

"Red Ball Express" : la voie de ravitaillement la plus célèbre

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): - **(2007)**

Heft [2]: **Histoire militaire**

PDF erstellt am: **19.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-346801>

Nutzungsbedingungen

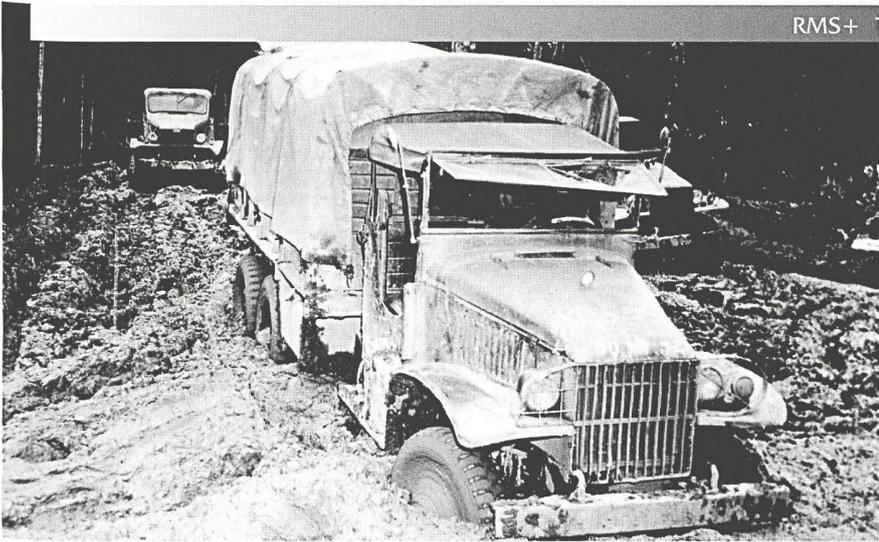
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.



Difficultés de circulation sur la «Red Ball Express».

« Red Ball Express » : la voie de ravitaillement la plus célèbre

Maj Pierre Streit

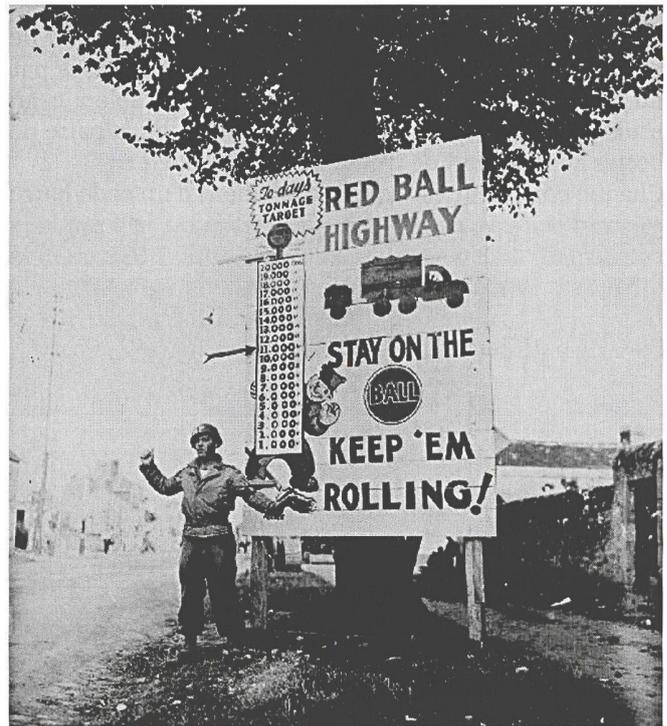
Directeur scientifique, Centre d'Histoire et de prospective militaire (CHPM).

Face aux problèmes de ravitaillement qu'ils connaissent dès la fin de la bataille de Normandie, les Alliés décident d'utiliser pour le ravitaillement de chacune de leurs divisions une route à sens unique double. Interdites à la circulation civile et militaire locales, on les appelle les « Red Ball Express ».

Durant l'été 1944, les bombardements alliés, les destructions allemandes et les sabotages de la Résistance française réduisent à bien peu de choses le réseau ferroviaire : 3200 ouvrages d'art détruits, 5000 km de voies hors d'usage, 15 grands triages inutilisables, un matériel roulant réduit de moitié. Ce bilan éloquent donne une idée des conditions extrêmement difficiles dans lesquelles le rail doit être rétabli afin d'assurer, dans le prolongement du débarquement, le ravitaillement des 6 armées alliées engagées en Normandie.

Sur le front occidental, dès la fin du mois d'août 1944, Bradley et Montgomery prennent la tête de l'offensive qui, au nord de la Seine, a pour objectif la Belgique. Les Américains progressent vers la frontière franco-allemande. Les troupes de Montgomery prennent Anvers le 3 septembre, et les premières patrouilles américaines traversent la frontière allemande le 11 septembre. Mais la progression s'arrête alors : les armées allemandes, d'abord disloquées, se sont reconstituées et Hitler a nommé commandant le feld-maréchal Walter Model, le « pompier du Reich ». En outre, Montgomery a atteint des obstacles naturels difficilement franchissables : la Meuse et le Bas-Rhin, tandis que les Américains se heurtent à la ligne Siegfried, construite par les Allemands dans les années 1930.

Mais les Alliés ont avant tout de graves problèmes de ravitaillement : carburant et munitions se font rares. Il faut les acheminer depuis les ports français de la Manche, sur près de 800 km, alors que routes et voies ferrées sont dans un état catastrophique. Jusqu'au dégagement et à la remise en service du port d'Anvers, les avancées



majeures deviennent impossibles. C'est pour faire face à ces problèmes que le système des « Red Ball Express » est mis sur pied.

Le système des « Red Ball Express »

Les « Red Ball Express » présentent deux avantages : elles diminuent le personnel d'entretien et de police militaire (les fameux « MP ») et elles évitent les embouteillages. Face à l'absence de menace aérienne, les convois adoptent même la circulation en colonne serrée qui permet d'augmenter le débit de circulation pour autant qu'une discipline de marche soit respectée.

Les éléments les plus marquants en sont : quitter la route pendant toute halte, ne jamais dépasser 50 mètres de distance entre les véhicules, s'arrêter uniquement là où cela est permis, maintenir sa vitesse, effectuer des changements de vitesses rapides (il n'y a pas de boîtes automatiques à l'époque), prendre de l'élan avant une montée, s'assurer du plein du réservoir à chaque halte, dégager rapidement le véhicule en cas de panne.

En définitive, si la 3^{ème} armée du général Patton est bloquée dans son avance fin août 1944 par manque de carburant, alors que ses avant-gardes sont à 150 km de la frontière allemande, ce n'est pas parce que l'essence manque, mais parce qu'il n'y a pas suffisamment de moyens de transport terrestre et aussi d'emport. Fin août 1944, il manque presque la moitié des 22 millions de *jerry cans* débarqués en France, à tel point que les enfants des écoles sont mis à contribution pour les récupérer ...

Transport et circulation en Irak

Lors de l'opération IRAQI FREEDOM en 2003, le même système a été adopté, avec certaines leçons tirées de l'opération DEERT STORM. En effet, en 1991, la moitié des 80'000 conteneurs envoyés dans le Golfe persique ont dû être ouverts, afin que les officiers de ravitaillement découvrent leur contenu... En 2003, les équipements et le ravitaillement qui ont été acheminés jusqu'au port de Shuaiba, au sud de Koweït City, ont été inventoriés par un système de gestion informatique comparable à celui utilisé par Federal Express. Chaque objet, de la paire de bottes au transport de troupe, a un code barre.

Chaque conteneur est équipé également d'un code barre et surtout d'une balise radio permettant à la logistique stationnaire de contrôler leur destination. Quant aux officiers de ravitaillement présents sur la ligne de front, ils peuvent commander des biens supplémentaires par le biais de portables connectés aux dépôts koweïtiens.

Du Koweït, des centaines de camions acheminent les biens par convois de 20-30 véhicules qui peuvent s'étendre sur près de 2 km. Chaque jour, au moins 24 de ces convois se déplacent sur les quelques routes qui mènent à la capitale irakienne. Lorsque les avant-gardes américaines se trouvent à 80 km de Bagdad, les convois mettent 24 heures pour les rallier, pour autant qu'ils ne soient pas attaqués en cours de route. Si les voies de ravitaillement sont sûres, ils peuvent mettre 18 heures. Des points de ravitaillement ont été érigés tous les 90 km et les plus avancés se trouvaient à près de 50 km des avant-gardes de la 3^{ème} division d'infanterie mécanisée, le fer de lance de l'offensive américaine.

La sécurité des convois a été un souci constant des Américains. La décision du Pentagone de hâter le début de l'opération IRAQI FREEDOM a eu pour conséquence indirecte que des centaines de camions, y compris des camions-citernes, ont dû être loués auprès d'entreprises civiles koweïtiennes ou de prestataires de services. Leur rôle a été déterminant dans l'appui logistique des formations combattantes, faute de moyens logistiques militaires.

Comme le souligne le général de brigade Boles, responsable de la logistique des forces terrestres durant l'opération IRAQI FREEDOM, *The last 50 kilometers are the toughest in logistics. That's where our papers get graded.*

P.S.

Pour en savoir plus :

Philippe BAUDUIN, *Normandie 1944. Quand l'or noir coulait à flots*. Damigny, Heimdal, 2004.

La gare de triage de Vaires sur Marne en avril 1944 et aujourd'hui

