

LA LOGISTIQUE DEVTENDRA-T-ELLE AERIENNE ?

Reproduit de la "Vie Militaire" du 22 Août 1958

Fournir aux armées modernes le matériel dont elles ont besoin pour faire la guerre devient pour les états-majors un véritable cauchemar. Ce matériel est de plus en plus divers, de plus en plus lourd, de plus en plus encombrant. S'il ne s'agissait encore que de ravitailler des unités placées le long de fronts stables, et dans une ambiance parfaitement calme des arrières, le problème serait réduit, si l'on peut dire, à ses seules données techniques. Mais ce n'est pas le cas, et les actions de bombardement à longue distance, par avions et par engins, se combinant avec les actions de surface des fauteurs de troubles, des guérilleros, des éléments parachutés ou profondément infiltrés, perturberont pro-

fondément les "arrières" dont le nom seul risque de devenir d'un anachronisme choquant.

Qu'il s'agisse de guerre nucléaire ou de guerre classique et limitée, les augures s'entendent pour affirmer que sa caractéristique sera l'extrême mobilité des unités, qu'une manoeuvre permanente ne laissera jamais stationnées au même endroit. Continuer de concevoir un ravitaillement classique pour des clients insaisissables, c'est évidemment chercher à résoudre un problème insoluble!

Aussi, et depuis longtemps, se tourne-t-on avec espoir et en même temps avec anxiété vers l'aviation, qui seule paraît capable d'apporter enfin une solution élégante.

Nul n'ignore la rapidité extraordinaire avec laquelle se développent les performances des avions. On songe plutôt aux caractéristiques frappantes des avions légers, des chasseurs par exemple, qu'à celles des avions de transport. Et pourtant ceux-ci, comme leurs frères moins lourds et plus agiles, connaissent aussi des transformations notables.

On nous parle de prototypes d'hydravions, capables de transporter cent tonnes de charge à travers l'océan, d'amerrir sur les fleuves, les lacs, les plans d'eau de toute nature qui ne manquent pratiquement nulle part dans le monde, sauf dans les déserts les plus déshérités. Certains auteurs n'hésitent pas à mentionner la prochaine possibilité de réalisation d'hydravions atomiques, capables de transporter cinq cents tonnes ou quatre mille hommes à des milliers de kilomètres et à mille kilomètres-heure! L'avenir proche nous réserverait donc la surprise - si tant est qu'à cette époque les hommes puissent se trouver vraiment surpris de progrès techniques qui, il y a quelques années encore, auraient semblé du domaine du rêve... ou de la folie! - d'une transformation complète des transports aériens. Cette transformation serait telle qu'ils remplaceraient pratiquement les transports maritimes.

Ce sont là, cependant, des perspectives et non des réalités. Mais il n'en reste pas moins que, dès maintenant, on peut considérer que le transport aérien apporterait une contribution, non plus négligeable, mais très importante, dans les déplacements stratégiques d'effectifs importants et de tonnages impressionnants. On voit tout de suite qu'il est possible d'envisager l'extension des fameux arrières très au-delà des limites qui sont actuellement admises, de les situer dans des zones qui, par leur distance par rapport au territoire adverse, et par la difficulté qu'aurait l'ennemi d'y entretenir une agitation subversive, connaîtraient encore le calme que l'on trouvait autrefois à quelques kilomètres du front.

Mais dans la zone de combat, le transport aérien peut-il se substituer aux transports classiques? Les études actuellement en cours montrent qu'il est possible d'envisager à très bref délai

des avions-cargos de dix à quinze tonnes de charge, se posant sur des terrains de fortune de deux ou trois cents mètres de longueur, dont la construction ne demanderait, à des unités du génie entraînées, que quelques heures. Le Fairchild C.-123 peut, dès maintenant, amener huit tonnes sur un terrain de deux cents mètres n'ayant subi qu'un aménagement sommaire. Cet appareil est donc un véritable camion aérien, qui ne demande qu'une infrastructure réduite pour la livraison du ravitaillement.

Ce n'est donc pas être téméraire que d'affirmer qu'au cours de ces prochaines années, en créant une gamme d'avions et d'hélicoptères de transport, on pourra satisfaire les besoins les plus courants des unités au combat, dans des conditions de rapidité et de précision qu'il serait vain d'espérer obtenir avec les moyens classiques : voie ferrée et route.

De ces possibilités techniques actuelles ou très prochaines, peut-on toutefois conclure que la logistique de l'avenir sera aérienne? S'il est possible de distribuer aux unités le ravitaillement dont elles ont besoin, il ne faut pas conclure que toute servitude et toute lourdeur auront disparu dans les problèmes logistiques. Il faudra toujours des terrains aménagés pour assurer l'entretien des appareils, pour permettre les stockages et leur conditionnement suivant les demandes des unités. Il faudra, d'autre part, assurer la protection en vol de tous ces appareils qui iront "livrer à domicile", et cette police de l'air ne sera pas aisée devant un adversaire qui aura, lui aussi, ses avions. La forme de la vulnérabilité de la logistique aura changé, mais la vulnérabilité elle-même persistera.

Mais si, en même temps que la rançon, c'est la condition de la manoeuvre mobile de l'avenir, il faudra l'accepter.

Les progrès de l'aviation sont un fait. Ils coûtent cher, pour le moment. Mais un jour viendra où les réalisations faites à grands frais sur des prototypes deviendront rentables sur des séries d'appareils. Les civils, alors, s'intéresseront à l'aviation de transport. Son emploi entrera dans les moeurs. La logistique militaire, alors, utilisant les procédés courants, deviendra aérienne. La situation actuelle sera inversée : ce seront les transports de surface qui seront devenus les compléments des transports aériens.