squadron de la Royal Air Force. L'exercice JOINT WARRIOR a eu lieu en automne, avec une escadrille britannique et une escadrille américaine à son bord. La capacité opérationnelle initiale (IOC) a été annoncée le 4 janvier 2021 et le 27 janvier déjà, *HMS Queen Elizabeth* est devenu le navire-amiral de la flotte britannique.

Du 7 au 21 mai, le CSG 21 a participé à un nouveau déploiement STRIKE WARRIOR. Le 21 et le 22 mai, le Premier ministre et la Reine ont tour à tour visité le bâtiment. Des exercices avec le *Charles de Gaulle* (R95) ont eu lieu en Méditerranée, lors de l'exercice GALLIC STRIKE. Le CSG a fait escale dans le port grec de Souda Bay, puis franchi le canal de Suez pour effectuer des exercices avec la marine indienne, avant de gagner



L'hélicoptère *Merlin* (EH 101) est la bête de somme de la Royal Navy, qui a succédé au *Sea King* (SH 3). Cet appareil sert au transport, au sauvetage, à la veille aérienne, à la lutte anti-sous-marin ainsi qu'à des missions d'attaques, armés de missiles.

Le *Wildcat* est le successeur de l'*Agusta/Westland Lynx*, remotorisé et capable d'emporter une quantité importante d'armements air-mer et air-sol. Il est vu ici à bord d'*HMS Prince of Wales*.





Durant ses essais à la mer, *HMS Prince of Wales* a fait une escale d'une semaine à Liverpool, sa ville marraine.



Les deux porte-avions lors d'un entraînement conjoint. On constate que le bâtiment plus récent ne dispose pas encore de son groupe aérien embarqué.

Le *flagship* du commandement maritime européen de l'OTAN durant l'exercice – bien nommé – COLD RESPONSE.



Singapour et de conduire en Mer de Chine des exercices avec l'US Navy. Une visite en Corée et des exercices proches du Japon avec les forces américaines et japonaises ont également eu lieu.

- Le 18 juin, des appareils britanniques et américains lancés depuis le *Queen Elizabeth* ont frappé des cibles en Irak et en Syrie, dans le cadre de l'opération INHERENT RESOLVE. Le 16 novembre 2021, un accident lors du décollage a causé la perte d'un F-35B de l'escadrille 617 – sans blessure pour le pilote.

HMS Prince of Wales

Le deuxième bâtiment a été mis en chantier en 2011 et lancé en 2017, pour entrer en service le 10 décembre 2019. Le baptême du *HMS Prince of Wales* (R09) a eu lieu le 8 septembre 2017. Les essais à la mer ont débuté en décembre de la même année. Les premiers hélicoptères ont atterri en septembre 2019. Mais une série de fuites, détectées en mai 2020, ont retardé les travaux et repoussé la croisière prévue aux USA de même que l'embarquement des premiers appareils à voilure fixe. En 2020, le navire n'a servi que 30 jours à la mer, contre 115 pour le *Queen Elizabeth*.

Le 1^{er} janvier 2022, le *Prince of Wales* a été désigné comme navire-amiral de la force navale de réaction rapide de l'OTAN. Le navire a effectué plusieurs opérations au profit d'exercices multinationaux dans l'Arctique, la mer Baltique et la Méditerranée, notamment COLD RESPONSE 22. Il est également prévu que le navire fasse escale en Turquie avant la fin de l'année.

Réduire la voilure ?

Le livre blanc britannique de 2010 (SDSR) est paru dans un contexte marqué par les conflits asymétriques et la lutte contre les groupements armés terroristes/djihadistes de l'époque. La coalition au pouvoir, faite de conservateurs et de libéraux, avait l'ambition de réaliser des coupes budgétaires considérables de 10-20% en termes réels. Le nombre de destroyers et de frégates de la Royal Navy devait être réduit à 19 unités. Et des réductions sensibles devaient affecter la force de dissuasion stratégique – essentiellement basée sur les sous-marins lanceurs d'engins (SNLE).

De telles économies imposaient une mise hors service immédiate du porte-avions *HMS Ark Royal* – en 2011 au lieu de 2016 comme prévu, ouvrant un vide capacitaire majeur durant près d'une décennie. De même, 72 *Harrier* et *Sea Harrier* ont été liquidés et finalement vendus aux USA – faute de porte-aéronefs pour les projeter. Le SDSR prévoyait également d'acquérir des F-35C similaires à ceux de l'US Navy et d'installer des catapultes sur les deux nouveaux porte-avions. Mais en 2012, cette décision a été annulée, en raison du doublement des coûts nécessaires pour adapter les deux navires alors déjà en chantier.

Il n'était prévu, à l'époque, qu'une seule escadrille de F-35 par porte-avions, avec la capacité d'y adjoindre une escadrille supplémentaire en cas de besoin. Mais le nombre d'appareils a plusieurs fois augmenté, pour atteindre 74 appareils commandés actuellement et, à terme, jusqu'à 138 appareils. Ainsi le nombre d'escadrilles a lui aussi augmenté, pour inclure une quatrième escadrille escadrille, qui permet la renaissance de la Fleet Air Arm (FAA) – l'aéronavale britannique:



- 17 Squadron: Formé le 12.04.2013 à partir d'éléments de la RAF et de la FAA sur la base aérienne d'Edwards AFB en Californie, afin de tester et d'évaluer le F-35B *Lightning II*. Il a reçu ses trois premiers appareils à partir de janvier 2014 et sert à la formation des personnels des autres escadrilles ci-dessous. Le 17 (R) Squadron a fêté son centenaire en février 2015. A la suite d'une réorganisation, la lettre R – pour réserve – a été officiellement supprimée. Les trois appareils du 17 TES ont embarqué à bord du *HMS Queen Elizabeth* le 13.10.2019 pour WESTLANT 19.

- 207 Squadron: Depuis le 5.07.2017, l'escadrille est l'*Operational Conversion Unit* (OCU) britannique pour le F-35B. Le 16.07.2019, l'escadrille a pris ses quartiers sur la base de RAF Marham et a été officiellement reformée le 1^{er} août de la même année. La première sortie a eu lieu le 29 juillet avec les six appareils reçus. Ceux-ci ont débuté les opérations à bord du porte-avions le 28.01.2020.

- 6 RAF Police (Lightning) Squadron: Il s'agit d'une unité de police militaire qui assure la sécurité ainsi que la garde des appareils à RAF Marham et lors des déplacements d'unités de F-35B britanniques. Même si cette escadrille ne vole pas, elle fait partie du *Lightning Force* de la RAF.

- 617 Squadron: La conversion des pilotes depuis le *Tornado GR.4* a débuté en 2016. La formation a eu lieu à partir de décembre 2017 sur la base américaine de l'USMC à Beaufort, dans le sud de la Californie. L'escadrille a été reformée officiellement le 18 avril 2018. Les quatre premiers appareils ont traversé l'Atlantique pour atterrir



en Angleterre le 6 juin 2018. Le 3 août, cinq appareils supplémentaires les ont rejoints. L'escadrille a été déclarée prête au combat le 10.01.2019. Le premier déploiement a eu lieu avec six appareils à RAF Akrotiri sur l'île de Chypre (22.05.2019). Le 16 juin, l'escadrille a mené plusieurs sorties de combat au-dessus de la Syrie. Le 9.10.2019, trois appareils ont quitté les USA pour embarquer sur le porte-avions *HMS Queen Elizabeth*, aux côtés des trois appareils du No. 17 TES arrivés le 13.10. Le



Lors de sa campagne d'essais, le *Prince of Wales* a mené plusieurs essais de lancement et d'opération de drones *Banshee*.



Le hangar est spacieux et les élévateurs permettent de déplacer un AH-64 Apache (ci-dessus) ou un EH 101 Merlin (ci-dessous), ainsi qu'un CH-47 Chinook ou même l'OV-22 Osprey. Ce dernier n'est pas en service actuellement dans la Royal Navy.

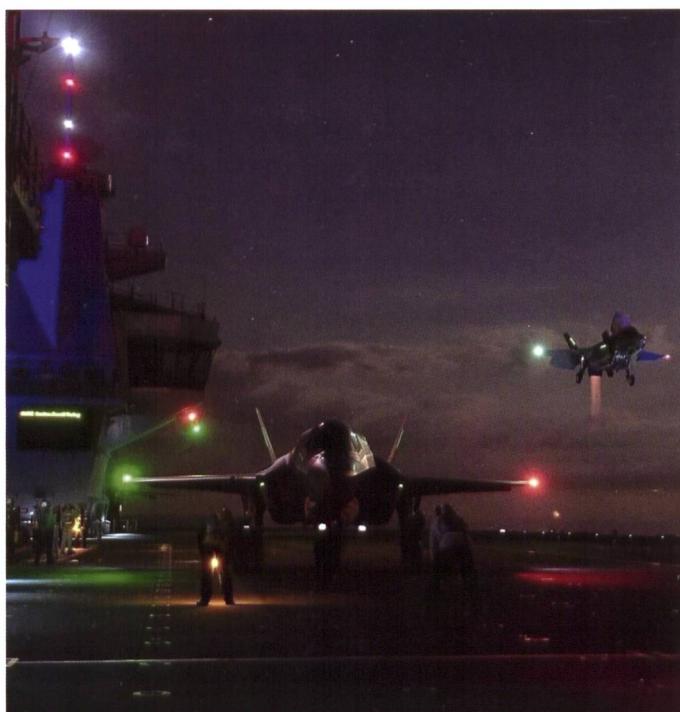




La Royal Navy est en mesure de constituer deux « Task Forces » de manière autonome. Mais on comprend que la capacité à durer et à projeter des forces nécessite en principe des opérations dans le cadre de coalitions.



Apontage de F-35B de nuit. Les opérations aériennes nocturnes sont complexes avec des appareils conventionnels – elles sont véritablement extraordinaires lorsqu'il s'agit de se poser à la verticale.



22 janvier 2020, l'escadrille a participé à l'exercice RED FLAG au Nevada. Huit appareils ont été déployés sur le porte-avions en mai 2021.



- 809 Naval Air Squadron: Bien qu'annoncé en septembre 2013, la décision de recréer une escadrille du Fleet Air Arm (FAA) a été plusieurs fois mise en doute. L'escadrille pourrait être reformée en avril 2023, à partir de personnel issu de la RAF et de la Royal Navy.

Plein feu la projection de forces

La France a décidé en 2021 la construction d'un seul porte-avions de nouvelle génération (PA-NG),¹ à propulsion nucléaire, plus long et destiné à être construit à partir de la fin de la décennie, d'effectuer ses essais à partir de 2034 afin de remplacer l'actuel *Charles de Gaulle* (R95) à partir de 2038. Le PAN français a rendu de fiers services au large des Balkans, de la Libye et dans le soutien aux opérations dans le Sahel. Mais il n'est disponible que durant des périodes relativement limitées.

De son côté, le choix britannique s'est porté, dès l'origine, sur la mise en œuvre de deux bâtiments afin de garantir la continuité des opérations à moyen terme. L'idée était aussi de pouvoir projeter des forces britanniques bien au-delà du théâtre d'opérations européen. En revanche, comme le laissent entendre certaines discussions politiques, le concept du *ski jump* est un facteur limitant car il ne permet pas, en l'état, d'embarquer des avions d'alerte avancée ou des ravitailleurs.

Le verdict sur les choix européens viendra au final des appareils embarqués : la furtivité et le grand rayon d'action du F-35 sont donc des atouts significatifs. La discrétion est d'autant plus importante qu'une force de projection embarquée est typiquement un outil de première frappe, vouée à entrer dans un théâtre et créer les conditions favorables pour d'autres moyens, plus nombreux et plus lents à être mobilisés.

L'inconnue pourrait venir de l'introduction de nouveaux drones de combat, dont le développement est plus rapide que celui des avions pilotés. On sait que l'US Navy dispose déjà d'UCAV furtifs et travaille sur un concept d'appareil « accompagnateur » pouvant servir à emporter des armes ou à ravitailler d'autres appareils lors en route vers l'objectif.

A+V

¹ <https://www.meretmarine.com/fr/defense/le-porte-avions-francais-de-nouvelle-generation>