

LA RUÉE VERS LE NORD...

La politique extérieure étant momentanément en veilleuse, jusqu'en mars où le problème allemand reprendra sans doute toute son importance, nous allons nous évader de son étude.

Dans une série d'articles parus dans *le Figaro* des 13, 14 et 15 décembre, Paul-Émile Victor a présenté, avec toute la richesse qu'un technicien peut donner à un sujet qui lui est cher, l'intérêt que comporte pour l'avenir, le contrôle aérien de la zone arctique.

La question est d'importance, *Le Monde* dont on connaît le sérieux et aussi l'inspiration a donné une étude également de la question; *Combat* dans un autre ordre d'idées, a produit un article qui, faisant ressortir toutes les grandes lignes de communications aériennes, rejoignait les données techniques de Paul-Émile Victor. Une constatation s'impose immédiatement: les plus grands centres économiques mondiaux se trouvent bien fixés entre le cercle polaire et le 30 degré Nord, puisque 43 villes d'un million d'habitants se trouvent dans l'hémisphère nord et que parmi celles-ci 36 sont plus près du cercle polaire que de l'Équateur. Quand on songe que les centres de plus d'un million d'habitants sont au nombre de 47 dans le monde, la prédominance de l'hémisphère boréal sur l'austral est indiscutable.

Le contrôle aérien du monde pourrait se faire par 13 baies de contrôle: Natal, Dakar, Tunis, Bagdad, Calcutta, Port-Darwin, Formosè, Sakhaline, Porto-Rico, Terre-Neuve, l'Irlande du Nord, les Spitzberg. La majorité de ces points se trouve sous contrôle anglais, américain et français. L'U.R.S.S n'ayant que Sakhaline et le Japon Formose sous toutes réserves; ce système mettrait donc tous les grands centres industriels mondiaux, qui se trouvent en même temps concentrés autour de l'Atlantique, sous une surveillance étroite de quelques puissances... Le point à retenir est que les 36 centres économiques mondiaux les plus importants par leur position géographique, peuvent être reliés, entre eux par la route aérienne la plus courte, celle qui passe le plus près du cercle arctique, la ligne New-York-Moscou par la voie polaire est plus courte de 1.000 kilomètres que par l'Atlantique et Paris vers Moscou. De plus, une fois aménagées les bases d'escales, la rentabilité de ces routes est meilleure que celles utilisées actuellement; quant, aux conditions atmosphériques nécessaires au vol, elles seraient supérieures à celles des zones tempérées. Dès la fin de 1945, l'importance de la zone arctique a fait l'objet d'un projet de loi déposé devant le Congrès aux termes duquel différentes bases aériennes seraient organisées au Groenland; en conclusion les bases-clés de Fairbanks en Alaska et du Spitzberg, permettant le contrôle de tout l'Atlantique-nord et de la mer Arctique, que ce contrôle soit d'une importance primordiale, pour une aviation commerciale intercontinentale, c'est dès maintenant prouvé, et l'on peut déjà concevoir que l'avance américaine de ce côté va essayer de se maintenir; mais nous sommes dans un régime capitaliste, où la course aux débouchés sous la forme pacifique, ne tarde pas, lorsque les accords commerciaux, les partages de zones d'influences, ne sont plus en mesure de contenter les appétits, à se transformer de la manière que l'on sait: 1914-1918-1939-1945 et la suite sont suffisamment clairs pour justifier notre pensée à ce sujet. Et puis Paul-Émile Victor, explorateur polaire de grande classe, ne termine-t-il pas son article ainsi: «*Ces deux aérodromes (Fairbanks et le Spitzberg) permettent le contrôle de l'espace situé au-dessus de l'Atlantique Nord et au-dessus de la mer Arctique, espace qui réunit toutes les conditions les meilleures pour les opérations aériennes de toutes sortes*». Lui non plus n'est pas dupe, c'est toute une stratégie nouvelle à étudier - les états-majors des puissances mondiales ont retroussé leurs manches, aucun d'eux ne veut perdre le Nord.

A. NONUMA.