

Opération "IRAQI FREEDOM" : un casse-tête logistique ou une réussite éclatante de la logistique militaire américaine?

Autor(en): **Streit, Pierre**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **148 (2003)**

Heft 6-7

PDF erstellt am: **25.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-347153>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Opération «IRAQI FREEDOM»

Un casse-tête logistique ou une réussite éclatante de la logistique militaire américaine ?

Logistics is traditionally an unglamorous and under-appreciated activity. To generalize, when the battle is going well, the strategist and tactician are lionized ; it is only when the tanks run out of gas that people go head-hunting for the logisticians

Lt-général William G. Pagonis¹

La percée des forces coalisées jusqu'à Bagdad a constitué un défi logistique risqué. Plus elles s'approchaient de Bagdad et plus leurs lignes de ravitaillement, depuis leur base principale, le Koweït, s'étiraient, au risque d'être exposées à des coups de main, des embuscades ou des raids. A l'heure où les Anglo-Américains occupent l'Irak, quelques leçons peuvent déjà être tirées dans le domaine logistique et servir à la «Logistique XXI».

■ Cap Pierre Streit

Quelques données du problème

■ Bagdad - frontière koweïtienne (Berne-Marseille): 450 km de routes et de pistes qu'il faut sécuriser.

■ Trois logisticiens sont nécessaires pour soutenir la mission d'un combattant américain. Pour les quelque 90000 combattants engagés fin mars 2003 en Irak, ce sont donc environ 280000 personnes qui, depuis les Etats-Unis jusqu'au théâtre d'opérations irakien, assurent le soutien logistique.

■ Début mars 2003, près de 400000 tonnes d'équipements

et de ravitaillement ont été transportés par air et par mer pour l'opération «IRAQI FREEDOM» et près de 170000 personnes transportées par voie aérienne, le troisième en volume depuis celui du pont aérien de Berlin (1948-49) et celui de la première guerre du Golfe en 1990-1991.

■ Principaux problèmes: acheminer le carburant, la munition et... l'eau, des biens de soutien qui représentent de gros volumes de transport.

■ Une division de l'*U.S. Army* (16000 hommes) consomme en moyenne plus d'un million de litres d'eau par jour.

■ Un seul char *M1 Abrams* en opération consomme plus de 200 litres de carburant à l'heure et un hélicoptère de combat de type *Apache* 400 litres.

Un plan d'opérations remanié

Le plan que l'état-major du général Franks, commandant en chef des forces coalisées, a conçu pour occuper l'Irak, a été amendé à plusieurs reprises. Au départ, il aurait souhaité disposer du double des unités actuellement engagées, malgré la présence de deux divisions aéroportées. Depuis l'opération franco-britannique «MOUSQUETAIRE» à Suez en 1956, on est dans l'ignorance de l'efficacité de telles unités employées de façon massive. La stratégie adoptée a donc suscité beaucoup de questions, amplifiées par trois paramètres: au départ, l'optimisme exagéré des dirigeants politiques américains,

¹ Le général Pagonis a dirigé la logistique des opérations «DESERT SHIELD» et «DESERT STORM» en 1990-1991.

un «fétichisme technologique»², une mauvaise appréciation, dans la phase initiale, des «possibilités ennemies». D'un point de vue logistique, une

telle stratégie a un coût, non seulement financier. Sur le terrain, alors que les pannes matérielles se multiplient en raison des tempêtes de sable ou des

contrastes thermiques, l'emploi massif de «munitions intelligentes» et de missiles de croisière n'est pas illimité dans le temps³.

Appréciation de la situation logistique au début avril 2003

Le règlement *Le soutien* (52.31, chi 45) en vigueur dans l'armée suisse donne une grille d'appréciation que l'on peut à notre sens tenter d'appliquer en Irak.

1. Domaines tactiques

- Mission: renverser le régime de Saddam Hussein.
- Intention du commandant (général Franks): contourner les villes et agglomérations sud-irakiennes pour progresser au plus vite vers la capitale Bagdad, le «centre de gravité» du régime, et s'en emparer.

2. Domaines techniques (logistiques)

■ Besoins en biens de soutien ⁴	<ul style="list-style-type: none"> ■ Par exemple : <ul style="list-style-type: none"> – 10 litres d'eau potable, par jour, par combattant⁵ – 1000 litres de carburant tous les 160 km pour un char <i>Abrams</i> (qui en consomme 300 par heure de combat)
■ Effectifs/nombre/quantités (en Irak) ⁶	<ul style="list-style-type: none"> ■ 68000 Américains ■ 600 chars Abrams ■ 21000 Britanniques
■ Bilan	<ul style="list-style-type: none"> ■ 89000 hommes X 10 = 890000 litres d'eau ■ 600 chars X 1000 litres = 600000 litres de carburant pour ces seuls véhicules
■ Approvisionnement/Acquisition	<ul style="list-style-type: none"> ■ Moyens de transport supplémentaires, dont des moyens aériens (avions de transport, hélicoptères) ■ Construction d'un oléoduc reliant le Koweït aux lignes avancées
■ Conclusion	<ul style="list-style-type: none"> ■ Mise en place de relais de ravitaillement sécurisés entre le Koweït et Bagdad ■ Train logistique permanent, 24 heures sur 24

² Michel Audétat: «Les trois péchés capitaux des Américain », Dimanche.ch, 30.03.03, p. 4.

³ Les stocks de missiles Tomahawk auraient été réduits d'un tiers après une semaine de combats. Source: <http://www1.iraqwar.ru/>.

⁴ Sans compter avec l'aide humanitaire (l'eau et les vivres de première nécessité) à la population, qui est la preuve que la coalition a fait la guerre au régime de Saddam Hussein et non pas aux Irakiens.



Une partie des véhicules de la 7^e brigade blindée britannique («les Rats du désert») chargés à Emden (D).

Cette appréciation s'est appliquée à deux domaines, alors que les Anglo-Américains ont déployé plusieurs centaines de systèmes d'armes, allant du fusil d'assaut au missile *Tomahawk*. Une division comme la fameuse 3^e division d'infanterie mécanisée, le fer de lance de l'offensive terrestre américaine, aligne quelque 650 véhicules à chenilles, sans compter les véhicules à roues (les énormes jeeps *Hummer*, les camions-citernes, les camions de transport, etc.).

La logistique américaine

On peut distinguer deux échelons logistiques: la logis-

tique arrière au Koweït (EARS)⁵ et une logistique de combat plus mobile (EAVS) qui partage les risques de la guerre avec les troupes combattantes et les commandos, une véritable «logistique du champ de bataille». Cette logistique arrière et cette logistique opérationnelle peuvent mobiliser trois à quatre hommes pour un combattant sur le théâtre d'opérations.

Sur le terrain même des opérations, l'état-major a fait déployer «une logistique de projection». Ces moyens se déplacent au rythme des troupes de l'avant mais ils se repositionnent derrière elles tous les 40 à 50 kilomètres, hors de portée

de l'artillerie irakienne. Au plus près des forces combattantes, la logistique américaine installe des relais – plots de ravitaillement intermédiaires, bacs souples de carburant de 10000 litres pour les véhicules terrestres et les hélicoptères, vivres sous forme de rations, munitions – qui forment une chaîne d'approvisionnement pour la troupe à venir. Des camions banalisés, des citernes et des hélicoptères de transport ravitaillent l'avant.

A cette chaîne logistique, il faut ajouter les mécaniciens, chargés des réparations sur place quand c'est possible, et les médecins et les infirmiers du Service de santé, voués aux soins ne nécessitant pas un retour vers l'arrière.

La logistique XXI

Le lundi 24 mars, le ministre britannique de la Défense, Geoff Hoon, a concédé que, face à une avancée «significative» vers le Nord, il ne fallait pas sous-estimer «l'énorme logistique requise pour cela». Le danger vient, en effet, d'un étirement des lignes de ravitaillement, qui ne serait pas cohérent avec le dispositif de bataille mis en place devant Bagdad. On a vu, dans le passé, des troupes à court de carburant ou de munitions interrompre leur progression. Ce fut le cas en automne 1944 pour les forces alliées en

⁵ Soit seulement l'eau potable nécessaire à la survie du combattant en milieu désertique. L'eau pour l'hygiène personnelle ou la subsistance collective n'est pas prise en compte.

⁶ Ce sont là des estimations (valables au 28.03.03). Source : <http://www.globalsecurity.org/>.

⁷ EARS = Echelon arrière de soutien;

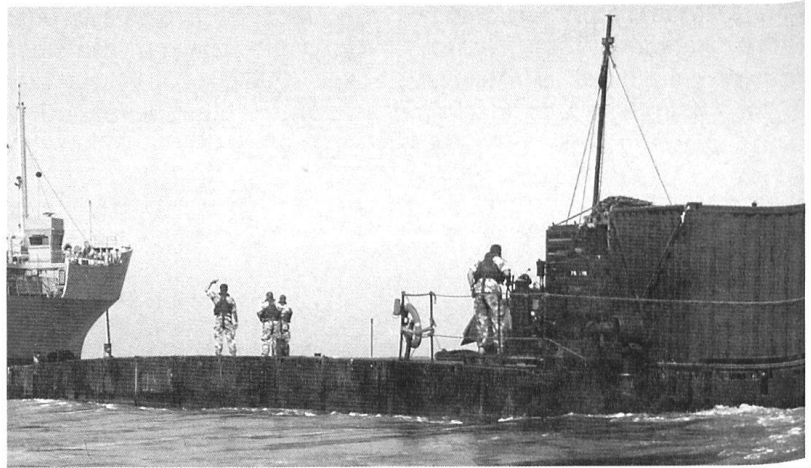
EAVS = Echelon avancé de soutien, soit les deux échelons valables actuellement dans les formations TML de l'armée suisse.

Europe, alors que l'armée allemande sur le front occidental avait été pratiquement anéantie après la bataille de Normandie et le désastre de la poche de Falaise. Selon plusieurs experts, c'est l'inexistence d'une aviation de combat irakienne qui a permis à cette logistique de fonctionner.

Ce sont des constats qui, au moment où l'armée suisse s'apprête à faire « sa révolution logistique », doivent être pris en compte. Les questions suivantes retiennent l'attention en particulier dans l'optique de « Logistique XXI » :

1. Sûreté.- Les formations logistiques mobiles doivent être protégées. Ne compter que sur leurs propres capacités de défense (armement individuel) n'est pas suffisant. Les premiers prisonniers américains tombés dans les mains des Irakiens appartenaient au train logistique; ils sont tombés dans une embuscade près de Nassiriyah, 350 km au sud-ouest de Bagdad.

2. Moyens de transport aériens.- Une partie importante de la logistique opérationnelle coalisée est acheminée par voie aérienne. De ce point de vue, l'hélicoptère de transport joue un rôle essentiel. La logistique d'une force armée entièrement mécanisée (comme l'Armée XXI) ne nécessite donc pas seulement des moyens de transport terrestre, mais aussi aérien. En Suisse, l'hélicoptère de transport *Super Puma* et ses 4 tonnes de charge utile extérieure pourraient jouer ce rôle.



Le 90% de la logistique reste transporté par mer comme en 1990.

3. Généralisation du conteneur.- Les biens de soutien sont transportés par voie terrestre ou aérienne vers des points de ravitaillement sécurisés, où les formations de combat en prennent possession. Ce déroulement n'est possible que s'il y a eu au préalable une coordination très précise entre le commandement tactique et le

commandement logistique, selon le principe « la bonne quantité au bon endroit et au bon moment ». C'est précisément le but du « dialogue logistique » appelé à devenir un élément essentiel du travail d'état-major pour les futurs cellules logistiques des états-majors de l'Armée XXI.

P. S. (10 avril 2003)



L'avion de transport américain C-17 peut embarquer près de 80 tonnes de fret sur une distance de 4440 ou 8700 km (convoyage).