

Zeitschrift: Armee-Logistik : unabhängige Fachzeitschrift für Logistiker = Organo indipendente per logistica = Organ independenta per logistichers = Organ indépendant pour les logisticiens

Herausgeber: Schweizerischer Fourierverband

Band: 77 (2004)

Heft: 4

Rubrik: Reportagen

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 01.04.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Convoi militaire français.

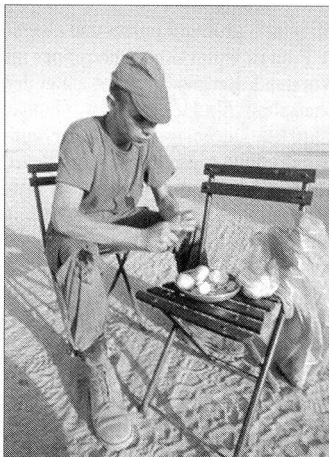
Opération Daguet (1990-1991): une logistique de projection (4)

CAP STREIT PIERRE

Telle qu'elle a été décrite dans les deux derniers articles, la logistique de l'Armée de Terre française a été éprouvée en grande partie lors de l'opération Daguet en 1990-1991. Les réflexions et les leçons tirées de cet engagement ont influencé fortement la professionnalisation décidée en 1996 par le Président de la République.

L'opération Daguet

C'est la réponse de la France à l'invasion du Koweït par l'armée ira-



Corvée de pommes de terre dans le désert.

kienne le 2 août 1990. Si cette opération a mis en évidence les qualités tactiques de l'Armée de Terre, elle a aussi souligné son manque de cohérence opérationnelle. En effet, la «division Daguet» est une division ad hoc, intégrée dans un dispositif à 5 composantes, sous les ordres du général de corps d'armée Michel Roquejoffre:

1. un EM interarmées fort de 350 militaires
2. une composante aérienne (12 avions Mirage 2000, 24 Jaguar)
3. une composante sanitaire
4. un «groupement de soutien logistique» (avant et arrière)
5. enfin, la division Daguet, soit près de 12 000 hommes en janvier 1991.

Cette dernière est une division blindée légère (2 régiments d'infanterie, 2 régiments blindés AMX 10 RC, 1 régiment du génie, 1 régiment d'artillerie, 1 régiment de commandement et de soutien), la 6^{ème} division blindée légère de la FAR, renforcée avant tout par d'autres régiments et états-majors de la Force d'Action Rapide (FAR). La FAR a été créée en 1984. Forte de 47 000 hommes, elle comprend 5 divisions et une brigade logistique; à l'origine, elle est destinée à intervenir rapidement dans la zone Centre-Europe ou outre-mer.

La Force d'Action Rapide (1986)

Effectif
47 000 hommes = 5 divisions

Armement
216 véhicules blindés (du type VAB)

868 armes antichar
200 hélicoptères

Au total, la division Daguet, dans son articulation de combat, aligne 132 hélicoptères toutes catégories, 214 VAB, 96 AMX 10 RC et seulement 44 chars de combat. Cette force est basée sur le concept d'engagement de la FAR, alliant puissance de feu (antichar) et mobilité.

Deux brigades américaines sont mises sous contrôle opérationnel français et renforcent massivement la division Daguet qui compte finalement près de 17 000 hommes (12 000 Français et 5 000 Américains).

La division est placée à l'extrême ouest du dispositif allié; elle a pour mission de s'emparer du point clé d'As-Salman et de couvrir les flancs du XVIII^{ème} corps aéroporté américain sur près de 300 km.

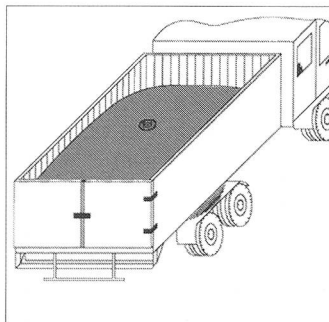
D'un point de vue logistique, la mission reçue implique un mouvement de 300 km suivi d'une action offensive dans une zone d'engagement profonde de 150 et large de 50 km.

La logistique

Quelques données du problème

1. Les distances et le transport

Des dépôts et magasins > port d'embarquement (Toulon)	800 km
De Toulon > port de débarquement (Yanbu)	5000 km
De Yanbu > Rafha (base d'attaque)	1400 km
De Rafha > As-Salman (objectif de l'attaque)	150 km



Citerne hélitransportable.

L'action logistique précède, accompagne et succède à l'action tactique.

Gén CA J. Carbonneaux

Les délais sont augmentés par les transbordements, la manutention, voire le reconditionnement des biens de soutien:

- à Toulon (de la route ou du train vers les navires)
- à Yanbu (des navires vers la route).

Contrairement aux Américains, les Français n'ont pas de moyens de transport aérien suffisants pour acheminer des volumes importants. Le projet actuel d'avion de transport européen (Airbus militaire A 400 M) est destiné à combler cette lacune.

2. Les tonnages

Les effectifs engagés (division Daguet, aviation, états-majors) ont nécessité:

- 60 tonnes d'eau par jour
- 15 tonnes de rations conditionnées
- 500 mètres cubes de carburants.

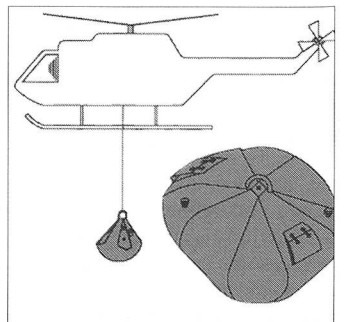
3. Autonomie de soutien

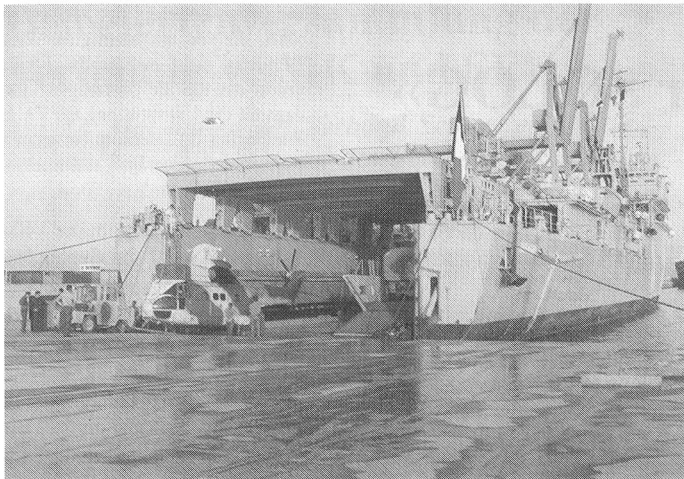
Au moment de passer à l'action, la division Daguet a emporté dans ses soutes et ses véhicules de ravitaillement 7 jours d'autonomie, soit environ 5000-6000 tonnes de biens.

4. Manutention

Les points suivants ont suscité l'attention dans ce domaine:

- Les contraintes du milieu désertique (contraste thermique diurne et nocturne),
- l'absence de matériel de manutention rapide pour les conteneurs maritimes,





L'importance du transport maritime.

- le stockage, la gestion et la distribution des trois carburants utilisés (essence, gasoil, kérosène).

5. Transport terrestre

De nouveaux camions lourds équipés d'un bras de chargement, capables avec leurs remorques de transporter 25 tonnes, ont été engagés pour la première fois. Pour éviter les transbordements, les conteneurs maritimes ont été chargés directement sur ces camions, comparables aux nouveaux camions Iveco de l'armée suisse. Au total, les 260 véhicules et 3400 conteneurs mis à disposition de la division Daguet ont transporté jusqu'à la fin du conflit 45 000 tonnes de biens.

Dans le domaine des carburants, il est apparu que les moteurs fonctionnant au gasoil (les camions et la majorité des véhicules blindés français) fonctionnent aussi avec le kérosène moyennant un additif et une perte de puissance de l'ordre de moins de 5%.

Le service du matériel a été décisif : les ateliers et dépôts de pièces détachées réparties entre Yanbu et Rafha ont géré 17 000 références codées. Ils ont reçu 2000 tonnes de rechanges, allant du moteur de char à la rondelle de contre-écrou. Le jour J de l'offensive terrestre, le taux de disponibilité du matériel a atteint 100%



Chars AMX 10 RC.

pour les matériels majeurs de combat.

6. Affrètement de moyens de transport civils

Une part importante des transports maritimes et terrestres a été assurée par des entreprises civiles, que ce soit des avions Boeing 747, des cargos, des ferrys ou des porte-conteneurs. Sur place, le soutien logistique de l'Arabie saoudite a été très important, que ce soit par la mise à disposition d'installations modernes (port de Yanbu, un terminal de l'aéroport international de Riyad notamment), le prêt de matériels spéciaux (porte-chars) et surtout la fourniture de tout le carburant, l'eau potable et la subsistance consommés par les militaires français durant l'engagement.

A suivre ...

INFORMATION

«Macolin» fête ses 60 ans

Il y a 60 ans jour pour jour, soit le 3 mars 1944, le Conseil fédéral décidait de créer à Macolin l'Ecole fédérale de gymnastique et de sport (EFGS). Depuis l'EFGS est devenue l'Office fédéral du sport (OFSP) – un centre de compétences et de prestations au service du sport suisse.

L'Ecole fédérale de gymnastique et de sport (EFGS) est née du souci d'améliorer la capacité de performance physique des soldats suisses. Entre temps, «Macolin» n'a cessé de multiplier ses secteurs d'activité. Toujours au centre de ses préoccupations, l'activité physique s'inscrit aujourd'hui dans le cadre d'une campagne nationale.

Transparence et vérité

(Réflexions pour un anniversaire)

Qu'est-ce que la transparence? Une exigence moderne de la part de ceux qui ne la pratiquent pas, à l'endroit de ceux qu'ils souhaiteraient pouvoir convaincre peut-être de dissimulation, voire de duplicité.



Bien entendu, rechercher la plus grande transparence possible dans les rapports humains, les affaires, les négociations, va par contre de soi. L'usage en détermine les contours, les modalités, les limites. Une certaine urbanité dans les propos des protagonistes fait appel aux règles élémentaires du savoir-vivre,

et aussi, c'est essentiel, de la maîtrise de soi.

Actuellement, l'exigence brutale de transparence des questionneurs patentés, qui, par l'étrange lucarne, envahissent nos demeures tels de mini-Saint-Just agités, va à l'encontre de ces règles de bienséance. Une agressivité de mauvais aloi, un regard fixe de Grand Inquisiteur, ou au contraire, tout sourire, une approche lénifiante du but recherché: «Combien gagnez-vous Monsieur V. et vous, Monsieur K?» Foin de la sphère privée, foin de la protection des données! Quel culot! Quel sans-gêne!

La transparence exprime «la qualité de ce qui laisse paraître la réalité toute entière» (Petit Robert). Ce mot lumineux suggère l'eau cristalline du torrent, si limpide qu'elle permet d'apercevoir le cincle plonger, marcher, nager, ou l'ombre sombre filer comme une flèche.

Son sens profond rejoint celui de la vérité, cette «adéquation entre la réalité et l'homme qui la pense» (Petit Larousse). Ensemble, ils forment un sûr jalon de notre entendement.

Voilà pourquoi, au début du siècle dernier, nos parents, nos maîtres d'école, ne se lassaient pas de nous l'inculquer, sous la forme dynamique: «Tu diras toujours la vérité!», créant ainsi un bout du code des relations humaines. Nous étions parés pour commencer un apprentissage, pour entrer à l'Université ou dans une école ménagère, pour aller à l'Ecole de recrues. Cela s'appelait aussi «faire son chemin!». Et aujourd'hui?

Ah! Nostalgie des vieux...

Brigadier Jean-Pierre Ehram