



Le transport point-à-point par fusée représente une révolution logistique et stratégique, permettant des trajets intercontinentaux en moins d'une heure, avec des implications majeures pour le commerce et la défense.



Le transport point-à-point par fusée, permettant de relier deux points du globe en moins d'une heure, est sérieusement envisagé par plusieurs acteurs. Initialement développé pour les missions spatiales, l'utilisation de fusées comme moyen de transport d'un point à l'autre de la terre, suscite l'intérêt des grandes puissances pour ses applications de logistiques militaires et commerciales. Deux grandes approches technologiques émergent : les fusées entièrement réutilisables et les navettes suborbitales, capables d'atteindre des altitudes et vitesses bien supérieures aux avions classiques.

Aux États-Unis, SpaceX est pionnier avec son programme *Starship*, conçu pour les missions interplanétaires mais étudié pour le transport terrestre rapide. L'*US Air Force* et la NASA y voient une opportunité stratégique, notamment pour des déploiements militaires ultra-rapides. En 2022, SpaceX a obtenu un contrat de 102 millions de dollars dans le cadre du programme *Rocket Cargo*¹, explorant la faisabilité de livraisons express

¹ « ROCKET CARGO FOR AGILE GLOBAL LOGISTICS ». Air Force Research Laboratory [en ligne], 2025 [Consulté le 06/032025]. Disponible sur : <https://afresearchlab.com/technology/successstories/rocket-cargo-for-agile-global-logistics/>.

de matériel et de troupes à bord de sa fusée géante. Il deviendrait possible d'acheminer du matériel militaire en quelques minutes dans des zones sensibles, telles que l'Asie-Pacifique ou le Moyen-Orient.

La Chine, avec l'Agence spatiale chinoise (CNSA) et *SpaceTransportation of China (Lingkong Tianxing Technology)*, avance également sur des concepts similaires. Un prototype d'avion spatial réutilisable est prévu pour 2025, renforçant les ambitions chinoises en matière de logistique rapide et de souveraineté militaire. Une telle capacité offrirait un avantage stratégique, notamment en mer de Chine méridionale, où les tensions géopolitiques sont croissantes.

En Europe, le retard est manifeste. L'ESA n'a pas structuré de programme spécifique pour le transport point-à-point et reste focalisés sur d'autres technologies et applications. L'absence d'investissement et d'intérêt institutionnel empêche l'Europe de concurrencer les initiatives américaines et chinoises. Toutefois, certaines entreprises du *Newspace* comme *POLARIS Raumflugzeuge GmbH* en Allemagne et *Dawn Aerospace*, entreprise néo-zélandaise installée aux Pays-Bas, développent des véhicules suborbitaux réutilisables pour l'expérimentation mais également adapté ou facilement adaptable au transport à une échelle moindre et plus abordable qu'un *Starship* pour une utilisation commerciale.

Outre le transport de fret et de passagers, les fusées et véhicules suborbitaux sont déjà utilisés comme bancs d'essai pour les technologies hypersoniques et supersoniques. *Rocket Lab* utilise sa fusée *Electron* pour tester des concepts destinés aux applications militaires et scientifiques pour l'US Air Force, tandis que *Stratolaunch* développe des véhicules hypersoniques comme le *Talon-A*, conçus pour simuler des conditions de vol extrêmes. Ces initiatives montrent que les technologies de lancements spatiaux trouvent des applications bien au-delà de leurs objectifs originaux, en renforçant notamment les capacités de défense et de surveillance.

L'essor du transport point-à-point par fusée pourrait être une capacité stratégique pour la logistique militaire et offrir une nouvelle application aux technologies de lanceurs. Cependant, d'importants défis restent à surmonter, notamment les contraintes technologiques et réglementaires. La proximité des zones de lancement et

d'atterrissage avec des infrastructures habitées pose des questions de sécurité pour une utilisation commerciale, tandis que sa viabilité économique et environnementale reste encore à démontrer.

