



Le point de vue de l'US Navy sur la furtivité

Si le principe de furtivité des aéronefs s'est imposé dans l'USAF, il est nettement plus controversé dans l'US Navy, comme l'illustre le débat actuel autour du F-35. Voué à équiper toutes les forces américaines et les nombreux pays associés au programme, l'avion fait polémique. Jonathan Greenert (Chef des Opérations Navales de l'US Navy) a déclaré début février 2015 à propos du F-35 que « la furtivité pourrait être surestimée », manifestant la méfiance traditionnelle de la Navy vis-à-vis de la doxa du Pentagone qui considère la furtivité comme la rupture stratégique assurant la suprématie américaine.

Le F-35 comme symbole du débat sur la pertinence de la furtivité ou *Stealth Technology (ST)*

Alors que le premier exemplaire de la commande de 260 F-35C (version marine) a été livré à la Navy le 22 juin 2013 (comptant aujourd'hui 9 F-35C en service), la furtivité de l'appareil est soumise aux critiques, puisqu'elle ne rend pas invisible au radar mais complexifie seulement la détection. Les Chinois affirment être en mesure de détecter le F-35 grâce aux radars YLC-20, YLC-2V et JY-26.

Ceci corrobore le scepticisme de Jon Greenert qui rappelle qu'un avion « perturbe les molécules » par son mouvement et crée par définition de la chaleur, de sorte qu'il sera toujours détectable. La furtivité ne fait qu'exploiter les imperfections des systèmes de détection qui sont en constante évolution. Greenert remet en question la ST depuis 2012, en rappelant que cette technologie rend les appareils conçus sur ce principe vulnérables aux innovations des radars.

De plus, de nombreuses capacités sont sacrifiées sur l'autel de la furtivité afin de réduire la signature radar (manœuvrabilité, autonomie, capacité d'emport d'armement). De ce fait, l'avion ne correspond pas aux besoins de la Navy qui veut frapper fort et loin. Or pour atteindre sa furtivité optimale, le F-35 ne doit utiliser que ses soutes à munitions internes, soit 17 % des 6,7 tonnes de sa capacité totale d'emport. La Navy déplore ainsi la perte de capacités opérationnelles pour servir la furtivité, d'autant que le revêtement de l'appareil supporte mal la salinité de l'air marin.

L'US Navy traditionnellement prudente à l'égard de la furtivité

John Lehman, Secrétaire d'État à la Navy (1981-1987) sous Ronald Reagan, s'est toujours montré sceptique concernant la furtivité. Au contraire, l'USAF fait de cette technologie un des axiomes de sa suprématie, au point de ne pas vouloir en partager les secrets avec la Navy quand celle-ci lance en 1983 le programme ATA (*Advanced Tactical Aircraft*) pour construire le A-12 Avenger II qui intègre des éléments de ST sous la pression du Bureau du Secrétaire à la Défense (OSD). Bien au-delà des prévisions budgétaires, le programme a dû être abandonné avant d'être repris par l'USAF.



Depuis, le discours officiel du Pentagone érige la furtivité comme un des trois piliers de la puissance militaire américaine, aux côtés de la technologie de guidage et de précision et des technologies de télécommunication. Ceci conforte les partisans de la théorie de la concentration : la tendance des États-Unis à réunir ce qui fait leur puissance de frappe en un minimum de plates-formes.

Les drones, l'avenir de la furtivité dans l'US Navy

La Navy développe depuis 2007 un prototype de drone furtif avec le constructeur Northrop Grumman dans le cadre du programme UCLASS, acronyme traduit par Programme Aéronaval Robotisé de Surveillance et de Frappe. Ce modèle baptisé X-47B place la Navy en pointe, et traduit une volonté d'emploi de la ST selon une doctrine qui lui est propre, afin de remplir des missions de reconnaissance, de renseignement, de ravitaillement et de frappe dans des zones non-permissives.

Le projet vise l'entrée de ces UCAV (*Unmanned Combat Air Vehicle*) en service actif à l'horizon 2020 et montre que si la Navy n'en conçoit pas l'usage pour l'aviation habitée, elle n'est pas hostile à la furtivité. Elle se pose même comme précurseur dans le domaine des drones dans l'économie d'une cohérence stratégique, pour assister les aviateurs.

La Navy s'est toujours montrée prudente voire sceptique au sujet de la furtivité, point de vue qui se manifeste aujourd'hui à travers sa position sur le F-35. Elle émet des réserves face à la technologie érigée en principe stratégique majeur par le Pentagone. Alors que le Pentagone promeut largement la ST dans les programmes d'aviation depuis les années 1980, l'US Navy s'y intéresse à travers les drones pour assister l'aviateur et pour ainsi adapter sa doctrine aux enjeux contemporains.