



La redécouverte du défi logistique militaire

Jean-Marc BACQUET

► Points clés

- La logistique opérationnelle fait partie intégrante de la stratégie militaire. Organisant la projection des forces, assurant leur capacité à durer et contribuant à l'ambition opérationnelle d'entrée en premier, la logistique conditionne l'engagement et, partant, s'impose comme un facteur de supériorité opérationnelle.
- La montée en gamme des systèmes et le retour des engagements de haute intensité entraînent une augmentation continue du besoin en ressources à l'heure où, amenuisées, elles se trouvent déjà disputées. Si cette conjoncture confirme le caractère névralgique de la logistique, elle appelle aussi à son renouvellement.
- Dans ce cadre, mutualisation des moyens entre armées et transformation numérique paraissent inéluctables. L'enjeu est aussi pour les forces françaises de s'assurer une certaine autonomie stratégique en la matière.
- Parallèlement, la logistique se transforme sous l'effet de la modernisation (dronisation, robotisation, autonomisation, maintenance prédictive...). S'il est trop tôt pour parler de rupture, elle se verra certainement bouleversée à horizon 2050 par l'évolution prochaine et probable de la nature de la guerre.

INTRODUCTION

La pandémie de COVID-19 place de manière inédite la question logistique sous les feux de la rampe, en ce qu'elle met en lumière la dépendance des sociétés à l'accès aux ressources vitales. Dans ce contexte, la logistique semble avoir véritablement fait son entrée dans le cercle des fonctions stratégiques qui concourent à la pérennité des organisations et de leurs activités¹.

Mais de quoi parle-t-on au juste ? Si les définitions de l'activité logistique pullulent, elles diffèrent dans leur champ et leur contenu, en fonction du prisme civil ou militaire.

Dans le monde de l'entreprise, la logistique désigne une suite de tâches complexes et coordonnées allant de la production des matières premières à la distribution auprès des consommateurs, depuis les fournisseurs des fournisseurs jusqu'aux clients des clients. C'est le concept de *supply chain*, principalement intéressé à la maîtrise et à la performance des flux de bout en bout.

Dans une vision élargie de l'activité, le monde militaire s'accorde pour sa part sur une définition plus vaste de la logistique comme l'ensemble des activités qui visent en toutes circonstances à donner aux forces armées, au moment et à l'endroit voulus, en quantité et en qualité nécessaires, les moyens de vivre, de combattre, de se déplacer, de soigner les combattants et d'assurer la maintenance des équipements.

La logistique opérationnelle, c'est-à-dire celle des opérations, consiste donc à orchestrer l'engagement des capacités expertes dans le soutien médical, la maintenance, le soutien énergétique, le soutien du combattant ou encore les ravitaillements, pour répondre de manière coordonnée aux besoins des forces². Dans ce périmètre étendu, la seule maîtrise des flux perd de son exclusivité au profit de la combinaison synchronisée des acteurs logistiques, selon le temps des objectifs opérationnels.

La civilianisation des pratiques militaires est à l'origine d'une certaine confusion sémantique entre logistique et *supply chain*, la seconde n'étant qu'un sous-ensemble de la première. Si des rapprochements entre les sphères civiles et militaires sont naturels et fortement souhaitables, il existe bien une spécificité de la logistique militaire dans laquelle la performance opérationnelle impose ses besoins à la performance économique.

Sans faire table rase du passé, il convient de réfléchir à la place que doit occuper la logistique opérationnelle dans les projets de l'armée française des trente années à venir.

1. La *Revue stratégique de défense et de sécurité nationale* de 2017 retient cinq fonctions stratégiques : dissuasion, protection, connaissance et anticipation, intervention, et prévention.

2. La doctrine française retient aujourd'hui treize sous-fonctions logistiques : soutien administratif, soutien financier, soutien juridique, soutien médical, acheminement, maintenance, soutien munitions, soutien de l'homme, soutien au stationnement, soutien énergie, condition du personnel en opération, prévention et maîtrise des risques, et protection de l'environnement.

LA LOGISTIQUE, UNE FONCTION STRATÉGIQUE ?

La logistique ne figure pas parmi les cinq grandes fonctions stratégiques (dissuasion, protection, intervention, prévention, connaissance et anticipation) établies par le *Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale* et confirmées par la *Revue stratégique*. Toutefois, la logistique est indispensable à leur mise en œuvre.

La logistique, une part significative de la stratégie

Si la stratégie militaire, bras armé de la volonté politique, est l'art de mettre en œuvre au plus haut niveau l'emploi des forces armées pour gagner la guerre, alors la logistique y contribue directement en organisant la génération, l'acheminement et la régénération des ressources humaines et matérielles nécessaires aux opérations. De fait, elle fait partie intégrante de la stratégie, puisqu'elle orchestre la mobilisation des ressources militaires correspondant aux ambitions politiques.

L'avènement de la guerre totale, avec les guerres mondiales et la mobilisation sans précédent de forces et de ressources, a contribué à faire prendre conscience du caractère éminemment stratégique de la logistique.

L'armée française, pourtant historiquement rompue à la pratique des expéditions lointaines depuis le XIX^e siècle, en particulier lors de la conquête de son empire colonial, a mis un certain temps à poser un autre regard sur cette fonction, pour beaucoup évocatrice de charges et de contraintes. Les trois dernières décennies, balisées d'opérations extérieures (guerre du Golfe, Balkans, Afrique, Moyen-Orient), ont aidé à ce retournement. À partir des années 1990, la politique interventionniste française renforce davantage le besoin de projection rapide, forte et lointaine. Avec les projections récentes en Afghanistan, au Mali puis en Irak, les logisticiens français ont acquis une pratique robuste et quasiment unique en Europe des acheminements et du soutien opérationnel, souvent avec des moyens comptés, et en payant régulièrement le prix du sang. Dans les armées françaises, la logistique stratégique est principalement portée par le bureau logistique du Centre de planification et de conduite des opérations (CPCO/J4) pour la conception, et le Centre du soutien et des acheminements des opérations (CSOA) pour la conduite, s'appuyant l'un et l'autre sur les armées et services interarmées, qui fournissent l'expertise de milieu et les moyens.

La logistique, un facteur de supériorité opérationnelle³

Soutenant la stratégie militaire, la logistique opérationnelle est porteuse de trois capacités indispensables à la réalisation des ambitions nationales :

- En s'appuyant sur toutes les capacités disponibles, militaires et civiles, nationales et alliées, la logistique conçoit, organise et coordonne la projection stratégique des forces, alors que chaque envoi d'une unité se chiffre en dizaines de tonnes de matériels, et que chaque détail compte. Elle est capable d'organiser de véritables ponts aériens souvent doublés de convois maritimes, comme l'illustrent les projections en Afghanistan ou au Mali. C'est le premier défi logistique que d'amener la force là où elle doit opérer, avec des moyens de projection de masse toujours très disputés. Les efforts de la France pour s'assurer l'accès à des moyens de projection stratégique trouvent leur justification ici.
- Les moyens logistiques des composantes et des services interarmées contribuent à l'ambition opérationnelle d'entrée en premier et procurent aux forces l'autonomie initiale nécessaire pour s'engager loin du territoire national. La logistique est passée maître dans le déploiement de bases logistiques interarmées de théâtre (BLIAT) pour accueillir et pousser vers l'avant tous les moyens d'opérer. La BLIAT de Bamako, déployée début 2013 aux prémices de l'opération Serval illustre ce deuxième défi logistique consistant à nourrir la force de l'énergie nécessaire pour livrer la première bataille.
- Enfin, en garantissant aux forces les ressources dont elles ont besoin, la logistique assure leur capacité à durer, surtout quand l'opération s'installe dans la durée⁴. L'exploitation de tous les modes d'acheminement, combinés avec précision, organise les flux d'entretien entrants et sortants – y compris ceux des relèves d'unités qui permettent aux théâtres d'opérations de respirer. C'est le troisième défi logistique, qui consiste à maîtriser les flux pour permettre à la force de durer. C'est l'une des missions essentielles du CSOA que de garantir le lien vital entre les niveaux logistiques, stratégiques et opératifs.

Dans ces trois volets, la maîtrise logistique s'impose comme un facteur de supériorité opérationnelle, qui distingue les armées les plus résilientes de celles qui ne disposent plus de l'autonomie nécessaire pour s'engager. Historiquement, il n'y a pas de grande armée sans grande logistique.

3. Le document « Action Terrestre Future » publié en 2016 retient 8 facteurs de supériorité opérationnelle (FSO) : compréhension, coopération, agilité, masse, endurance, force morale, influence et performance du commandement.

4. La capacité à durer dépend du volume des forces, des équipements et des stocks, de l'organisation et de la capacité à régénérer le capital humain et matériel.

L'émergence du couple stratégie-logistique

Les progrès aidant, les armements ne cessent de gagner en complexité, avec des systèmes d'armes de plus en plus sophistiqués dont la gestion du potentiel est devenue un véritable enjeu opérationnel. La maintenance d'un *Rafale* ou d'un *Tigre* consiste en une série de tâches extrêmement complexes faisant intervenir de nombreux spécialistes dans des infrastructures adaptées.

L'entrée dans l'ère des armées de haute technologie, qui font le pari de l'ascendant technique au prix d'investissements croissants, impose d'ores et déjà une réévaluation des facteurs logistiques dans les principes de la guerre. La modernisation des équipements et leur complexité croissante (augmentation du nombre de pièces et de composants en particulier) sont un phénomène majeur, qui confirme le caractère essentiel du couple stratégie-logistique pour les opérations futures. Une armée ultra-sophistiquée, dépendant lourdement de la disponibilité de ses équipements pour s'engager, doit accepter de conférer davantage de poids aux facteurs logistiques dans le processus de prise de décision.

Alors que la planète comptera dans quelques années plus de 9 milliards d'habitants avec des ressources âprement disputées, la question des moyens s'imposera de plus en plus à celle des ambitions. Avant toute action, et sans minimiser la portée des autres facteurs, la question logistique – en l'espèce celle de l'accès aux ressources, de leur transformation et de leur emploi – déterminera les choix stratégiques futurs. Ces mêmes choix seront conditionnés aux moyens disponibles, la conquête des ressources pouvant constituer le pivot d'une stratégie.

La question logistique déterminera les choix stratégiques futurs

L'exemple de l'énergie opérationnelle (carburant et électricité) est emblématique de la dépendance grandissante aux ressources des armées, dont les moyens sont de plus en plus énergivores⁵. Une étude conduite en 2019 par le Commandement de la logistique des forces (COMLOG) retient que les unités SCORPION de l'armée de Terre verraient leur consommation en carburants augmenter de 20 % dans la décennie à venir. On peut ajouter à cela la gourmandise énergétique des postes de commandement dont les besoins sont déjà à peine couverts par les moyens spécialisés du Génie et du Service de l'infrastructure de la défense (SID). Ainsi, la quantité d'énergie disponible pourrait demain s'imposer comme un facteur clé de la décision opérationnelle.

5. P. Kaeser, « La sécurité énergétique des armées françaises. Le soutien pétrolier à l'heure de la transition », *Focus stratégique*, n° 66, Ifri, mars 2016.

LES ENJEUX LOGISTIQUES MAJEURS D'AUJOURD'HUI

Dans une spirale de complexité croissante, la logistique opérationnelle doit résoudre quelques équations internes pour se renouveler et rallier les objectifs des engagements futurs. L'expérience partagée avec les principales puissances militaires pose une série de questions majeures, dont les réponses pèseront sur la performance des armées.

L'interarmisation et ses dommages collatéraux

L'idée première est vertueuse : chercher l'optimisation de l'outil logistique par la mutualisation des moyens regroupés en services interarmées spécialisés, et mettre ainsi fin à de coûteuses redondances, au risque d'entamer l'autonomie logistique des composantes. La réorganisation des vingt dernières années a permis l'agrégation de nouvelles « planètes » telles que le service de santé des Armées, le service du commissariat des Armées ou encore le service de l'énergie opérationnelle, qui orbitent autour du « soleil » de l'État-major des Armées, selon des rythmes et des tracés singuliers.

S'éloignant progressivement de l'idée initiale d'une optimisation des capacités, cette politique a provoqué un compartimentage des sous-fonctions logistiques, aboutissant au cloisonnement d'un domaine dont la force historique est précisément l'unité d'action. Si des solutions palliatives, sous forme de passerelles de coordination ou de contrats de service, ont été mises en place pour canaliser les énergies centrifuges, un nouvel équilibre reste à trouver pour recréer un ensemble logistique cohérent et unifié, à même de développer les pratiques qu'exigeront les engagements de demain. La logistique est d'autant plus forte qu'elle est intégratrice et intégrée, capable d'abattre les murs qui la segmentent. L'idée d'un commandement logistique interarmées ne doit plus être un tabou.

L'accélération de la transformation numérique logistique

L'avenir de la logistique dépendra largement de la maîtrise des nouveaux outils numériques qui offriront, en temps réel, une meilleure traçabilité des ressources et une réelle anticipation des besoins des unités soutenues. La logistique civile ne se trompe pas en investissant massivement dans la digitalisation de ses activités pour rester dans la course à la performance. L'armée américaine s'intéresse de près aux applications développées par Amazon. Dans la même veine, notre logistique opérationnelle doit organiser sa propre transformation numérique, au même rythme que les autres acteurs militaires, au risque de décrocher du système global d'information et de commandement.

L'avenir de la logistique dépendra de la maîtrise des nouveaux outils numériques

Les armées françaises sont confrontées à un maquis de Systèmes d'information logistique (SIL)⁶, pour la plupart non interopérables – effet direct et visible d'une interarmisation mal contrôlée conduisant au cloisonnement des systèmes. L'effort à produire est donc collectif, intéressant toutes les composantes et tous les services, devant aboutir à l'émergence de nouveaux systèmes connectés et partageant une vision commune de la situation logistique des opérations soutenues. À rebours des préventions de ceux qui craignent l'exercice de la transparence, l'interconnexion de tous les SIL doit doper le cerveau logistique des armées, en lui offrant une compréhension totale de tous les indicateurs fonctionnels.

Les limites de la coopération logistique multinationale

La mise en commun de capacités logistiques coûteuses et rares est inscrite comme un dogme de toute alliance militaire, en particulier à l'Organisation du traité de l'Atlantique nord (OTAN) qui considère cet effort de mutualisation et d'interopérabilité comme une priorité. L'idée d'une « internationale de la logistique opérationnelle » est louable, en ce qu'elle donne accès à un vaste réservoir de moyens prêts à l'emploi pour honorer toutes les demandes. Début 2013, l'armée française a été capable de se projeter rapidement au Mali grâce à l'aide apportée par les avions gros-porteurs de nations amies. À cet égard, le Commandement européen du transport aérien, créé en 2010, offre une belle vitrine de la mutualisation des moyens militaires⁷.

Pourtant, la réalité est souvent différente, et rares sont les nations occidentales capables de contribuer significativement à l'effort collectif du soutien des opérations multinationales en mettant à disposition des moyens non hypothéqués par les seuls besoins nationaux. Dans les faits, chaque génération de forces pour une opération donne lieu à d'âpres négociations entre les nations contributrices pour fixer les modalités, à chaque fois différentes, d'un soutien partagé. Dans certains cas, la France propose elle-même ses services pour convaincre certaines nations partenaires de se joindre à elle, comme elle l'a fait dans les Balkans ou pour l'opération EUFOR Tchad-RCA. Tout en contribuant à l'effort collectif de partage du fardeau, l'enjeu doit rester pour la France de conserver un spectre complet de capacités logistiques opérationnelles afin de ne pas dépendre d'un processus de contributions multinationales toujours long et incertain. C'est le prix d'une certaine autonomie stratégique qui se joue ici.

6. À titre d'exemples : SILRIA pour les acheminements, SEPIA pour les stocks de carburants, SINAPS pour les stocks du service de santé, SIMAT pour la maintenance opérationnelle ou encore SIGLE pour le soutien de la flotte.

7. EATC : European Air Transport Command qui regroupe des moyens de transport aérien provenant des Pays-Bas, de la Belgique, de la France, du Luxembourg, de l'Allemagne, de l'Italie et de l'Espagne.

Le mirage de l'externalisation

Souvent présentée comme la solution « clé en main » à tous les déficits capacitaires, avec des coûts et des performances estimés comme inatteignables par un système ancien « en régie », l'externalisation des prestations logistiques est un réflexe universel de cabinet, qui y voit l'occasion de réduire une empreinte logistique militaire jugée toujours trop pesante.

L'externalisation est un mode opératoire indispensable, qui offre des capacités additionnelles permettant de concentrer des moyens logistiques militaires toujours comptés sur les missions les plus sensibles ou les plus risquées. Un travail fin de complémentarité dans l'espace et le temps permet d'éviter les redondances coûteuses, sauf à des fins de réversibilité. Le recours aux *Antonov 124* ukrainiens pour la projection de nos forces sur les théâtres d'opérations, dont la capacité d'emport de 60 tonnes en moyenne est bien supérieure à celle de l'*A400 M*, et le recours plus modeste aux transporteurs routiers locaux au Mali, nous fournissent deux exemples de cette juxtaposition des moyens militaires et civils. L'engagement de l'Economat des Armées aux côtés de nos unités montre l'efficacité globale du modèle français, bien loin du modèle anglo-saxon des *contractors*.

À l'occasion des réévaluations régulières des capacités militaires essentielles, des options d'externalisation de pans entiers du domaine logistique comme le transport, la maintenance de certains équipements ou le soutien de l'homme sont systématiquement poussées en avant, selon l'idée qu'un marché concurrentiel existe et qu'il permettrait de générer de substantielles économies tout en garantissant une remontée en puissance en cas de besoin. Sans nier l'intérêt de l'externalisation pour compléter la panoplie des moyens militaires, cette idée récurrente remet en cause l'existence même d'un outil logistique opérationnel complet et permanent, capable de répondre dans l'urgence et d'assurer le minimum d'autonomie nécessaire, y compris dans des conditions très dégradées, lorsque les prestataires civils peuvent être empêchés d'opérer.

Le défi du retour des engagements de haute intensité

Les opérations extérieures dans lesquelles la France s'engage depuis trente ans imposent un effort constant aux acteurs de sa logistique opérationnelle, sans pour autant les mettre véritablement en tension, en dehors de quelques pics d'activité comme la projection de l'opération Serval début 2013 par exemple. Jusqu'à présent, les armées se sont montrées capables de générer et régénérer les ressources nécessaires à leurs engagements, même si l'effort n'est pas indolore.

La perspective, désormais actée, d'un retour des guerres de haute intensité face à des adversaires disposant de toutes les capacités agressives, place la logistique opérationnelle devant une exigence nouvelle, bien supérieure à celle d'aujourd'hui, avec de probables effets de saturation de ses capacités. Le combat de haute intensité induit en effet un

nombre élevé de blessés et de destructions d'équipements, des consommations importantes en munitions et de probables actions directes contre les bases logistiques – et les postes de commandement – les contraignant à se déplacer régulièrement.

La logistique opérationnelle est placée devant une exigence nouvelle

Il importe donc de relancer une pensée logistique afin d'adapter et de préparer les capacités de soutien à des engagements nettement plus durs dans toutes les dimensions du spectre guerrier. Plus que de résilience et d'agilité, c'est d'innovation et d'imagination dont il faut faire preuve collectivement. L'aspect cumulatif des enjeux logistiques posés aujourd'hui demande une approche globale de la question, élaborée par des logisticiens capables d'embrasser une complexité technique grandissante, et nourrie d'une vision d'ensemble, loin des postures fonctionnelles partisans.

QUEL AVENIR POUR LA LOGISTIQUE OPÉRATIONNELLE, ENTRE LE TOUT ET LE RIEN ?

La frénésie d'innovations technologiques affecte tous les domaines de l'activité humaine, la logistique ne faisant pas exception. Les développements logistiques civils sont déjà nombreux, transformant peu à peu les modes opératoires des acteurs du domaine, accaparés par les nouveaux impératifs de la digitalisation, du développement durable, de l'omnicanalité ou de la livraison du dernier kilomètre.

À l'horizon visible

La logistique opérationnelle militaire française accuse un léger retard, principalement du fait de sa fragmentation, mais commence à intégrer dans ses réflexions doctrinales l'irruption des nouvelles technologies qui infléchiront sa trajectoire sur les décennies à venir. Sans chercher ici à être exhaustif, on peut évoquer cinq domaines illustratifs qui produisent déjà des effets mesurables.

Les drones. Profitant de la technologie des drones de combat, le secteur des drones logistiques est bouillonnant de nouvelles applications utiles pour le ravitaillement des zones isolées, l'évacuation des blessés ou plus simplement la surveillance des itinéraires et des bases logistiques. Les convois logistiques au Mali utilisent déjà la technologie des micro-drones *Black Hornet* de la firme norvégienne Prox Dynamics pour s'éclairer vers l'avant.

La robotisation. L'expérience tirée du monde industriel est déjà riche et montre qu'il est possible de remplacer l'homme dans des tâches fatigantes, répétitives et simples. Les applications militaires envisageables sont nombreuses dans les dépôts, les chantiers de manutention ou encore le ravitaillement des unités au contact par robots chenillés. Les « mules-robot », largement expérimentées, allégeront la charge des combattants en progression. Les exosquelettes entrent aussi dans cette famille de technologies qui

facilitent le travail du combattant⁸.

L'autonomisation. De nombreuses expérimentations bien avancées, civiles et militaires, sur les véhicules autonomes permettent déjà d'imaginer l'organisation de convois logistiques avec un nombre limité de combattants logisticiens embarqués. Il est déjà acquis que, demain, des poids lourds chargés de ressources non sensibles pourront circuler seuls entre bases logistiques, surveillés à distance. De manière générale, l'autonomisation des engins couplée à la robotisation s'inscrit comme une évolution majeure de la logistique opérationnelle dans les années à venir.

La maintenance prédictive. Grâce à la remontée d'informations en temps réel sur les équipements dotés de capteurs, les maintenanciers seront capables de mieux anticiper les aléas techniques et de les traiter rapidement, agissant en amont des pannes et limitant ainsi l'indisponibilité des matériels. Les gains de performance opérationnelle attendus pour les unités et les techniciens offrent des perspectives de réorganisation profonde de la chaîne maintenance, dont le plan de charge ne devrait cependant pas s'alléger dans une armée de haute technologie.

L'impression 3D. La fabrication additive, déjà testée au Mali, offre une alternative intéressante à l'approvisionnement de certaines pièces détachées, qui pourront demain être produites au plus près du lieu de monte. Couplée à la maintenance prédictive, cette technologie offrira à la chaîne maintenance des gains de temps et de coûts évidents même si de nouvelles contraintes apparaissent avec la nécessité d'espaces adaptés, un besoin supplémentaire en énergie et l'intervention de nouveaux experts qualifiés.

Avec quels premiers effets ?

Il ne fait guère de doute que les effets cumulatifs de ces nouvelles technologies changeront le paysage de la logistique opérationnelle à l'horizon 2030, sans pour autant parler de rupture à ce stade, puisqu'il ne s'agit que d'une modernisation poussée de tâches connues dans un monde guerrier aux modes opératoires « conventionnels ».

La génération des premières unités logistiques hybrides, juxtaposant action humaine et action automatisée, constituera la première incarnation de cette transformation. Un gain de performance opérationnelle est attendu avec moins de soldats et plus de robotique. La réduction des effectifs libérés par les tâches automatisées pourra s'orchestrer au profit des nouveaux métiers liés aux techniques innovantes, qui requièrent des niveaux de compréhension et de maîtrise supérieurs à ceux d'aujourd'hui. C'est donc à la construction d'une nouvelle cartographie des unités logistiques qu'il faut s'atteler pour réussir l'hybridation des organisations et des modes opératoires.

8. J.-C. Noël, « A la recherche du soldat augmenté : espoirs et illusions d'un concept prometteur », *Focus stratégique*, n° 99, Ifri, septembre 2020.

D'une logique de chaîne à une logique de réseau

L'effet d'entraînement technologique accélérera par ailleurs la réflexion sur la linéarité des déploiements logistiques, jamais remise en cause depuis l'Antiquité, avec un système arrière-avant balisé par l'échelonnement de bases logistiques de plus en plus légères au fur et à mesure de la proximité avec l'ennemi. Le champ de bataille de demain perdant lui-même de sa linéarité, la logistique opérationnelle doit se préparer à passer d'une logique de chaîne à une logique de réseau. La dronisation, la robotisation et l'autonomisation des unités logistiques, couplées à des systèmes interconnectés d'informations en temps réel, inciteront à revisiter l'organisation de la géographie logistique des armées en opérations avec une orientation possible vers un système neuronal maillant, gage de souplesse et de résilience.

Au-delà de l'horizon

La véritable rupture dans le domaine de la logistique opérationnelle interviendra plus tard, à l'horizon 2050, avec le changement probable du visage de la guerre qui pourrait s'exiler dans les domaines encore peu fréquentés du cyberspace, de l'espace, ou des eaux très profondes, laissant une part réduite aux affrontements conventionnels.

À cet horizon, l'homme cherchera à s'exfiltrer des effets directs de la violence des combats, aidé en cela par :

- une intelligence artificielle capable de contrôler tous les systèmes ;
- l'invention d'autres formes de mobilité réduisant l'espace-temps ;
- le binôme robotisation-autonomisation poussé à son maximum ;
- et de manière générale tous les progrès technologiques qui restent encore à venir.

Cette spirale bousculera les principes de la guerre et de sa logistique associée. Dans cette hypothèse, l'action du tacticien se limitera à assurer le bon fonctionnement de systèmes de combat envoyés à l'affrontement par délégation. Le triomphe de la technologie verra la fusion en une seule fonction de la tactique et de la logistique, une entité dont il convient aujourd'hui d'écrire les termes du futur contrat de mariage.

Jean-Marc Bacquet est général de corps d'armée en deuxième section. Il a occupé de nombreux postes à responsabilité logistique, en interarmées comme au sein de l'armée de Terre, aux niveaux tactique, opératif et stratégique. Il a contribué à toutes les études récentes portant sur la logistique opérationnelle. Il a mis sur pied le pilier logistique opérationnel de l'armée de Terre.

Comment citer cette publication :

Jean-Marc Bacquet, « La redécouverte du défi logistique militaire », *Briefings de l'Ifri*, Ifri, 26 mai 2021.

ISBN : 979-10-373-0360-8

Les opinions exprimées dans ce texte n'engagent que la responsabilité de l'auteur.

© Tous droits réservés, Ifri, 2021

Couverture : © Fred Marie/Shutterstock.com



27 rue de la Procession
75740 Paris cedex 15 – France

Ifri.org

