

Les futurs porte-drones de la Turquie

Olli Pekka Suorsa, Brendon J. Cannon | 19 janvier 2023 | ARTICLES | 



Cet article est la traduction de « [Turkey's Future Drone Carriers](#) », publié sur War on the Rocks le 30 novembre 2022.

Le TB2 turc, la « [Toyota Corolla des drones](#) », est bon marché et fiable, mais ni rapide ni puissant. Malgré leur faible vitesse et leur visibilité pour les radars terrestres, les drones armés turcs ont acquis une certaine notoriété en renversant le cours de la guerre en Syrie, en Libye et dans le Caucase. Les désormais célèbres Bayraktar TB2 sont également crédités d'avoir aidé l'Ukraine à endiguer la marche russe sur Kiev, d'avoir participé à la reprise de l'île stratégique des Serpents, et d'avoir [coulé le croiseur Moskva](#), navire amiral de la flotte russe de la mer Noire. Si le succès du TB2 est peut-être lié à sa caméra haute définition et aux opérateurs avisés qui savent comment rendre les vidéos virales, il ne fait aucun doute que la Turquie a utilisé les drones avec beaucoup d'efficacité dans les conflits régionaux, et qu'elle se taille une part de plus en plus importante [du marché mondial des exportations de drones](#).

Forte de ce succès, Ankara poursuit désormais le développement de « porte-drones », une classe de porte-avions légers transportant plusieurs dizaines d'avions téléguidés Bayraktar TB3, toujours en cours de développement. La Turquie semble être le premier pays dont les navires à pont plat remplacent les avions pilotés par des systèmes sans pilote. Bien qu'elle soit loin d'être [le seul pays à développer des capacités de drones embarqués](#), la Turquie est la première puissance à développer des « vaisseaux-mères de drones », équipés de drones armés à longue portée comme principal élément d'aviation du navire. Cette nouveauté s'ajoute à une liste croissante d'outils avec lesquels la Turquie peut poursuivre des politiques régionales de plus en plus ambitieuses. Cependant, comme les drones turcs restent vulnérables aux défenses aériennes modernes, nous soutenons que les porte-drones ont leur place dans les guerres de faible intensité comme les guerres par procuration en Libye et en Syrie. Les porte-drones aideront Ankara, par exemple, à projeter sa puissance sur de longues distances en dépendant moins des bases terrestres. Ils pourraient ainsi soutenir les intérêts d'Ankara dans sa lutte pour l'influence régionale au Moyen-Orient, en Afrique

et au-delà. Les porte-drones comme ceux de la Turquie ont toutefois des capacités clairement limitées et ne devraient pas être considérés comme des concurrents dans des environnements aériens contestés de haute intensité.

Ce n'est toutefois pas ainsi qu'Ankara entend utiliser cette future capacité. Il faut s'attendre à ce que la Turquie déploie ses porte-avions à capacité d'atterrissage amphibie sur des champs de bataille côtiers comme la Libye ou la Somalie, à des fins de renseignement et de surveillance et pour des [missions de contre-insurrection](#) et de soutien aérien rapproché, créant ainsi une capacité de niche pour les opérations aériennes dans des zones faiblement défendues. Ce développement s'inscrit dans une tendance plus large des pays qui développent des porte-avions pour les systèmes sans pilote et des « vaisseaux mères » de drones afin de renforcer l'aviation des porte-avions habités, ou pour les pays à revenu moyen afin d'éviter le développement coûteux de porte-avions.

Le « transporteur de drones » de la Turquie par défaut

Le développement des porte-drones est lié aux aspirations régionales d'Ankara, qui se [manifestent](#) par une modernisation militaire ambitieuse et l'omniprésence de ses produits de défense, comme le TB2 de Baykar. Fondée sur le [mantra](#) du président Recep Tayyip Erdoğan selon lequel la Turquie ne joue pas le jeu, mais le bouleverse et le réinitialise, la modernisation navale de la Turquie comprend de nouveaux sous-marins, des navires de surface, des patrouilleurs sans pilote et deux porte-drones légers. Le premier, le TCG Anadolu, un navire porte-hélicoptères de débarquement, a été lancé pour la première fois en mai 2019 et a continué à subir d'importants travaux de rénovation et d'[essais](#) aux chantiers navals turcs de Tuzla, près d'Istanbul. La livraison du navire est prévue pour [la fin de l'année 2022](#). Les travaux sur un navire jumeau, le [TCG Trakya](#), n'ont pas encore commencé. Les deux navires emporteront des véhicules aériens sans pilote.

Le projet de la Turquie de transformer le TCG Anadolu en porte-drones doit donc être compris comme une étape supplémentaire dans la longue quête de porte-avions d'Ankara. Erdoğan, en tant que Premier ministre [dès 2017](#), avait mentionné l'intérêt de la Turquie pour la construction de porte-avions légers. Depuis, il a répété à plusieurs reprises sa vision d'une marine turque dotée de plusieurs porte-avions.

L'Anadolu est basé sur le navire d'assaut amphibie Juan Carlos I construit par l'espagnol Navantia. Cette classe de navires déplace quelque 27 000 tonnes et a une capacité limitée à exploiter efficacement les avions à décollage et atterrissage courts F-35B (variante du F-35 Lightning II), avion de combat équipant justement les porte-avions légers dits « *Lightning carriers* » (en référence au F-35) des États-Unis et de leurs alliés. La conception du navire ne lui permet de transporter qu'une poignée d'avions, l'espace insuffisant sur le pont (231 x 32 m) et le positionnement de l'ascenseur à avions limitant l'efficacité des opérations aériennes. Deux utilisateurs actuels de ce type de navire (l'[Espagne](#) et l'[Australie](#)) ont d'ailleurs soit réfuté l'idée, soit retardé la décision finale de modifier leurs navires respectifs pour exploiter les avions F-35B en raison de ces contraintes.

Initialement, la Turquie a investi massivement dans le programme F-35, devenant très vite un partenaire de développement et passant commande [d'au moins 100 exemplaires](#), ce qui aurait pu inclure une commande supplémentaire d'avions à décollage court et à atterrissage vertical F-35B pour équiper ses propres « *Lightning carriers* ». [L'accord conclu en 2017](#) par la Turquie pour acquérir le système russe de missiles sol-air S-400 a conduit les États-Unis à [retirer](#) Ankara du programme F-35 en raison de préoccupations concernant la colocalisation d'un radar russe et de l'avion de cinquième génération dans le même espace aérien. En perdant l'accès au F-35, la Turquie s'est mise en quête de solutions alternatives pour satisfaire ses ambitions en matière de [porte-aéronefs](#).

Ainsi, la transformation de l'Anadolu en porte-drones a reçu un fort soutien politique, faute de meilleures options. Mais plusieurs autres idées ont également été lancées, notamment la modification de l'avion d'entraînement à réaction Hürjet de l'industrie aérospatiale turque, doté d'une capacité d'attaque légère, pour le faire fonctionner à partir de l'Anadolu. Cette solution semble toutefois intenable, car les véhicules sans pilote prévus bénéficieront d'un rayon d'action et d'un temps de vol bien plus longs que le Hürjet, tout en présentant moins de risques. En outre, l'avion nécessiterait d'importantes modifications supplémentaires à l'Anadolu, y compris des câbles d'arrêt et probablement une méthode différente de décollage assisté, ce qui augmenterait considérablement le coût du programme. On peut également se demander si une plate-forme habitée de décollage et d'atterrissage conventionnels aiderait la Turquie à réaliser son aspiration à plus long terme d'exploiter les F-35B à partir de porte-avions.

Par conséquent, les missions envisagées pour le porte-avions semblent mieux convenir au TB3 et à l'avenir, au Kızılelma à réaction de Baykar, un véhicule aérien de combat supersonique, sans pilote, et à faible visibilité, [capable de décoller et d'atterrir sur des navires](#), actuellement en développement. L'aviation porteuse à voilure fixe de la Turquie sera probablement construite autour de systèmes sans pilote avancés plutôt que d'avions pilotés. Néanmoins, un responsable de la défense turque [a récemment déclaré](#) que des études de conception sont en cours pour permettre au Kızılelma et au Hürjet d'atterrir et de décoller

des futurs porte-avions turcs.

Pour équiper les transporteurs, Baykar développe le Bayraktar TB3, qui a effectué son [vol inaugural](#) à la fin de 2022 et devrait commencer son intégration avec Anadolu. [D'après les informations publiques disponibles](#), le TB3 aurait une plus grande envergure, des ailes repliées pour les opérations sur porte-avions et une capacité de charge utile presque deux fois supérieure à celle du TB2. Le TB3 devra intégrer une cellule et un train d'atterrissage renforcés pour faire face aux forces associées à l'atterrissage sur porte-avions, notamment dans des conditions météorologiques défavorables. Pour le lancement et la récupération, l'Anadolu et son navire jumeau, le Trakya, seront [équipés](#) d'un enrouleur monté sur la proue pour un décollage assisté et d'un filet de sécurité sur le pont pour une récupération d'urgence.

L'Anadolu sera équipé de terminaux satellites pour le contrôle au-delà de la ligne de visée, ce qui donnera au TB3 un rayon d'action nettement supérieur à celui de son frère terrestre, qui est d'environ 300 km. Les TB3 peuvent rester en l'air pendant plus de 24 heures avec une charge utile de 280 kilos, qui peut comprendre jusqu'à huit munitions semi-actives à guidage laser [d'une portée de 18 kilomètres](#). Cependant, avant d'entrer en service, le TB3 devra passer par une foule de tests d'intégration technique et opérationnelle, dont une grande partie est constituée d'essais et d'erreurs, avant qu'il ne débute son service opérationnel à bord de l'Anadolu (y compris des tests opérationnels pour le commandement et le contrôle, ainsi que le décollage et l'atterrissage autonomes). Selon İsmail Demir, président de l'Agence de l'industrie de la défense, l'Anadolu serait capable d'accueillir [jusqu'à 80 drones et de contrôler entre 10 et 15 drones armés simultanément](#).

Utilité du « transporteur de drones » pour la Turquie

Grâce à sa longue portée et à sa durée d'autonomie, le TB3 pourrait opérer à des distances significatives à l'intérieur des terres avec un porteur opérant en dehors des eaux territoriales d'un pays adverse. Comme leurs homologues terrestres, les drones embarqués devraient trouver leur utilité dans des environnements non contestés ou légèrement contestés en tant que moyens de renseignement, de surveillance, de reconnaissance et de ciblage efficaces, avec une capacité d'attaque légère employant de petites munitions d'attaque directe guidées avec précision contre des cibles dans toutes les conditions météorologiques. Capable d'abattre des cibles fixes et mobiles, le TB3 devrait sans doute être une plate-forme utile pour les missions de [contre-insurrection](#) et d'appui aérien rapproché sur terre – comme son homologue plus célèbre, le TB2 – et peut [\(de toute évidence\)](#) détruire de petits navires de surface en mer. Il est important de noter que l'Anadolu et le Trakya conservent leur capacité intégrée de débarquement amphibie, une mission qui bénéficie grandement des capacités de surveillance et de frappe au-delà de l'horizon du TB3.

Pour ces raisons, le porte-drones turc devrait permettre à Ankara de projeter sa puissance indépendamment de l'accès aux bases terrestres. Cela pourrait augmenter les capacités de projection de puissance de la Turquie dans des endroits tels que certaines parties du littoral de l'Afrique – la Libye, la Somalie et le Sinaï égyptien, par exemple – caractérisées par des conflits de faible intensité, et où les forces de combat [ne disposent pas](#) de défenses adéquates, telles que des systèmes de lutte contre les drones. Il convient toutefois de prendre en compte la prolifération et l'accès à des systèmes de défense aérienne basés au sol de plus en plus performants par divers acteurs non étatiques. Néanmoins, le TB2 de la Turquie, malgré un battage médiatique peut-être injustifié, s'est avéré capable d'opérer dans une variété d'environnements, et l'évolution rapide des drones armés continue avec l'avènement de capacités peu détectables et de plus en plus complexes, comme le Kızılelma de la Turquie. Les systèmes téléguidés TB2 actuels ou TB3 prévus seraient toutefois peu performants face à un adversaire étatique sérieux possédant des défenses aériennes stratifiées et intégrées, ainsi qu'une force aérienne viable.

Ceci est dû aux contraintes opérationnelles, de commandement et de contrôle et a été clairement démontré [en Ukraine](#) où la concentration des défenses aériennes russes et la guerre électronique lourde ont privé les Bayraktars de la liberté opérationnelle dont ils bénéficiaient, par exemple, en Syrie, en Libye ou dans le Caucase. Cela s'explique par le fait que leur conception omet la plupart des dispositifs de détection et d'armement air-air, ainsi que les caractéristiques aérodynamiques requises pour que ce modèle puisse contester la supériorité aérienne.

Les porte-drones ne permettront pas à la Turquie de remplacer ses aspirations en matière de F-35 en termes de capacités. Les porte-drones turcs ne peuvent pas non plus espérer rivaliser avec les « *Lightning carriers* » équipés de F-35B, comme les classes Izumo du Japon ou Cavour de l'Italie, sans parler des « superporteurs » beaucoup plus grands de la marine américaine. En outre, associer toutes les tâches de défense aérienne de la flotte à un porte-drones et aux navires de soutien nécessiterait des défenses aériennes de flotte en strates. L'Anadolu lui-même n'est équipé [que de systèmes d'armes rapprochés](#) pour une défense de dernier recours contre les missiles et les avions. De même, l'absence d'avions de combat embarqués pour contester la supériorité aérienne fait peser la charge de la défense aérienne sur les navires protégeant le porte-avions. En tant que tels, sous leur forme observable actuelle ou future, les drones embarqués sur porte-avions restent une capacité offensive légère dans des

