

Mémoire de stratégie

Des relations entre la logistique et la stratégie pendant la guerre du golfe

FICHE DE PRESENTATION DOCUMENTAIRE

1 – Mémoire de stratégie : des relations entre la logistique et la stratégie pendant la guerre du golfe.

2 – CCD REQUET Eric (T/Fr).

3 – 09 avril 2000.

4 – Division D.

5 – Mémoire de stratégie.

6 - L'importance, dans l'histoire, des relations entre la stratégie et la logistique est avérée. Par ailleurs, si elles interagissent indubitablement l'une sur l'autre, l'élaboration de la manœuvre stratégique reste étroitement conditionnée par les possibilités offertes par la logistique.

La deuxième guerre du golfe a été marquée par l'ampleur du déploiement logistique des grandes nations occidentales, et notamment des Etats-Unis. L'analyse des relations entre la logistique et la stratégie durant cette campagne fait apparaître plusieurs phases dans la stratégie mise en œuvre, conditionnées par les capacités offertes par la logistique.

L'impossibilité de s'affranchir des distances entre, d'une part, l'Europe et les Etats-Unis, et d'autre part, la péninsule arabique, les limites des infrastructures logistiques locales, et le niveau des stocks logistiques pré positionnés ont contraint la coalition à privilégier, d'août à novembre 1990, une stratégie de protection des Etats pétroliers du golfe. Simultanément, la projection d'un volume considérable de forces et de leur soutien logistique organique a été menée à bien grâce à la remarquable adaptabilité et à la souplesse du dispositif logistique de la coalition. A partir de novembre 1990, le niveau atteint par les stocks logistiques déployés sur le théâtre a permis au président Bush d'opter pour une stratégie d'anéantissement de l'adversaire, caractéristique de la doctrine militaire des Etats-Unis.

7 – Logistique, Stratégie, Guerre du Golfe, Stratégie de projection, Stratégie d'anéantissement, Stocks pré positionnés, Soutien des nations hôtes.

SOMMAIRE

INTRODUCTION	3
SECTION 1 LOGISTIQUE ET DOCTRINE STRATEGIQUE	10
<u>1.1. – CONCEPTION DE LA LOGISTIQUE</u>	11
1.1.1. La logistique de la guerre froide	11
1.1.2. Conception actuelle de la logistique	11
<u>1.2. – ELABORATION DE LA DOCTRINE STRATEGIQUE</u>	12
1.2.1. Les buts de guerre	12
1.2.2. La planification politico-militaire et la doctrine stratégique	13
SECTION 2 LOGISTIQUE ET STRATEGIE DE PROJECTION	16
<u>2.1. - DEROULEMENT DE LA PHASE DE PROJECTION</u>	16
<u>2.2. - S’AFFRANCHIR DES DISTANCES ENTRE LE THEATRE D’OPERATIONS ET L’INFRASTRUCTURE LOGISTIQUE EUROPEENNE ET AMERICAINE</u>	18
2.2.1. Les vecteurs disponibles pour le transport	19
2.2.2. Le transport aérien stratégique	19
2.2.3. Le transport maritime stratégique	20
<u>2.3. - PALLIER LES INSUFFISANCES DES INFRASTRUCTURES LOGISTIQUES LOCALES ET LE SOUS-DIMENSIONNEMENT DES MOYENS DE TRANSPORT ROUTIERS</u>	21
2.3.1. Les aéroports	22
2.3.2. Les ports	22
2.3.3. Le réseau routier du théâtre	23
SECTION 3 LOGISTIQUE ET STRATEGIE D’ANEANTISSEMENT	26
<u>3.1. - REACTIVITE DE LA BASE INDUSTRIELLE ET STOCKS DE GUERRE</u>	26
3.1.1. Capacité de réaction des industries de l’armement	27
3.1.2. Les stocks de réserve de guerre	28
<u>3.2. - SOUTIEN LOGISTIQUE DES NATIONS HOTES ET STOCKS PREPOSITIONNES</u>	29
3.2.1. Le soutien logistique des nations hôtes	29
3.2.2. Les moyens pré positionnés	30
<u>3.3. - STRATEGIE LOGISTIQUE DU MAINTIEN EN CONDITION OPTIMAL DU MATERIEL ET BASES LOGISTIQUES DE L’AVANT</u>	31
3.3.1. La stratégie du maintien en condition	31
3.3.1.1. Armée de terre	
3.3.1.2. Armée de l’air	
3.3.1.3. Marine	
3.3.2. Les bases logistiques de l’avant	32
CONCLUSION	36

Dans les annales de notre civilisation, la réussite et la pérennité de l'empire romain restent inégalées. La force de Rome était le fait, souvent, d'une supériorité tactique sur le champ de bataille, parfois, du talent d'un général pendant une campagne donnée, plus rarement, d'un armement plus efficace que celui de ses adversaires. Au-delà la supériorité de cet empire si vaste était d'un ordre autrement plus subtil ; elle découlait d'un ensemble d'idées et de traditions qui présidaient à l'organisation de la force militaire. Les armées romaines combattaient et vainquaient en s'appuyant sur une tactique saine, une stratégie méthodique, et une organisation logistique exemplaire. La faculté d'amener sur les lieux du combat un grand nombre d'hommes, de construire les infrastructures convenables, d'approvisionner régulièrement en vivres et en matériels des positions situées dans des régions lointaines, et souvent déshéritées, tout cela montre le haut degré de l'organisation militaire de Rome.

Ainsi, lorsque l'empire eût atteint son extension maximale, une stratégie basée sur la combinaison de forces fixes aux frontières, et d'unités mobiles sur le terrain fut développée. Dans ce cadre, des postes fortifiés, situés près des frontières, servaient de dépôts d'approvisionnement aux troupes. La grande supériorité que les Romains conservaient alors sur leurs ennemis découlait de l'excellence de leur logistique. Leurs victoires furent souvent le résultat d'affrontements entre des unités romaines bien nourries, et des envahisseurs affamés, qui n'avaient pu trouver sur leur passage de dépôts de vivres non défendus. Les approvisionnements en vivres et en fourrage dans les dépôts fortifiés étaient interdits à l'ennemi, alors qu'ils étaient mis à la disposition des forces défensives quand celles-ci avançaient pour reprendre le territoire temporairement envahi. L'installation de dépôts de vivres sur la frontière était la solution idéale du point de vue logistique, puisque le réapprovisionnement était disponible là où il était le plus nécessaire, c'est à dire au lieu de destination des forces. Même dans le cas d'unités d'infanterie utilisant de bonnes routes, le réapprovisionnement à l'arrivée était une solution meilleure que l'approvisionnement au départ, puisque si les fantassins romains parcouraient en moyenne cinq kilomètres par heure, les lourds charrois des convois logistiques ne dépassaient pas seize kilomètres par jour.¹

Le 19 mai 1798, un corps expéditionnaire français lève l'ancre à destination de l'Egypte. Treize vaisseaux, dix-sept frégates, une corvette, trente cinq autres navires de guerre et plus de trois cents navires de transport, acheminent cinquante quatre mille hommes, dont trente six mille soldats. La mise sur pied de l'expédition d'Egypte représenta un effort logistique de grande ampleur, et fut un réel succès compte tenu des problèmes financiers importants rencontrés par le Directoire à l'époque. La prouesse réalisée pour le soutien logistique, en Egypte même, de quelques dizaines de milliers d'hommes, mérite également d'être soulignée. En effet, il faut se représenter les difficultés du soutien logistique d'une force numériquement importante, sur un théâtre éloigné relativement aux distances de référence de l'époque, doté d'infrastructures et d'industries peu adaptées aux besoins d'une armée européenne moderne, et qui plus est sous un climat caractérisé par des températures extrêmes. Or, en dépit de ces contraintes, le soutien logistique a grandement contribué au succès militaire de la campagne d'Egypte. Le pays sera occupé par les troupes françaises jusqu'en 1801 interdisant aux Anglais la route des

¹ Edward Luttwak, *La grande stratégie de l'empire romain*, éditions Economica, mai 1987.

Indes par la terre, puis sera évacué suite à la paix générale conclue avec l'Angleterre à Amiens.

Le génie de Bonaparte a donné toute sa mesure dans le soutien logistique de cette campagne. Ainsi, un stock important d'uniformes avait été constitué dès avant le départ. Mais il s'agissait là d'effets traditionnels adaptés à un climat tempéré. Sauf exception, les membres du corps expéditionnaire ne se doutaient guère du caractère excessif des réalités climatiques de l'Égypte, même si le général en chef avait conscience de la lourdeur des tenues traditionnelles. C'est pourquoi, une fois sur le sol égyptien, Bonaparte commanda des uniformes amples en coton blanc léger, à l'atelier d'habillement de l'armée. La livraison des tenues fut particulièrement bienvenue, compte tenu du fait que les troupes avaient terriblement souffert de la chaleur. Un sous-officier écrivait à ses parents cinq jours après l'entrée au Caire : « *Figurez-vous une armée obligée de passer au travers de ces plaines arides, qui n'offrent pas même au soldat un asyle contre les chaleurs insupportables qui y règnent ; le soldat portant pour cinq jours de vivres, chargé de son sac, habillé de laine ; au bout d'une heure de marche, accablé par le chaud et la pesanteur des effets qu'il porte, il se décharge, il jette ses vivres, ne songeant qu'au présent sans penser au lendemain* »². Dans le même esprit, des capotes furent taillées pour protéger les troupes contre la fraîcheur des nuits. Ce grand renouvellement des tenues fut rendu possible par les ressources locales en drap, mais l'ampleur de la demande fut telle, que la pénurie s'installa sur le marché égyptien.

Après le désastre naval d'Aboukir, le général en chef, coupé de sa base arrière, accéléra l'utilisation et la valorisation des ressources locales. Il ordonna la construction d'arsenaux, de salpêtrières, de poudrières, de moulins, de fours et d'un grand nombre d'ateliers de toute sorte. L'armée d'Orient se heurta également, assez vite, à une pénurie de chevaux suite aux estimations fausses faites au départ et, aux difficultés de réquisitions en Égypte. La situation était préoccupante pour toutes les armes. La cavalerie et l'artillerie étaient particulièrement touchées, ce qui mettait en cause la mobilité de l'armée et la recherche du renseignement dans les vastes étendues égyptiennes. La situation va s'améliorer suite à la décision d'utiliser des mulets pour tirer les canons et prolonges d'artillerie, et de créer des unités montées de dromadaires. L'idée, nouvelle, souleva bien des problèmes, mais cette innovation restaura les capacités opérationnelles de l'armée.

Au bout du compte, après une année de présence en Égypte, le corps expéditionnaire français s'était adapté avec un certain succès aux difficiles réalités de sa conquête. Il parvint à maintenir un niveau opérationnel convenable, grâce à la dynamique d'une logistique innovante amplifiée par le génie de Bonaparte.³

Les exemples précédents illustrent comment une bonne prise en compte de la logistique peut contribuer à la victoire stratégique. L'analyse de la campagne de Russie en 1812 démontre comment une prise en compte défailante de la logistique peut contribuer à une défaite tactico-opérative, puis stratégique, grave. À terme, cette dernière entraînera la chute de l'empire napoléonien, pourtant considéré, en 1812, comme au sommet de sa puissance.

² Revue historique des armées, *Égypte 1798 – Extrême-Orient*, n°2, 1998, p.3.

³ Thibault Richard, *Aspects de la logistique du corps expéditionnaire aux premiers temps de la conquête de l'Égypte*, Revue Historique des armées, n°2, 1998, p.13.

En effet, la logistique de la grande Armée était articulée autour de deux axes majeurs, d'une part le recours aux réquisitions ou aux contributions dans les pays conquis, d'autre part la mise sur pied d'un système de magasins d'approvisionnement regroupés au sein d'un ou de plusieurs centres d'opérations (en général une place forte située en arrière de l'armée). Ces centres reposaient sur des magasins et arsenaux bien protégés, remplacés par d'autres lorsque l'armée se portait en avant. En cas de retraite, les troupes y trouvaient tous les ravitaillements requis. Elles s'y recomplétaient, puis reprenaient le cours de leur marche. Ces places étaient reliées à l'armée par une ligne d'opérations qui, contrairement aux lignes de communication vers la France, ne pouvait être interrompue. Entre les places, et entre celles-ci et l'armée, des convois circulaient, à intervalles de temps déterminés, solidement encadrés par des officiers et des gendarmes, et escortés par les conscrits et les malades ou les blessés guéris. Ce système se révéla très efficace lorsqu'il fut mis en œuvre dans des provinces prospères. Il ne pouvait satisfaire les besoins des troupes dans des contrées trop éloignées et pauvres.

Ainsi, en 1812, malgré sa planification initiale qui s'arrêtait sur les rives de la Vistule, Napoléon « oublia » les principes fondamentaux qui faisaient la force de sa logistique. Fasciné par le territoire russe qui s'ouvrait à lui, il poursuivit son offensive jusqu'à Moscou. Ce faisant, il exposa sa ligne de ravitaillement, trop étirée et mal sécurisée, aux coups de main des cosaques. L'armée russe pratiquant la « tactique de la terre brûlée », le recours aux ressources locales ne fut pas possible. Ainsi, et malgré les prouesses réalisées par les intendants militaires (dont Stendhal intendant général des troupes déployées sur le théâtre), la grande Armée ne pouvait que s'épuiser, au fur et à mesure qu'elle avançait dans l'immensité russe.

Un autre exemple de l'impact négatif d'une logistique défaillante sur la manœuvre stratégique est illustré par le retour de l'armée française, en Indochine, après la capitulation japonaise. Dans ce cas, un déploiement logistique artisanal, handicapé par l'éloignement géographique de la métropole, et la situation de pénurie caractéristique de l'après-guerre, retarda la reprise en main du territoire par le général Leclerc. Ce faisant, le Viêt-minh, encouragé par les Américains, les Chinois et les Japonais, disposa des délais nécessaires à son implantation, et s'érigea en recours politique naturel, sinon légalement établi. Son installation rapide, facilitée par la vacance du pouvoir, constitua une surprise politique et militaire qui n'était pas même concevable avant le mois d'août 1945.

En 1945, en France, tout ou presque est à reconstruire : les structures de l'Etat, l'économie, l'armée, les infrastructures. La capacité de la France à mettre sur pied, projeter en Indochine, puis soutenir des forces de rétablissement de sa souveraineté est réduite. La montée en puissance rapide, et le déploiement des forces françaises en partance pour l'Extrême-Orient auraient nécessité le soutien total et spontané des Alliés. Ce ne fut pas le cas. Initialement, l'acheminement du Corps expéditionnaire était planifié entre le 1^{er} septembre et le 15 novembre 1945. En fait, la marine nationale ne sera en mesure de transporter que 3 000 hommes et 200 véhicules. Le reste le sera par les Britanniques, échelonnant ainsi les transports jusqu'au mois de mars 1946.

Les contraintes logistiques propres à l'Indochine étaient, quant à elle, d'abord liées à la géographie : 1 800 kilomètres de long et 741 000 kilomètres carrés, comprenant de vastes zones impénétrables, boisées, montagneuses ou marécageuses, dans

l'humidité du climat tropical. Ensuite, il fallut s'appuyer sur les infrastructures existant avant 1945. Malheureusement, elles étaient devenues notoirement inadaptées. Les entrepôts étaient insuffisants pour le débarquement et le stockage des matériels. Les engins manquaient pour le transbordement et l'acheminement des moyens lourds. Le réseau routier était déplorable et peu praticable à l'époque de la mousson. Les industries locales ne pouvaient pratiquement offrir aucune ressource aux forces françaises, ni en produits finis, ni en main d'œuvre qualifiée. C'est donc de la métropole que devaient parvenir les ravitaillements essentiels, qui plus est, parcimonieusement. Sur place, il fallait des bases pour le stockage et l'entretien, et des routes pour le ravitaillement. Ces routes devaient également être contrôlées et gardées de façon permanente, pour pouvoir être utilisées. Progressivement, des effectifs de plus en plus nombreux s'avérèrent nécessaires pour garder les bases, et surtout pour protéger les communications, ne laissant que de trop faibles unités pour constituer des forces mobiles. Ainsi le corps expéditionnaire en vint, contraint et forcé, à sacrifier sa capacité de manoeuvre, donc sa liberté stratégique, à la préservation de sa logistique. Cette projection différée, et les difficultés logistiques contraignirent le général Leclerc à décaler les opérations de pacification du Tonkin au mois de mars 1946, alors qu'elles étaient planifiées à l'origine pour le mois de décembre 1945.

Tout d'abord, la surprise politique et stratégique que créèrent les Japonais en mars 1945 par leur coup de force, imposa de revoir à l'augmentation l'engagement de la France. C'est ensuite parce qu'il n'avait pas les matériels pour équiper ses troupes ni les navires pour les transporter, que le gouvernement français fut contraint de le faire dans un cadre interallié, ce qui le rendit politiquement et militairement dépendant. C'est enfin, parce que l'armée française ne disposa pas des moyens nécessaires en quantité suffisante, et surtout en temps opportun, que la situation locale s'enlisa. Ceci permit l'émergence politique et militaire du Viêt-minh, avec lequel, faute de troupes en nombre suffisant, appuyées sur une logistique performante, il fallut négocier. Insuffisant en nombre pour pouvoir apporter d'emblée une solution militaire à une crise initialement politique, le corps expéditionnaire se heurtera à un ennemi insaisissable et très mobile. Les matériels, les difficultés de leur acheminement et de leur entretien, ainsi que la nécessité de rester maître des voies logistiques, limiteront les choix stratégiques et tactiques⁴.

Le plus souvent, les acteurs classiques ne se sont pas intéressés à l'approvisionnement des troupes. Le cardinal de Richelieu fut l'un des premiers à considérer que le succès des armées dépendait de leur aptitude à assurer le gîte et la subsistance militaire. Le mot logistique, lui-même, peut être rattaché au grec *logisteuo*, administrer.

« C'est Jomini qui impose la transposition du mot dans le domaine militaire, en lui donnant un sens très large : il identifie la logistique à la science des états-majors, qui comprend la rédaction des ordres et des instructions, la gestion des moyens de transport, le service des camps et des cantonnements. La partie essentielle en est, pour lui, la science des marches, avec une branche proche de la stratégie, lorsque l'armée se met en mouvement, et une autre proche de la tactique, avec le passage de l'ordre de marche aux ordres de bataille. Le chapitre qu'il consacre à cette

⁴ Jean-Christophe Raguét, *Logistique et décision dans l'Indochine de 1945-1946*, Revue Historique des Armées, n°3, 1996, p.5

question est intitulé : « la logistique ou art de mouvoir les armées ». Il ne conçoit aucunement la logistique comme la partie de l'art de la guerre relative aux approvisionnements »⁵.

Cependant, jusqu'en 1914, la logistique fut reléguée à l'arrière plan. L'intelligence des chefs et le courage des combattants étant censés compenser l'infériorité matérielle.

« La croyance dans la supériorité des facteurs moraux et la conviction que les prochaines guerres seraient courtes se sont conjuguées jusqu'en 1914 pour maintenir la préparation industrielle et les aspects matériels dans une position subordonnée, avec des conséquences évidentes sur le déroulement des opérations : l'épuisement général des munitions sera l'un des facteurs déterminants du blocage de la fin de l'année 1914. Très rares sont ceux qui prennent pleinement conscience des implications de l'industrialisation de la guerre. « On trouve beaucoup de tacticiens, peu se targuent de logistique, parce que cet art sans gloire ne se paie pas de mots »⁶. Les aspects matériels, que l'on disqualifie souvent sous l'appellation péjorative d'intendance, sont souvent relégués à l'arrière-plan. La logistique ne sera reconnue comme une branche majeure de l'art de la guerre qu'au cours de la seconde guerre mondiale, lorsque les Américains imposent les méthodes et le concept de la logistics : « art de planifier et de conduire les mouvements militaires, les évacuations et les ravitaillements »^{7,8}.

Ainsi le général Eisenhower affirmait : « Si la stratégie prévoit une manœuvre et que la logistique dit non, c'est cette dernière qui a raison, et il faut changer la manœuvre stratégique ».

L'importance, dans l'histoire, des relations entre la stratégie et la logistique est avérée. Par ailleurs, si elles interagissent indubitablement l'une sur l'autre, l'élaboration de la manœuvre stratégique reste étroitement conditionnée par les possibilités offertes par la logistique.

La deuxième guerre du golfe qui a opposé d'août 1990 à février 1991 l'Irak à une coalition multinationale largement dominée par la puissance militaire américaine, a été marquée par l'ampleur du déploiement logistique des grandes nations occidentales, et notamment des Etats-Unis. L'analyse des relations entre la logistique et la stratégie durant cette campagne fait apparaître plusieurs phases dans la stratégie mise en œuvre, conditionnées par les capacités offertes par la logistique. L'impossibilité de s'affranchir des distances entre, d'une part, l'Europe et les Etats-Unis, et d'autre part, la péninsule arabique, les limites des infrastructures logistiques locales, et le niveau des stocks logistiques pré positionnés ont contraint la coalition à privilégier, d'août à novembre 1990, une stratégie de protection des Etats pétroliers du golfe. Simultanément, la projection d'un volume considérable de forces et de leur soutien logistique organique a été menée à bien grâce à la remarquable adaptabilité et à la souplesse du dispositif logistique de la coalition. A partir de novembre 1990, le niveau atteint par les stocks logistiques déployés sur le théâtre a permis au président Bush d'opter pour une stratégie d'anéantissement de l'adversaire, caractéristique de

⁵ Hervé Coutau-Bégarie, *Traité de stratégie*, Economica, 1999, p.105-106.

⁶ Eric Muraise, *Introduction à l'histoire militaire*, Paris, Lavauzelle, 1964, p.189.

⁷ Définition de 1944, donnée dans James A. Huston, *The Sinews of War*, p.VII.

⁸ Hervé Coutau-Bégarie, *Traité de stratégie*, Economica, 1999, p.107.

la doctrine militaire des Etats-Unis. Cette évolution stratégique a conduit à la projection de 300 000 hommes supplémentaires, toutes nationalités confondues. A nouveau, la stratégie était définie en fonction des possibilités offertes par la logistique, tout en créant simultanément de nouvelles contraintes et de nouveaux défis pour cette dernière. En assurant un approvisionnement régulier des forces, en s'appuyant sur une base industrielle nationale très réactive, et en maintenant un niveau de disponibilité technique opérationnelle (DTO) supérieur à celui du temps de paix, la logistique a permis la mise en œuvre de la stratégie d'anéantissement de l'armée irakienne, telle qu'elle avait été adoptée par la coalition.

SECTION 1

LOGISTIQUE ET DOCTRINE STRATEGIQUE

La guerre contre l'Irak, qui a mis en œuvre des moyens énormes, s'est achevée par sa défaite totale. Cette guerre a été menée en réaction à un acte d'agression sans précédent depuis quarante ans, puisqu'il a abouti à la disparition d'un Etat. Il faut, en effet, remonter à 1950, avec l'occupation du Tibet par la Chine, pour trouver un cas semblable d'annexion d'un Etat par un autre. En envahissant le Koweït, Saddam Hussein remettait en cause l'un des fondements de la société internationale actuelle, celui de l'intangibilité des Etats. Au-delà de sa dimension symbolique, cette guerre est riche en enseignements de tous ordres. Enseignements techniques et tactiques : pour la première fois, la machine de guerre américaine, revue et améliorée durant la décennie 80, a été mise à l'épreuve, et cette mise à l'épreuve s'est transformée en démonstration de puissance qui a fasciné le monde entier. La planification stratégique et logistique de cette opération immense a été remarquable. L'acheminement et l'approvisionnement d'un corps expéditionnaire aussi important, à une distance représentant souvent la moitié du tour de la Terre, ont constitué une étonnante réussite, et la manœuvre finale a été bien conçue et bien conduite. Les armes intelligentes et la panoplie spatiale, électromagnétique et furtive ont prouvé leur efficacité.

Bien que la logistique fut officiellement nationale dans le cadre de la coalition, il faut noter l'interdépendance du soutien logistique entre les Etats-Unis et leurs deux principaux alliés, et l'importance du soutien accordé par ces trois nations à d'autres armées telles celles du Maroc, d'Egypte ou de Syrie.

Par ailleurs, les données abondantes pour les Etats-Unis sont plus difficiles à rassembler pour ce qui concerne le Royaume-Uni et même la France. Quant aux autres pays membres de la coalition (Egypte, Syrie, Arabie Saoudite,...) les données sont tout bonnement inexistantes. C'est pourquoi nous avons volontairement situé l'étude au niveau de la coalition, tout en procédant à de brèves digressions pour individualiser l'étude du soutien logistique des différentes nations lorsque ceci se révèle pertinent pour l'étude menée. En fait, il est indéniable que l'étude de la logistique de la coalition est totalement imprégnée des contraintes et résultats de la logistique des Etats-Unis, ne serait-ce que du fait du poids largement prépondérant des Etats-Unis dans la coalition.

1.1. – CONCEPTION DE LA LOGISTIQUE

La capacité opérationnelle de nos armées modernes, c'est-à-dire leur aptitude à mener un combat dans les conditions les plus satisfaisantes possible est, de plus en plus, liée à la logistique. Or, nous nous situons, en cette fin de siècle, à des années-lumière de la logistique des décennies antérieures.

Les cadences de tir phénoménales qu'imposent dorénavant les armements de la nouvelle génération, les recharges spécifiques, complexes, pour des systèmes d'armes élaborés, les consommations de carburant encore accrues ont augmenté considérablement le tonnage et le cubage nécessaires au combat. Le ravitaillement des forces, le maintien en condition des formations engagées, le secours aux blessés sont toujours calqués sur la stratégie adoptée.

1.1.1. La logistique de la guerre froide

Jusqu'à la fin des années quatre-vingt, les Alliés marquaient leur effort de défense le plus en avant possible vers l'Est, s'appuyant essentiellement sur des dépôts constitués dès le temps de paix, dont les emplacements étaient connus des différentes unités. De plus, une homogénéisation certaine des matériels, des calibres et des munitions utilisés, résultat d'une politique commune des armements, facilitait grandement la logistique de l'Alliance.

L'armée française, quant à elle, n'ayant la capacité de ne mener qu'une manœuvre classique pendant les quelques jours du test, ne s'était pas lancée dans la mise sur pied d'un réseau de dépôts coûteux et vulnérables. Le choix s'était alors porté sur une logistique de corps expéditionnaire, qui correspondait le mieux aux possibilités de notre engagement futur, indifféremment d'un côté ou de l'autre du Rhin, possible jusqu'à trois cents kilomètres de nos frontières. Les brigades logistiques devaient donc accompagner les forces terrestres et les soutenir. Il s'agissait de la mise en œuvre de véritables entreprises de transport ferroviaire et routier par gros porteurs, qui devaient acheminer, jour et nuit, en un flot continu, les milliers de tonnes quotidiennes afin que la Première Armée puisse livrer bataille dans de bonnes conditions et durer.

1.1.2. Conception actuelle de la logistique

Dorénavant, la logistique des opérations consiste à assurer la mise en place des forces, à constituer et entretenir leur potentiel au niveau voulu, en temps de crise ou de guerre, pour des opérations de maîtrise des crises ou de combat aéroterrestre, dans un cadre national ou multinational.

Il existe plusieurs définitions de la logistique, chacune mettant plus particulièrement en valeur les relations qui existent avec la stratégie, la tactique, le mouvement ou la production.

Pour la France, il s'agit, sous la responsabilité du commandant de théâtre, :

- d'accueillir les personnels et les matériels de la force interarmées ou le cas échéant interalliée ;
- d'organiser la chaîne logistique sur le théâtre et de maintenir au niveau voulu le potentiel des formations engagées (personnels et matériels) en répartissant les ressources ;

- de coordonner les transports interarmées ;
- d'assurer le soutien santé des personnels ;
- de renseigner le commandement ;
- de fournir les prestations fixées par ce dernier dans le cas d'une aide aux administrations et aux populations locales (affaires civilo-militaires, aide humanitaire).

Pour l'OTAN, la logistique se définit comme la planification et l'exécution de déplacements des forces armées et de leur maintenance. Dans son acception la plus étendue, ce terme englobe :

- l'étude, la mise au point, l'acquisition, la conservation, le transport, la distribution, la maintenance, l'évacuation, et la réforme des matériels ;
- le transport de personnel ;
- l'acquisition ou la construction, l'entretien, la mise en œuvre et le déclassement d'installations ;
- l'acquisition ou la prestation de services ;
- le soutien aux services médicaux et sanitaires.⁹

1.2. – ELABORATION DE LA DOCTRINE STRATEGIQUE

Au plan politique, les analystes ont présenté la démarche de George Bush comme procédant en deux étapes :

- la première est la décision d'intervenir par un envoi massif de troupes destiné à dissuader toute agression contre l'Arabie saoudite, à manifester la détermination américaine à soutenir les décisions du Conseil de Sécurité et à donner toute sa puissance à l'embargo ;
- la seconde est la décision du 8 novembre 1990 par laquelle le président ordonne le doublement des troupes américaines afin de fournir « une option militaire offensive » contre les troupes irakiennes occupant le Koweït.

Force est de remarquer que ces deux décisions pourraient bien ne procéder que d'une seule, la première impliquant nécessairement la seconde. On n'intervient dans une perspective de guerre que parce qu'au bout de l'intervention il ne peut y avoir que la guerre. Sachant que la diplomatie américaine n'entend rien négocier quant aux buts qui ont été affichés dès le départ, l'adversaire irakien ne dispose d'aucune autre porte de sortie que celle qui conduit hors du Koweït.

1.2.1. Les buts de guerre

Les buts de guerre, inlassablement répétés, ont été ainsi définis :

- « - retrait immédiat, inconditionnel et complet de toutes les forces irakiennes hors du Koweït ;
- restauration du gouvernement légitime du Koweït ;
- assurer la sécurité et la stabilité du golfe Persique ;
- assurer la sécurité et la protection des vies des citoyens américains à l'étranger »¹⁰.

Les buts de guerre des Etats-Unis étant non négociables, le recours à la force militaire apparaît inévitable dès le début.

⁹ North Atlantic Treaty Organization, *NATO logistics handbook*, NATO headquarters Brussels, 1994, p.15.

¹⁰ Collectif, *La guerre du golfe*, Etudes stratégiques, n° 51-52, FEDN, 1992, p. 90.

Les buts dans la guerre, appuyés sur les buts de guerre définis par le pouvoir politique, furent ainsi présentés par le Pentagone :

- « - neutralisation de la capacité du commandement national irakien à diriger les opérations militaires ;
- expulsion des forces irakiennes hors du Koweït et destruction de la menace offensive irakienne dans la région ;
- destruction des capacités connues de production et de mise en œuvre d'armes nucléaires, biologiques et chimiques, ainsi que du programme de missiles balistiques ;
- aide à la restauration du gouvernement légitime du Koweït »¹¹.

1.2.2. La planification politico-militaire et la doctrine stratégique

La planification politico-militaire développée par le Pentagone et l'état-major combiné, dans le prolongement des buts de guerre, s'appuya sur les principes suivants :

- la coalition déploierait, face à l'Irak, des effectifs si nombreux et des matériels à si hautes performances que, dès la première phase de l'affrontement, l'adversaire serait mis hors d'état de résister ;
- les opérations devraient être de courte durée, et cela pour deux raisons: le public américain supporterait mal un conflit prolongé dans le temps ; numériquement limitées, les réserves de matériels ne permettraient pas de soutenir longtemps une guerre se déroulant aux antipodes ;
- il fallait exploiter l'occasion offerte par le comportement de l'Irak pour mettre à l'épreuve la quadruple combinaison des armes et des équipements de la mer, de la terre, de l'atmosphère et de l'espace, l'ensemble étant intégré dans une vaste architecture s'élevant du sous-marin au satellite géostationnaire ;
- le département d'Etat battrait le rappel des Alliés, des plus proches aux moins concernés. Plus ils seront nombreux et plus ils se trouveront engagés, moins les Etats-Unis feront figure d'instigateurs de l'opération punitive décidée à Washington.

Découlant de cette planification, le choix de la stratégie militaire a donné lieu à un débat entre les tenants de la puissance aérienne, et les partisans d'une stratégie combinée d'emploi de toutes les forces. Les partisans de l'arme aérienne faisaient valoir qu'il était possible d'écraser la capacité militaire de l'Irak, sans avoir à engager les forces terrestres, donc en faisant l'économie de vies humaines alliées. Ce point de vue séduisant fut cependant réfuté par le général Powell : « *Le tout premier objectif politique fixé par le Président début août... est d'expulser l'armée irakienne du Koweït. Nombreux sont les experts qui pensent que l'on peut parvenir à ce résultat par des frappes aériennes chirurgicales ou une campagne aérienne prolongée, sans avoir à recourir à une campagne terrestre. Le défaut fondamental de ces stratégies est de laisser l'initiative à Saddam. C'est à lui de décider s'il en a assez ou pas, s'il doit ou ne doit pas se retirer... De telles stratégies espèrent obtenir la victoire, elles ne sont pas faites pour vaincre... Nous devons mettre en œuvre une stratégie qui prenne l'initiative et accomplisse notre mission, une stratégie faite pour vaincre* »¹².

¹¹ Collectif, *La guerre du golfe*, Etudes stratégiques, n° 51-52, FEDN, 1992, p. 90.

¹² Témoignage du général Powell, Les Aspin, White Paper, p.13.

Les choix stratégiques du général Powell et l'organisation du dispositif américain font apparaître une très grande conformité par rapport à la culture stratégique et au style de guerre américain. Cette stratégie se fonde d'abord sur l'accumulation de la puissance : « ... *mettre en place une capacité air-terre-mer faite pour frapper soudainement, de manière décisive, avec une force suffisante pour résoudre l'affaire rapidement avec un minimum de pertes en vies humaines* »¹³. Ensuite, la manœuvre géostratégique se fonde sur l'encerclement et l'étouffement de la puissance de terre par la puissance de mer qui attaque à partir des espaces maritimes libres et ouverts (mer Rouge, golfe Persique, océan Indien, Méditerranée).

Ainsi la stratégie militaire générale des Etats-Unis, donc de la coalition, s'est développée en deux temps : d'abord une stratégie de dissuasion et simultanément une stratégie de projection de puissance, puis une stratégie d'anéantissement de l'ennemi.

La projection de puissance a été menée à bien, essentiellement par la marine et dans la durée. Parallèlement, la mission des premières troupes américaines débarquées en Arabie Saoudite était présentée comme purement défensive. Il s'agissait de protéger les Etats du Golfe contre une éventuelle attaque brusquée de l'Irak. En novembre 1990, le président Bush abandonne la fiction d'un déploiement purement défensif. Il décide l'envoi de 250 000 hommes supplémentaires, « *afin de permettre à la coalition de disposer d'une option militaire offensive adéquate* ». ¹⁴ L'impréparation américaine aux niveaux politique et stratégique était grande aux débuts de la crise. Dès qu'une force suffisante fut rassemblée, et que la guerre apparut comme possible, les décideurs américains optèrent pour une opération militaire offensive, rapide et décisive.

La stratégie d'anéantissement de l'ennemi mise en œuvre dans un deuxième temps, renoue avec la tradition américaine. Il n'y a pas de substitut à la victoire, l'ennemi doit être anéanti. La victoire doit être totale, comme celle de Grant sur Lee, comme celle d'Hannibal à la bataille de Cannes. Il s'agit d'employer massivement toute sa force, et dès le début, pour submerger l'adversaire. Les généraux américains refusent toute escalade mesurée, telle qu'elle fut pratiquée au Vietnam. Par ailleurs, une double contrainte pesait sur la stratégie d'anéantissement : en politique intérieure, la nécessité d'anéantir la puissance irakienne rapidement avec le moins de victimes possible ; au niveau de la coalition, les pays arabes souhaitaient une attaque rapide pour que les sentiments pro-irakiens de leur population ne prennent pas une ampleur telle que les dirigeants se verraient menacés.

La stratégie d'anéantissement n'a pu succéder à la stratégie de dissuasion qu'une fois que le déploiement des forces et de leur logistique eurent atteint un niveau adéquat. Elle a donc été soumise à une forte contrainte logistique.

La guerre du golfe a été à la fois la plus grande opération de transport maritime depuis la Seconde Guerre mondiale, et le plus gigantesque pont aérien de l'histoire. Le déploiement des forces américaines dans le Golfe a néanmoins demandé beaucoup de temps. En cas d'attaque soviétique en Europe, le Pentagone prévoyait de renforcer l'OTAN avec six divisions en dix jours, mais il a fallu près de six mois pour acheminer les 525 000 hommes nécessaires à la "Tempête du désert". Et

¹³ Colin Powell, *Discours du 08 janvier 1991*, Washington, D.C. Bar Committee Group, Defense, 1-2, 1991.

¹⁴ Time, 19 novembre 1990, p.22-23.

pourtant, les Etats-Unis avaient déjà une expérience inégalée dans le domaine de la logistique nécessaire à des déploiements lointains. Le souci de la dimension logistique de la guerre a toujours caractérisé la culture stratégique américaine, notamment parce que le « GI » est un soldat exigeant, issu d'une société où l'aisance matérielle est apparue plus tôt qu'en Europe. Pendant la deuxième guerre mondiale, leur meilleure logistique a donné aux Américains une supériorité majeure sur les Allemands

* *
*

Ainsi, une des innovations de la guerre du Golfe a consisté à assurer un soutien logistique sans précédent à l'offensive aéro-terrestre. Les troupes combattantes ont été ravitaillées selon le principe du « saute-mouton » (leapfrog) : des réservoirs de carburant étaient déposés derrière les lignes ennemies, au moyen d'hélicoptères Chinook 69. La logistique a accompagné les forces, au plus près du front, et a même devancé celui-ci. Surtout, elle a permis le transfert de dizaines de milliers d'hommes, avec leurs véhicules, leurs hélicoptères, leurs munitions et leurs vivres vers leurs positions d'attaque à l'extrême ouest, dans le plus grand secret.

SECTION 2

LOGISTIQUE ET STRATEGIE DE PROJECTION

La capacité opérationnelle d'une force de combat dépend de l'efficacité de son soutien logistique. La notion de logistique regroupe la planification et le déploiement des forces, ainsi que leur soutien. Ainsi, dans son acception la plus large, la logistique englobe les aspects suivants : conception ; réalisation, stockage, nivellement, distribution et maintenance des matériels, denrées et services ; mise en sécurité, évacuation et hospitalisation des blessés ; réalisation et entretien des infrastructures.

Bien que chaque nation soit responsable de sa propre logistique, les opérations de soutien mutuel au sein de la coalition étaient fréquentes. Les sources d'information sont très disparates : abondantes pour les Etats-Unis, beaucoup moins nombreuses pour la Grande-Bretagne et la France, inexistantes pour la plupart des autres grandes nations contributrices en effectifs (Egypte, Syrie,...). Par ailleurs, le soutien logistique apporté par les nations hôtes aux membres de la coalition fut significatif, notamment concernant les vivres (classe I) et les produits pétroliers (classe III). Ainsi l'Arabie Saoudite fournit l'essentiel des vivres (environ 250 000 repas et 7 500 m³ d'eau potable par jour). Au total, l'étude des opérations « Bouclier et Tempête du Désert » met en évidence l'écrasante primauté des Etats-Unis. En fait, il est justifié d'écrire que la logistique de la coalition reflète très largement celle des Etats-Unis.

Compte tenu du volume des forces déployées, le soutien logistique sur le théâtre d'opération ne pouvait s'insérer sans difficulté dans les infrastructures existantes. Des réseaux de distribution furent développés, des entrepôts de stockage ou de maintenance furent construits, et des lignes de ravitaillement furent établies. Les logisticiens de la coalition durent faire face à l'incompatibilité entre des infrastructures portuaires extrêmement développées et modernes, et un réseau routier intra-théâtre rudimentaire.

2.1. - DEROULEMENT DE LA PHASE DE PROJECTION

Le 8 août 1990, trente-cinq heures après le feu vert du président Bush, les premiers éléments, défensifs atteignent l'Arabie Saoudite : deux escadrons de chasseurs de supériorité aérienne F-16C, soutenus par deux radars aéroportés E-3C AWACS. Des appareils de renseignement électronique RC-135 Rivet Joint venus d'Europe sondent les émissions électromagnétiques irakiennes. Le même jour arrivent les premiers éléments terrestres de la *Rapid Deployment Force* (RDF). Il s'agit de la *Ready Brigade* de la 82e division aéroportée, qui se met en place autour des principaux aérodromes. Les jours qui suivent sont caractérisés par des rotations incessantes d'appareils de transport stratégique (un toutes les six minutes) et les atterrissages

d'appareils de combat, dont certains avec leur armement sous voilure afin de permettre une riposte immédiate. Dès le 11 août, cinq escadrons de combat sont déjà déployés ; près de cent appareils américains sont en place en Arabie Saoudite et dans les Émirats. Le même jour, l'arrivée de quelques avions de transport tactique C-130 permet de disposer d'une mobilité intra-théâtre réduite.

La composante aérienne de projection des forces se trouve considérablement renforcée le 17 août, avec l'activation de la *Civil Reserve Air Fleet* (CRAF), pour la première fois depuis sa création en 1953. Vingt-neuf compagnies aériennes civiles sont alors mises à contribution par la réquisition de quatre-vingt quinze avions de ligne et soixante trois avions cargo. Ces appareils s'ajoutent aux moyens du *Military Airlift Command* (MAC) de l'USAF et de l'*Air Force Reserve* pour acheminer troupes et matériels dans le Golfe.

Les transports tactiques et stratégiques du MAC sont en effet utilisés à outrance : 93% des C-5 Galaxy, 90% des C-141 Starlifter et près de 50% des C-130 Hercules sont mobilisés. Les pilotes de transport effectuent trois fois plus d'heures de vol qu'en temps de paix, sur des trajets qui peuvent atteindre 9 000 kilomètres. Mais l'absence de bases de transit pour le transport stratégique réduit le tonnage transporté. De même, la flotte de citernes volantes de l'USAF joue un rôle prépondérant sur de telles distances. Ces ravitailleurs utilisent les installations au sol de douze pays extérieurs à la péninsule arabique. En six semaines, le MAC a transporté plus de personnel et de fret que le pont aérien du blocus de Berlin en soixante-cinq semaines, de mai 1948 à juin 1949.

Cependant, le dispositif terrestre reste dangereusement dépourvu de puissance de feu et de mobilité tactique. Le rôle de ces troupes demeure donc asservi aux moyens aériens, à travers la défense des aérodromes et d'autres points d'appui, en liaison avec les forces terrestres locales. Au 24 août, 222 appareils de combat (F-15C, F-15E, F-16, F-4G, F-111, F-117, A-10 et B-52) sont en place dans et autour de l'Arabie Saoudite. S'y ajoutent les appareils déployés sur porte-avions en mer d'Oman. Mais trente-cinq jours après l'invasion du Koweït, malgré la présence sur zone de 35 escadrons, soit plus de 400 appareils, les moyens antichars au sol et surtout les stocks de munitions sont encore très insuffisants.

En effet, si les moyens aériens considérables de l'opération « Bouclier du désert » permettent d'acheminer rapidement une grande partie des personnels et des appareils de combat, ils restent notoirement insuffisants à projeter des moyens lourds. Par exemple, un C-5 Galaxy ne pouvant emporter qu'un char M1 par trajet, il faut au total à ces appareils 324 sorties de quatre jours chacune pour déployer les chars d'une division blindée américaine. Plus de 80 % de l'acheminement du fret repose donc sur les moyens de transport maritime.

Pour les Etats-Unis, la mise en service de navires spécialisés et rapidement activés constitue un avantage considérable. Le programme MPS (*Maritime Prepositioned Ship*) du *Marine Corps* lui permet de mettre en œuvre neuf navires de ce type à partir de la base avancée de Diego Garcia dans l'océan Indien. Ces bâtiments emportent dans leurs flancs l'essentiel de l'équipement d'une *Marine Expeditionary Force* de près de 50 000 hommes, déployée en deux à quatre semaines grâce à ces moyens prépositionnés et tenus en alerte. Les premiers MPS arrivent à destination au début de septembre. De même, les moyens de projection de forces de l'US Navy, sept *Fast*

Sealift Ships, quittent les ports américains le 13 août ; ils emportent l'essentiel de la 24^e division mécanisée, rompue au combat en milieu désertique. Mais en raison de problèmes d'embarquement et de maintenance des navires, ces moyens arrivent sur zone avec un retard qui varie de quelques jours à plusieurs semaines.

Chez les Alliés, principalement la France et la Grande-Bretagne, de tels bâtiments ne sont disponibles qu'à quelques rares exemplaires. Certes, dès le 10 août, la France met en œuvre des moyens aéronavals avec un régiment d'hélicoptères de combat embarqué à bord du porte-avions Clémenceau (opération Salamandre). Pourtant les bâtiments de transport et de débarquement (dont le très moderne La Foudre) ne sont pas opérationnels avant la fin du mois de janvier. De même, les Britanniques s'en tiennent à l'envoi du porte-aéronefs Ark Royal en Méditerranée, et à l'activation de quelques bâtiments de débarquement, incapables d'acheminer des moyens lourds.

L'ensemble de la coalition s'appuie donc majoritairement sur le recours à des flottes de réserve ou à des navires civils, dont les délais d'activation et l'adaptation au transport militaire laissent à désirer. Si les *Fast Sealift Ships* acheminent à eux seuls 13 % du fret, soit l'équivalent de cent seize *Liberty ships* de la seconde guerre mondiale, les quatre vingt quatorze navires marchands aménagés pour le transport militaire de la *Ready Reserve Force* activée le 12 août acheminent près de 30 % du fret. Un autre tiers est transporté par des navires civils de différents pavillons, affrétés par le gouvernement américain. Cette dépendance est encore aggravée dans le cas de la France, puisque sur 16 000 passagers et 83 275 tonnes de fret acheminés dans le Golfe, respectivement 9 500 passagers et 76 000 tonnes le sont par des moyens maritimes affrétés, et seulement 3 800 tonnes (5 %) reviennent à des bâtiments militaires.

On constate donc, a posteriori, une lenteur au niveau des délais, des capacités de transport et de débarquement militaires. La puissance aérienne a apporté une contribution immédiate en verrou de l'opération, mais réduite en volume. En somme, l'immobilisme irakien, que la stratégie générale des coalisés s'est évertuée à maintenir, a offert à la coalition le temps de réorienter son dispositif au profit de l'offensive.

2.2. - S'AFFRANCHIR DES DISTANCES ENTRE LE THEATRE D'OPERATIONS ET L'INFRASTRUCTURE LOGISTIQUE EUROPEENNE ET AMERICAINE

Le pourcentage d'unités logistiques déployées fut, pour les armées de la coalition, nettement supérieur au même pourcentage pour les unités de combat. Ainsi le cas de l'arme du train de l'armée de terre des Etats-Unis est particulièrement significatif. En dépit du déploiement de 72 % de ses compagnies de transport, contre 25 % de ses unités de combat, l'armée de terre dut recourir aux camions des nations hôtes pour faire face à ses besoins. De plus, de nombreuses unités de soutien, parmi celles déployées sur le théâtre, venaient de la réserve. De la même manière, la marine des Etats-Unis déploya la quasi-totalité de ses navires de ravitaillement dans la zone des opérations.

2.2.1. Les vecteurs disponibles pour le transport

Pour replacer l'effort de ravitaillement dans son contexte, il est bon de rappeler quelques chiffres. En sept mois, 544 000 tonnes de matériels et d'approvisionnement furent acheminés par voie aérienne, plus de 3 400 000 tonnes par voie maritime, ainsi que 6 100 000 barils de pétrole. A titre de comparaison, ceci représente davantage que ce qui fut acheminé entre l'Angleterre et la Normandie, en 1944, sur une période comparable de sept mois ; et dépasse largement les 2 300 000 tonnes de charbon, nourriture et matériels de santé qui ont transité, par voie aérienne, à destination de Berlin-Ouest, en 1948. Tous les moyens de transport possibles, y compris ceux loués, furent utilisés.

Au-delà la disponibilité des moyens de manutention sur le théâtre fut un facteur crucial. Ainsi, deux cent quatre grues d'une capacité de vingt tonnes furent déployées, ainsi que de nombreux moyens spécialisés pour les vecteurs aériens. L'insuffisance de moyens de manutention en août limita considérablement les opérations de déchargement et créa des goulets d'étranglement.

La première phase de l'effort de projection a correspondu au déploiement des forces de combat chargées de la dissuasion. Une fois que le rythme d'arrivée des forces, de leurs matériels organiques, et des approvisionnements fut stabilisé, la cellule logistique de l'état-major inter alliés planifia l'arrivée des forces supplémentaires, le soutien des besoins opérationnels pendant les opérations offensives et le désengagement après les hostilités. Toutefois, le commandement du soutien rencontra des contraintes dès le début. Bien que les infrastructures de la région, tels que les ports et les aéroports, soient vastes et modernes, les besoins en logement, en nourriture, et en infrastructures pour la mobilité des troupes dépassaient les capacités disponibles. Aussi, quand la décision fut prise de déployer en priorité les troupes de combat, les longues lignes de ravitaillement, le réseau routier et les capacités initiales de soutien limitées des nations hôtes augmentèrent les difficultés. Pendant la deuxième phase, lorsque la décision d'augmenter le volume de forces sur le théâtre fut prise, les besoins pesant sur le système logistique prirent une autre dimension, les moyens de transport stratégique et intra théâtre, ainsi que les capacités de stockage et de maintenance furent soumis à une pression extrême.

Le soutien stratégique des forces n'a été possible que grâce aux moyens combinés des commandements des transports aériens et maritimes. Le recours aux moyens civils a également été déterminant. Durant les opérations « Bouclier du désert » et « Tempête du désert », 5 % (15 % hors produits pétroliers) du tonnage total transporté depuis les Etats-Unis et l'Europe le furent par voie aérienne, ainsi que simultanément plus de 500 000 passagers. Les moyens maritimes en transportant la totalité du tonnage restant tinrent une place essentielle.

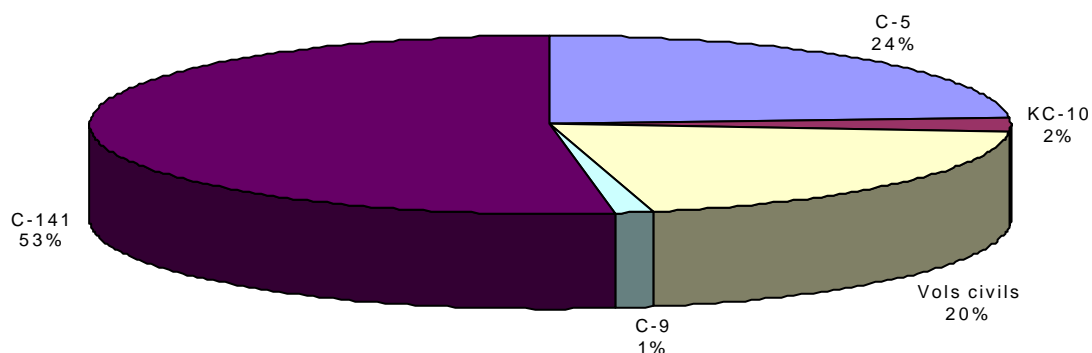
2.2.2. Le transport aérien stratégique

Après l'effort initial pour déployer les forces de combat, les objectifs du transport aérien stratégique furent redéfinies. Ils devaient assurer le transport du soutien logistique. Pendant la montée en puissance d'août, on compta quotidiennement de cinquante à soixante cinq missions de transport stratégique (C-5 et C-141) entre d'une part, l'Europe et les Etats-Unis, et d'autre part, le théâtre. Les missions quotidiennes se réduisirent à une moyenne de quarante quatre quand l'effort de

soutien logistique débuta, et ce jusqu'à ce que l'autonomie initiale des forces déployées soit assurée. Enfin, mi-septembre, le nombre de missions de transport atteignit la centaine chaque jour : de nombreuses missions ayant pour objectif de repositionner des matériels et des approvisionnements sur les théâtres dont il avait été primitivement retirées au profit du théâtre d'opération du golfe. Après la décision de changement de posture prise par le président Bush, l'effort ne fut pas relâché.

Lorsque l'opération « Tempête du désert » débuta le 16 janvier 1991, les transports aériens militaires et civils avaient réalisé plus de 10 500 missions, et 355 000 tonnes avaient été transportées entre les Etats-Unis, l'Europe et les différents points de débarquement air (APOD) de la région du golfe persique. L'importance de l'effort du transport aérien stratégique est illustré par le fait que la quasi-totalité des C-5 et C-141 disponibles furent engagés dans la mission « Tempête du désert ». L'appui des compagnies aériennes civiles fut également déterminant, surtout pour les Etats-Unis qui devaient couvrir des distances beaucoup plus importantes que les Européens. Au maximum d'intensité des opérations, vingt cinq missions quotidiennes d'avions commerciaux civils s'ajoutaient aux vols militaires.

Répartition des vols stratégiques par catégories d'appareils



2.2.3. Le transport maritime stratégique

L'élément clé du soutien stratégique des forces fut la voie maritime. Les différents états-majors des nations composant la coalition utilisèrent des bâtiments militaires sous commandement opérationnel, et des cargos civils nationaux et étrangers sous contrats. L'importance des volumes et la rapidité de la montée en puissance les conduisirent à utiliser la quasi-totalité de leurs capacités, et à les compléter par le recours à un grand nombre de bateaux civils. Ainsi, durant toutes les opérations, 385 cargos livrèrent les matériels, leur soutien logistique, les produits pétroliers et participèrent au désengagement des forces, sur une distance proche de 8 700 miles.

Deux phases peuvent être distinguées. D'août à novembre, il s'agit de déployer et de soutenir les forces mises à place pour dissuader une agression irakienne contre l'Arabie saoudite. Pendant cette période, les moyens maritimes transportèrent l'équipement de plus de quatre divisions OTAN et parallèlement le soutien logistique nécessaire à la phase défensive. Fin septembre, plus de cent cargos du commandement militaire des transports maritimes de la coalition avaient transporté l'équipement et le soutien logistique des 100 000 hommes déployés sur le théâtre. A la fin de cette première phase, plus de 180 cargos civils et militaires avaient été affectés à cette mission.

Durant la deuxième phase, jusqu'à la mi-janvier, le volume des forces déployés sur le théâtre fut plus que doublé. Les bâtiments durent alors, simultanément, acheminer l'équipement des nouvelles troupes, leur soutien et assurer un flux d'approvisionnement logistique régulier pour les forces déjà stationnées en Arabie saoudite.

L'analyse de l'apport du transport maritime dans les opérations « Bouclier du désert » et « Tempête du désert » serait incomplet sans un commentaire sur le statut de la marine marchande des Etats-Unis. L'intérêt traditionnel des Etats-Unis pour l'OTAN avait conduit à un sentiment de relatif confort en matière de capacités de transport maritime civil. Les accords signés par l'OTAN rendaient quatre cents navires marchands disponibles pour le soutien logistique de l'Alliance. Toutefois, dans un cadre non OTAN les Etats-Unis et leurs alliés européens se trouvèrent très dépendants de leurs flottes marchandes. Les bateaux sous pavillons étrangers représentèrent, en conséquence, 20 % du tonnage affrété.

2.3. - PALLIER LES INSUFFISANCES DES INFRASTRUCTURES LOGISTIQUES LOCALES ET LE SOUS-DIMENSIONNEMENT DES MOYENS DE TRANSPORT ROUTIERS

Bien que les principales plate formes aériennes et portuaires de la région soient modernes, il existait des limites dans leurs capacités à absorber le flux logistique d'une force importante. Au-delà des infrastructures d'accueil, le réseau de communications de l'intérieur de la péninsule arabique était beaucoup moins performant. Les principales artères de communication s'étendaient entre les principales villes. Le réseau routier secondaire offrait des possibilités limitées au regard des possibilités de logement et d'alimentation, alors que les distances étaient considérables. Les infrastructures étaient, en dehors des grands centres de population, conçues essentiellement pour les besoins de l'industrie pétrolière. Cette particularité laissait les autres étendues du pays particulièrement dépourvues d'infrastructure de tout type, compliquant les transports militaires et augmentant les délais de ravitaillement. Enfin, les pays occidentaux de la coalition ne purent guère programmer de travaux pour améliorer ces infrastructures. En effet, ils étaient contraints, d'une part par les délais inhérents à tous types de travaux du génie, et d'autre part par les limites financières imposées par la réglementation relative aux marchés publics.

2.3.1. Les aéroports

Les deux zones aéroportuaires initialement utilisées, Dharaan et Riyadh, possédaient des pistes modernes, longues, des infrastructures associées performantes, et plus de parcs de stationnement que la plupart des aéroports commerciaux. Leur aptitude à faire manœuvrer simultanément un nombre élevé d'avions était cependant réduite, et leur capacité de stationnement furent rapidement saturées. La coalition fut donc conduite à utiliser d'autres aéroports, moins performants, tels ceux de King Fahd, King Khalid, ou du sultanat d'Oman.

Par ailleurs, la contrainte pesant sur la flotte stratégique des armées de l'air de la coalition était telle, qu'il fallut recourir aux moyens aériens des autres armées, lorsqu'ils existaient, pour les liaisons intra-théâtre. Ainsi, dans le cas des Etats-Unis, l'essentiel de la flotte de transport aérien de la marine fut utilisé pour faciliter les liaisons intra-théâtre : 5 C-130 ; 7 C-2 ; 2 US-3 ; 5 C-12 ; des hélicoptères CH-53 et H-46 et 12 C-9 de la réserve. Ces avions reliaient le plus souvent les bases logistiques de théâtre et les bases logistiques avancées.

Ces missions de ravitaillement intra-théâtre jouèrent un rôle non négligeable. Ainsi les C-130, qui effectuaient des missions entre les zones de rassemblement et les bases logistiques situées le long de la *Tapline Road*, utilisaient des portions de cette route comme piste d'atterrissage. Durant le mouvement du XVIIIème corps après le début de la campagne aérienne, les C-130 atterrissaient et décollaient, en moyenne, toutes les sept minutes, vingt quatre heures sur vingt quatre, pendant les treize premiers jours du mouvement.

2.3.2. Les ports

La coalition eut la chance de pouvoir bénéficier de l'excellente infrastructure portuaire saoudienne, avec sept ports principaux capables de manipuler de grandes quantités de matériels (quatre sur le golfe persique, trois sur la mer rouge). Les équipements lourds de manutention, les entrepôts, les zones de déchargement et de stockage et le réseau routier autour des installations portuaires étaient d'excellente qualité. Toutefois, là aussi, une saturation des installations apparue rapidement. Les entrepôts étaient généralement pleins, et la capacité de stockage se révéla insuffisante face au flux continu, et considérable, qui se déversa sur ces ports dans un délai très court. L'Arabie Saoudite coopéra pleinement avec la Coalition, en rendant les installations portuaires disponibles, et en octroyant 70 % de leurs capacités au soutien des membres de la coalition.

La coopération de Bahrein, d'Oman et des Emirats Arabes Unis permit également de disposer de facilités de déchargement et de stockage, et de pré-positionner des stocks logistiques importants. Pour pallier à ce manque de capacités de stockage, les équipes du génie militaire construisirent des entrepôts destinés à protéger les chargements débarqués jusqu'à leur évacuation des ports. Des entrepôts furent également loués à des propriétaires privés. Cependant, le problème fut aggravé par l'absence d'un réseau routier satisfaisant à l'intérieur des terres, et la pénurie de camions de transport. Aucune solution satisfaisante ne put jamais réellement être trouvée.

2.3.3. Le réseau routier du théâtre

Le réseau routier du théâtre se composait de routes asphaltées à deux, quatre ou six voies selon les zones. Le réseau routier principal reliait les principales villes d'Arabie Saoudite, entre-elles, et avec le Koweït, la Jordanie, l'Irak, le Qatar, les Emirats arabes unis, Bahreïn, et le Yémen. Les routes secondaires connectaient les principales villes avec les villes secondaires, et les villages des régions périphériques.

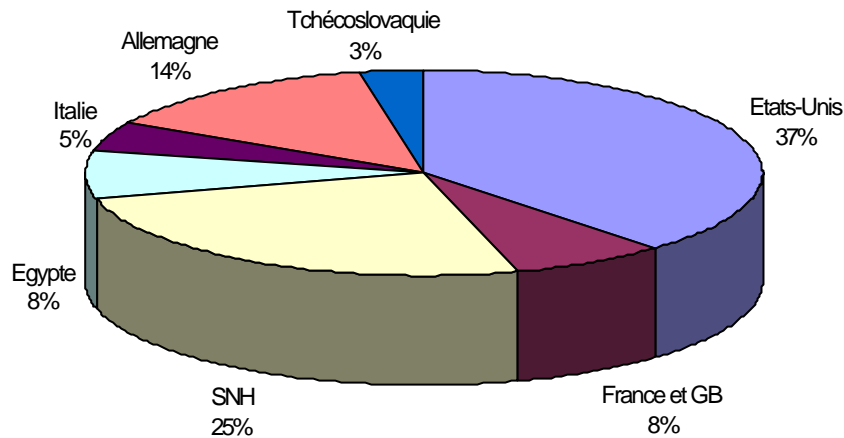
Deux axes routiers majeurs intéressaient, plus particulièrement, la coalition : la route, dite Tapline, traversant la péninsule arabique d'est en ouest, et la route côtière longue de cinq cents kilomètres entre les frontières koweïtienne et qatari. En matière de voie ferrée, il y avait une ligne cruciale reliant Riyad au port d'Ad-Dammam.

Les distances entre les ports et les zones de combat étaient considérables. De Dahrân à la base logistique de théâtre de *King Khalid Military City* (KKMC), principale pénétrante logistique pour l'armée des Etats-Unis, s'étendaient 550 kilomètres, de Yanbu à KKMC, principal axe logistique français s'étendaient 1 400 kilomètres. La zone de déploiement avancé du XVIII^{ème} corps d'armée (auquel appartenait la division Daguet) se situait à 800 kilomètres du port d'Ad-Dammam. Les grands axes routiers permettaient un déplacement rapide des convois logistiques, malheureusement, comme nous l'avons déjà vu, ce réseau était insuffisamment développé face aux besoins de la coalition.

Les nations coalisées et les nations hôtes cherchèrent à résoudre le problème posé par la qualité médiocre du réseau routier secondaire, en construisant près de 3 500 kilomètres de routes utilisées pour le déploiement des forces. Par ailleurs elles développèrent des aires de repos, pour les équipages du train, tout au long des principaux axes de ravitaillement. Celles-ci regroupaient des installations de réparation d'urgence, des tentes pour le repos ou la nourriture des hommes, des points de carburant. Elles contribuèrent beaucoup au confort, à la santé et au maintien d'un bon moral parmi les forces transitant sur le théâtre.

Répartition des camions de transport lourds utilisés sur le théâtre d'opérations

(rapport au congrès des Etats-Unis)



Dans la planification du soutien logistique, les planificateurs recourent volontiers aux voies ferrées et aux voies fluviales, notamment du fait du tonnage important à transporter. Dans un schéma idéal, la voie ferrée devrait jouer un rôle majeur dans le déplacement des matériels et des ravitaillements. Mais la seule voie ferrée en Arabie saoudite était une voie unique entre Riyad et Ad-Dammam. Initialement la voie ferrée joua un rôle mineur dans le déploiement des forces. Ensuite, elle fut utilisée pour les mouvements des munitions et des containers entre les ports et les sites de stockage de munitions à l'intérieur des terres. Les stocks qui avaient été pré positionnés dans d'autres pays de la zone, pour des raisons d'engorgement des infrastructures portuaires saoudiennes, furent également re positionnés grâce à des petits bâtiments qui procédaient à du cabotage.

* *
*

Ainsi le transport intra et inter théâtre fut un succès. Malgré les difficultés rencontrées pour un déploiement de cette ampleur, la sous-traitance mise en œuvre par les logisticiens sur le théâtre et la contribution des gouvernements des nations hôtes permit de relever le défi. Les bases de départ ou de transit situées en Europe jouèrent un rôle crucial pour le soutien des transports aériens stratégiques. La mise en place par les Etats-Unis, en Europe, de troupes de combat et d'éléments logistiques leur permirent également d'accélérer leur déploiement. Toutefois, en dépit d'infrastructures saoudiennes substantielles, un autre facteur limitant l'efficacité du transport aérien apparut : le manque d'équipements adéquats au sol sur la plupart des aérodromes. Initialement, ces déficiences conduisirent le commandement aérien de la coalition à se limiter à deux bases principales de déploiement. Ces difficultés illustrent l'importance du maintien de bases de soutien dans les zones sensibles, en tant que structures avancées. Elles soulignent également la nécessité de donner la priorité à des accords de défense, préalables à toute crise, prenant en compte l'utilisation des structures de la nation hôte.

SECTION 3

LOGISTIQUE ET STRATEGIE D'ANEANTISSEMENT

Les besoins logistiques estimés en août 1990 se révélèrent très insuffisants au regard des moyens projetés quelques mois plus tard. Le concept d'opérations développé en août était défensif, et le soutien logistique proposé était en adéquation. La décision d'adopter une posture offensive requit, le moment venu, une augmentation du volume des forces déployées, l'extension de la zone de responsabilité¹⁵, et l'anticipation d'une consommation nettement supérieure en munitions, carburants, pièces de rechange, moyens de maintenance, entrepôts de stockage et moyens de transport intra-théâtre. Ce changement de posture induit également la création de bases de soutien logistique avancées afin de réduire les distances entre les forces de combat et leur base principale de soutien. Il devint également primordial de rendre le système de transport routier plus efficace. En sus, le niveau des stocks sur le théâtre, en vivres et munitions, fut porté de trente à soixante jours de combat.

En assurant un approvisionnement régulier des forces, en s'appuyant sur une base industrielle nationale très réactive, et en maintenant un niveau de disponibilité technique opérationnelle (DTO) supérieur à celui du temps de paix, la logistique a permis la mise en œuvre de la stratégie d'anéantissement, telle qu'elle avait été adoptée par la coalition.

3.1. - REACTIVITE DE LA BASE INDUSTRIELLE ET STOCKS DE GUERRE

Le soutien des centaines d'avions, de chars de bataille et d'autres matériels déployés sur le théâtre nécessita l'établissement d'un flux de ravitaillement logistique régulier. Fin octobre 1990, alors que plus de deux cent mille hommes étaient déjà déployés sur le théâtre, une liaison aérienne spéciale fut instaurée entre les Etats-Unis et le théâtre. Chaque jour, les pièces de rechange considérées comme absolument indispensables au déroulement de la mission étaient acheminées vers le théâtre maintenant ainsi le taux de disponibilité opérationnelle des matériels à un niveau tout à fait remarquable. Bien que l'idée d'un approvisionnement aérien pour les articles sensibles ne soit pas nouvelle, ce fut la première fois que des avions furent spécifiquement affectés à cette mission, avec des horaires précisément définis. Le déploiement de forces supplémentaires dans la péninsule arabe en novembre accrut le besoin en pièces de rechange hautement prioritaires. Une liaison aérienne similaire fut installée entre l'Europe et le théâtre. Fin février 1991, deux mille cinq cent tonnes de matériels avaient été transportées vers le théâtre, via ces deux voies aériennes.

¹⁵ Area of Responsibility (AOR)

3.1.1. Capacité de réaction des industries de l'armement

Les forces déployées sur le théâtre dépendaient de la capacité des industries de l'armement nationales à répondre rapidement à leurs demandes nouvelles et croissantes, et des stocks de guerre constitués au préalable sur les territoires nationaux.

Concernant le matériel, plus de vingt trois mille contrats avec mille cinq cents partenaires commerciaux furent signés pour environ quatre milliards de dollars, de manière à accélérer la production de articles critiques, notamment dans les domaines des munitions, des systèmes de désalinisation d'eau, de certaines pièces de rechange, de matériels de protection contre le danger chimique, et enfin de générateurs électriques. Le même procédé fut retenu pour la réalisation accélérée des tenues de combat avec camouflage adapté au désert, des tenues de protection NBC, des bottes de désert, des rations de combat, des pièces de rechange, de certaines munitions et des ingrédients.

La durée de la phase de montée en puissance et la courte durée de la phase offensive ont fait que peu d'articles s'avèrent indisponibles. Toutefois, il y eut de exemples où certains articles n'étaient pas disponibles dans les quantités souhaitées. Certaines demandes conduisirent à un taux de consommation supérieur de vingt à trente fois au taux normal du temps de paix. La base industrielle fit preuve d'une excellente réactivité dans l'urgence et pour des besoins très fortement augmentés. Toutefois, parfois, il fallut un certain temps pour que la capacité de production atteigne le taux requis, y compris pour des articles relativement communs et peu coûteux. Ainsi, il aurait fallu attendre dix neuf mois pour augmenter la production d'AH-64 de six à huit par mois.

Un autre exemple concerne les rations de combat alimentaires collectives. Les plans d'alimentation des armées reposaient sur des approvisionnements importants en rations collectives, celles-ci ne nécessitant pas de préparation mais juste un réchauffage, et étant préférées par les consommateurs aux autres types de ration. Cependant, les stocks étaient réduits du fait de la durée de vie limitée des denrées, et de la faible demande du temps de paix. L'industrie n'étant pas à même d'augmenter suffisamment rapidement sa production pour faire face aux besoins des armées nationales, il fut fait appel aux stocks de rations individuelles de combat réchauffables qui permirent de faire face à la demande en attendant que l'industrie puisse augmenter sa production.

Dans le même ordre d'idées, la réactivité de la base industrielle concernant les tenues de combat camouflage désert et les bottes adaptées au désert, fut également différée car le tissu devait être produit avant les tenues. Aucun besoin spécifique n'avait été exprimé pour ces articles avant septembre, ni aucun achat avant 1986. Ainsi, l'essentiel des troupes fut équipé de chaussures de brousse, et l'essentiel des trois millions de tenues de combat camouflage désert fut commandé en moins de trente jours.

Certains types de munitions ne furent pas fournis dans les quantités désirées car la base industrielle ne put s'adapter suffisamment rapidement : d'une part, à cause de la part trop faible de l'activité industrielle initialement consacrée aux activités de défense, d'autre part du fait de la difficulté à réorienter les crédits nécessaires vers

les articles budgétaires consacrés aux munitions, enfin à cause de la difficulté pour modifier les priorités industrielles.

Concernant la maintenance des matériels, les services du matériel des nations occidentales membres de la coalition assurèrent le maintien à un très haut niveau de la disponibilité opérationnelle, d'une part par l'action de leurs équipes de réparation, d'autre part en assurant un approvisionnement régulier, et sans interruption, en pièces détachées de rechange. L'armée britannique embaucha mille ouvriers à contrat à durée déterminée pour assurer cette fonction et augmenta son volume d'heures supplémentaires de 7 à 20 % des heures légalement travaillées. Les Etats-Unis, pour leur part, lancèrent la production de cinquante neuf châssis de déminage pour chars M1, de même huit cents chenilles de rechange pour chars M1A1 furent assemblées en deux semaines. Un autre effort majeur de l'industrie de l'armement des Etats-Unis fut le rétrofitage de soixante dix véhicules de reconnaissance aéroportés M551 A-1, qui furent équipés de systèmes d'imagerie thermique.

3.1.2. Les stocks de réserve de guerre

Les stocks de réserve sont des stocks de matériels constitués en temps de paix pour faire face à l'augmentation des besoins militaires jusqu'à ce que l'augmentation de la production industrielle et l'amorce du flux logistique permettent de répondre à la demande. Bien sûr, ils ne concernent pas certains articles dont la durée de vie est limitée (vivres,...), ou a fortiori ceux dont le besoin n'avait pas été anticipé (tenues de camouflage désert,...).

Ces stocks de guerre permettent d'assurer le soutien temporaire des forces jusqu'à ce que le flux de ravitaillement puisse être amorcé. Le niveau de ces stocks est déterminé en fonction, entre autres choses, de la menace et du degré de réactivité de la base industrielle. Ces stocks sont, autant que possible, positionnés géographiquement de la manière la plus adaptée aux menaces stratégiques du moment. Dans le cadre de l'opération «Bouclier du désert», on les trouvait, en Europe, et pour les Américains, dans le Pacifique, sur le territoire continental des Etats-Unis, et dans la région du Golfe persique, à la fois à terre et en mer.

Les Etats-Unis utilisèrent six des quatorze stocks pré positionnés hors du territoire continental des Etats-Unis, et deux des trois stocks positionnés aux Etats-Unis pour fournir les forces de la coalition en chars de bataille, en camions, en tenues de protection NBC, en munitions de 155 mm, en missiles TOW, en systèmes de lance roquettes multiples et en missiles Stingers.

Comme nous allons le voir le pré positionnement des stocks, couplé avec la bonne réactivité de la base industrielle, a joué un rôle majeur dans la réussite de la mise en œuvre de la logistique de la coalition. Ces deux critères ont permis une montée en puissance des forces déployées sur le théâtre, et à partir de novembre 1990 d'envisager le passage à une stratégie d'anéantissement.

3.2. - SOUTIEN LOGISTIQUE DES NATIONS HOTES ET STOCKS PREPOSITIONNES

Dans le cadre de la stratégie d'anéantissement imposée par les Etats-Unis à la coalition à partir de novembre 1990, il fallut déployer une force blindée composée essentiellement de chars de bataille. Au delà du changement de structure de la force, le passage d'une posture défensive à une posture offensive conduisit à une augmentation de son volume, et à un doublement de l'autonomie logistique pour atteindre 60 jours de combat. Le plus grand impact dans les fonctions de ravitaillement concerna les munitions. Ceci parce que celles-ci nécessitent des moyens de manutention nombreux, imposent des règles de transport et de manipulation très strictes, et doivent être stockées à une distance raisonnable des utilisateurs. En matière de transport stratégique, la voie aérienne est largement inefficace puisque les munitions pèsent très lourds, et qu'il est en conséquence beaucoup plus opportuns de transporter par avion des matériels apportant une plus grande valeur ajoutée au logisticien. Le transfert par voie maritime est de loin le plus efficace, mais il nécessite du temps pour les transferts jusqu'aux ports, le transit et le transport jusqu'à l'utilisateur. Le soutien des nations hôtes ne pouvant pallier à cette difficulté, le recours aux stocks pré positionnés se révéla déterminant.

3.2.1. Le soutien logistique des nations hôtes

L'obligation de projeter les unités sur des distances considérables, et le recours à des unités logistiques de réserve qui nécessitaient une remise en condition opérationnelle avant d'être projetées, rendirent le soutien des nations hôtes primordial lors de la première phase. La cellule logistique de l'état-major de la coalition à Riyadh, mis sur pied des équipes chargées d'établir les contrats relatifs au soutien pour le logement, les entrepôts de stockage, l'eau, les vivres et les moyens de transport. Un autre moyen utilisé fut le recours aux éléments de soutien logistique organiques des unités de combat déjà déployées sur le théâtre.

Le soutien des premières unités déployées fut optimisé par le recours aux stocks pré-positionnés de l'armée de terre, aux navires de ravitaillement de la marine, aux stocks de matériels de guerre aéro transportables de l'armée de l'air et aux accords commerciaux signés avec des fournisseurs locaux pour les articles les plus sensibles.

Début septembre, l'Arabie Saoudite accepta de fournir gratuitement toute la nourriture, les carburants, l'eau, les installations diverses et les moyens de transport nécessaires aux forces de la coalition. Peu après, les logisticiens de la coalition établirent la liste des vingt domaines fonctionnels pour lesquels ils demandaient un soutien logistique aux nations hôtes : logement, aéroports, génie civil, télécommunications, installations, carburants, hygiène, santé, maintenance, zones portuaires, sécurité, matériels spécialisés, services, stockage, subsistances, ravitaillement, transport, eau, services publics. Ceci donna lieu à la signature d'accords avec les nations hôtes.

De même, la quasi-totalité du soutien en carburant sur le théâtre fut assuré par les nations hôtes. Les livraisons intra-théâtres étaient réalisées grâce au réseau de pipelines des nations hôtes. Ceci permit de libérer les camions citernes tactiques pour l'approvisionnement en carburant des zones logistiques avancées.

Ainsi au 01 août 1991, les nations hôtes avaient fourni à la coalition un soutien logistique estimé à 13,4 milliards de dollars¹⁶.

Cependant, au fur et à mesure que les besoins de la coalition augmentèrent, il apparut indispensable d'intégrer le soutien des nations hôtes avec l'organisation logistique de la coalition.

3.2.2. Les moyens pré positionnés

Les stocks pré positionnés jouèrent un rôle crucial dans le soutien des forces déployées dans la péninsule arabique. La plupart des grandes nations de la coalition soutinrent, initialement, leurs forces de combat à partir de leurs stocks embarqués. Les Etats-Unis eurent recours aux stocks pré positionnés et aux stocks embarqués du corps des Marines pour soutenir la 7^e Brigade expéditionnaire des Marines et la 82^e Division aéroportée. En effet, dans les années quatre-vingt, le département de la défense américain avaient installé des plots de ravitaillement en Arabie Saoudite. Dans le cadre de ce programme des stocks furent positionnées sur quatre bateaux de manière à soutenir le commandement de l'OTAN en centre Europe. La cargaison de réserve de guerre sur ces bâtiments comportait divers approvisionnements et équipements, du carburant, des matériels de construction, des munitions et des matériels médicaux, divers matériels nécessaires à l'équipement d'un port tels des remorqueurs, des grues flottantes, des chariots à fourche et des petits bateaux de débarquement. Ces bâtiments et leurs stocks permirent à la coalition de donner la priorité au déploiement des unités de combat dans un premier temps.

Le déploiement de la logistique dépendit également du soutien latéral en provenance des autres théâtres, ce qui nécessita des transferts de stocks ou des nivellements pour certains articles. Dans ce cadre, il convient de noter plus particulièrement le recours aux équipements et stocks des forces stationnées en Europe (EUCOM) pour les Etats-Unis, et aux réserves stratégiques positionnées en métropole pour la France et la Grande-Bretagne.

Deux millions de RCIR¹⁷, plus d'un million de rations T & B, et plus d'un million de tenues NBC furent ponctionnés sur les stocks d'EUCOM au profit des forces américaines déployées sur le théâtre. En outre, 1300 chars de bataille et véhicules de combat blindés, ainsi que des stocks considérables de munitions furent également transférés par voie maritime. Enfin, la plus importante contribution d'EUCOM fut la mise à disposition de son complexe de maintenance. D'une part, pour les réparations du niveau industriel, d'autre part, pour les équipements de test en appui de ceux déployés sur le théâtre (composants d'avionique, moteurs à réaction...).

En définitive, La puissance aérienne a apporté une contribution immédiate en verrou de l'opération, mais réduite en volume. L'élément clé du soutien stratégique des forces fut la voie maritime. L'importance des volumes et la rapidité de la montée en puissance conduisirent à utiliser la quasi-totalité des capacités militaires, et à les compléter par le recours à un grand nombre de bateaux civils. C'est l'immobilisme irakien, que la stratégie générale des coalisés s'est évertuée à maintenir, qui a offert à la coalition le temps de réorienter son dispositif au profit de l'offensive.

¹⁶ Rapport au congrès des Etats-Unis, 1992.

¹⁷ Ration de Combat Individuelle Réchauffable.

De toutes ces contraintes, il découle un besoin crucial pour une planification et un positionnement des approvisionnements optimums avant le temps de crise.

3.3. - STRATEGIE LOGISTIQUE DU MAINTIEN EN CONDITION OPTIMAL DU MATERIEL ET BASES LOGISTIQUES DE L'AVANT

Lorsque l'offensive terrestre débuta il fallut fournir un soutien logistique à des unités combattantes regroupant plus de 300 000 hommes, 12 400 véhicules chenillés, 114 000 véhicules à roues et plus de 1 800 hélicoptères.

Le maintien en condition des matériels constitua un défi important de la logistique au regard de la stratégie choisie par la coalition, du fait de la durée et de l'intensité des opérations d'une part, et des conditions climatiques adverses d'autre part. Les divers systèmes d'armes déployés, le degré de dépendance des armées au regard de la composante réserves et du secteur civil, ainsi que les missions très diverses des armées et leurs stratégies respectives de maintenance réclamèrent une extrême adaptabilité. Le soutien assuré par les bases arrières stationnées en Europe fut également crucial pour le succès de l'effort de maintenance.

3.3.1. La stratégie du maintien en condition

3.3.1.1. Armée de terre

Reconnaissant la nécessité de réduire les délais d'entretien et de réparation, la doctrine de maintenance fut mise en conformité avec la doctrine du soutien de l'avant. Le but étant de maximiser la disponibilité des systèmes de combat en réduisant la distance entre le lieu de l'incident et le lieu de la réparation. Ceci fut acquis en réalisant les opérations de maintenance à tous les niveaux en accord avec les capacités de chaque unité. La philosophie appliquée pour les unités terrestres fut d'assurer le maintien en condition à quatre niveaux d'une complexité croissante : unités, bases de soutien rapprochées, bases logistiques de théâtre, et dépôts d'infrastructure.

Concernant les matériels sensibles, qu'il s'agisse de l'avionique, des appareils de guerre électronique ou des systèmes missiles, des unités de réparation spécialisées furent déployées. Ces unités procédèrent également à la modernisation des équipements, augmentant leur mobilité, leur aptitude à durer et survivre au combat, ainsi que leur pouvoir de destruction. L'objectif affiché par la coalition était d'assurer 70 % des réparations sur le théâtre, d'évacuer vers les bases arrières européennes le reste, et de minimiser le nombre de matériels critiques évacués du théâtre.

3.3.1.2. Armée de l'air

La stratégie de maintenance des forces aériennes était basée sur un système à trois niveaux. Les unités étaient déployées avec une capacité de maintien en condition organique, ainsi qu'un kit de stockage en pièces de rechange pour trente jours. Une capacité de maintenance intermédiaire fut mise en place sur un certain nombre de bases. Toutes les bases avaient accès à ce service, via un système d'abonnements interalliés. Le flux de ravitaillement en pièces détachées fonctionna de la meilleure manière qui soit, notamment grâce aux liaisons aériennes régulières organisés. Pour

cette raison, et compte tenu d'un taux de sortie aérienne initialement plus faible que prévu, les stocks de pièces de rechange furent largement suffisants.

Les bases de soutien intermédiaire, notamment pour les C-130 et C-160, installées en Europe furent particulièrement sollicitées, mais ceci permit d'alléger d'autant la pression exercée sur les bases de maintenance déployées sur le théâtre.

3.3.1.3. Marine

Les opérations de maintenance effectuées sur les bâtiments déployés en mer Rouge, dans l'océan Indien, et dans le golfe Persique furent traitées de manière spécifique par les Etats-Unis, qui contrairement aux autres nations contributrices, se trouvaient déployés à des milliers de kilomètres de leurs bases habituelles. La maintenance était planifiée et exécutée dans le cadre de la mission d'ensemble des différents bâtiments déployés sur zone. Ces actions se déroulaient à un triple niveau : d'abord, chaque navire assurait son maintien en condition propre grâce à ses moyens organiques ; ensuite, en mer ou à terre, les navires ateliers assuraient les opérations de maintenance de niveau intermédiaire ; enfin, les plus grosses réparations étaient effectuées dans les chantiers navals adéquats les plus proches du théâtre. Cette organisation contribua largement à l'aptitude de la marine des Etats-Unis à accomplir sa mission dans la durée.

Ainsi chaque armée adapta sa maintenance aux contraintes de sa mission, dans le cadre global de la stratégie de la coalition. Chacune développa des capacités de soutien adaptées. Le taux élevé de disponibilité opérationnelle des matériels (DTO) fut maintenu grâce à la qualité et à la robustesse des matériels, grâce au recours aux stocks de guerre pré positionnés ou non, et enfin grâce au déploiement au plus près des unités combattantes, de structures de soutien souples et modulables.

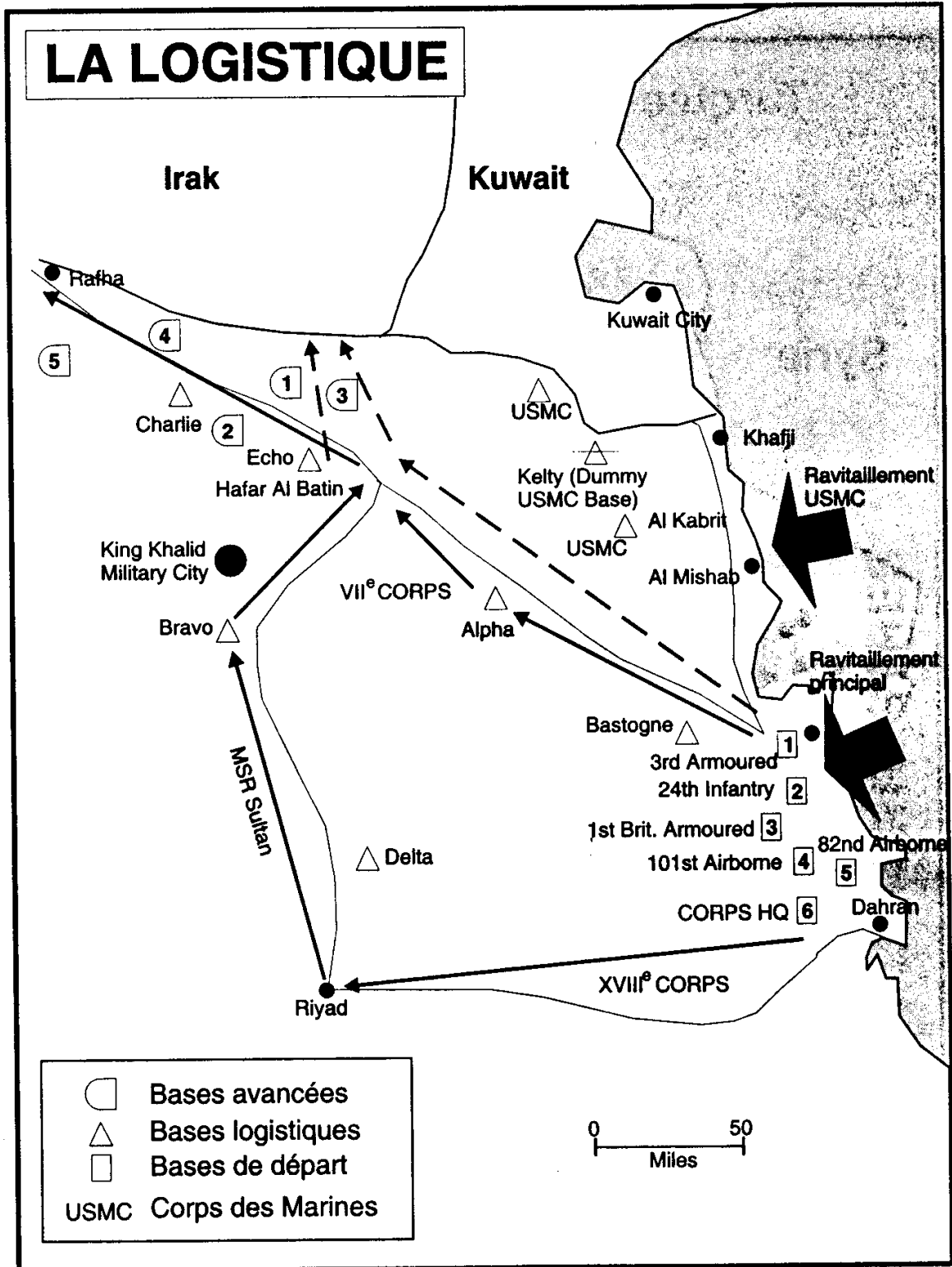
3.3.2. Les bases logistiques de l'avant

Le stockage des approvisionnements posa dès le début, nous l'avons vu, des problèmes aux logisticiens. Le problème initial fut de stocker tous les ravitaillements arrivant sur le théâtre, le problème fut aggravé lorsque le volume des forces déployés fut doublé en novembre et avec l'augmentation des distances à parcourir, d'où la nécessité d'implanter de nouveaux sites de stockage. L'élément clé de l'exécution de la manœuvre logistique fut la nécessité de positionner les bases de soutien logistiques très à l'avant de manière à pouvoir soutenir les forces sans ralentir le rythme de leur progression. Une telle idée de manœuvre conduisait à installer des bases logistiques de l'avant. Celles-ci devaient être à même de soutenir les forces dans leurs zones de déploiement initial, et de servir de sites de stockage intermédiaires pour les approvisionnements destinés à être projetés dans les zones de soutien logistiques avancées au fur et à mesure de la progression des unités de mêlée.

En octobre, le commandement de la logistique décida d'établir deux bases logistiques de l'avant en tant que dépôts de stockage pour les articles les plus sensibles, notamment les matériels de santé et certaines catégories de pièces de rechange. Ces bases, Bastogne et Pulaski, permirent, en outre, de désengorger les terminaux de stockage des ports. En décembre, de nouvelles bases logistiques furent installées près de KKMC, elles furent désignées : Alpha, Bravo et Delta et

stockèrent tous les approvisionnements nécessaires au soutien des VIIème et XVIIIème corps. Lors du déplacement des deux corps d'armée depuis leur zone de déploiement opérationnel vers la ligne de débouché deux nouvelles bases logistiques furent installées, Echo et Charlie. Elles étaient destinées à assurer le soutien initial de l'offensive terrestre. La planification logistique de l'offensive terrestre prévoyait un transfert de l'essentiel des ravitaillements logistiques, mais plus spécialement des carburants, des munitions, du fuel, et de l'eau. En préparation du jour J, 29 millions de rations, 136 000 mètres cube de carburants et près de 115 000 tonnes de munitions furent déplacés vers l'avant, et mis en place quatorze jours après le début de l'offensive aérienne. Une fois les objectifs assignés aux forces de mêlée saisis, les bases logistiques avancées furent déployées vers l'avant.

Extrait de : Jean-Jacques Langendorf, *Le bouclier et la tempête*, Collection Stratégie et réalité, 1995, p.229.



* *
*

Malgré les difficultés rencontrées pendant la phase de projection et de montée en puissance, les efforts logistiques des Etats-Unis et de leurs alliés contribuèrent très largement au succès des armées alliées. Déplacer une force de combat de plus d'un demi million d'hommes sur plus de six mille kilomètres, voire la moitié de la circonférence de la terre pour les Etats-Unis, constitue déjà un exploit remarquable. Etablir des lignes d'approvisionnement qui couvrent toute la planète et maintenir à un niveau élevé les taux de disponibilité des matériels et des ravitaillements représentent un autre exploit à mettre au crédit du système logistique de la coalition.

Une analyse des réalisations logistiques met en avant les points clés suivants :

- maintien du taux de disponibilité technique opérationnelle (DTO) des systèmes d'armes majeurs au-dessus des standards du temps de paix ;
- transport par voie maritime et déploiement sur le théâtre de plus de 110 000 véhicules chenillés ou à roues ;
- constitution de stocks de munitions représentant l'équivalent de 2,5 milliards de dollars ;
- construction d'installations militaires nouvelles à hauteur de 615 millions de dollars ;
- au plus fort des opérations 72 000 mètres cubes de carburant étaient consommés chaque jour.

CONCLUSION

Les problèmes posés par l'approvisionnement en vivres, eau, matériels, munitions et carburants du corps expéditionnaire déployé dans la région du Golfe s'avèrent considérables, au même titre que ceux posés par le déploiement des unités sur le terrain. Les forces britanniques et françaises étaient ravitaillées par un flux logistique régulier en provenance d'Europe, l'armée des Etats-Unis à partir des stocks pré positionnés sur le théâtre, et des flux d'approvisionnement en provenance d'Europe et des Etats-Unis.

Le Général de brigade Lucien Mosi, sous-chef d'état-major logistique de la division Daguet, écrit dans Division Daguet..... :

« La logistique de l'opération Daguet peut être considérée comme un total succès, malgré des contraintes importantes et les problèmes nouveaux qu'il a fallu prendre en compte et résoudre. L'acheminement de la force dans des délais restreints - tout particulièrement celui des renforts en moins de deux mois - a nécessité une opération aérienne et maritime sans équivalent français : outre 7 000 tonnes de fret transportés par la voie des airs, 54 rotations de navires ont été nécessaires pour acheminer sur 6 000 km, entre Toulon et Yanbu, les 14 000 hommes, 3 500 véhicules et 3 400 conteneurs maritimes de l'opération. Après les transports stratégiques, la noria des véhicules de transport logistique, des porte conteneurs et des porte chars saoudiens de renfort a permis l'établissement de la base dépôt de la Cité du Roi Khaled, à 1 200 km de Yanbu, et le soutien vie de la division Daguet dans le désert inhospitalier de Miramar.

À la veille de l'engagement, 13 000 tonnes de munitions, 10 000 mètres cubes de carburant, 3 000 tonnes de pièces de rechange en 17 000 références, 550 000 rations de combat et 1 200 000 litres d'eau minérale étaient en place pour le soutien opérationnel de la division, d'une part, des bases air d'Al Asha et de Riyad, d'autre part.

L'implantation d'une zone d'appui logistique en région de Rafha - à 300 km des dépôts - a permis à la division de s'engager avec un soutien immédiat estimé à dix jours de combat intensif.

Les innovations logistiques ont été nombreuses : l'alliance du véhicule de transport logistique avec remorque (VTLR) et du conteneur maritime, ou le carburant unique par exemple, ont prouvé leur efficacité. Le soutien fourni par les autorités saoudiennes, l'aide mutuelle franco-américaine, le professionnalisme des personnels des unités logistiques, la qualité des matériels, l'imagination à tous les échelons et les efforts de ceux qui, restés en France, ont œuvré pour cette réussite, ont permis de surmonter toutes les difficultés dues aux distances, aux tonnages à transporter et au caractère désertique du théâtre »¹⁸.

Pour sa part, le corps des Marines des Etats-Unis (USMC) établit une base à Kirbit, à quatre-vingt kilomètres à l'est du petit port d'Al Mishab, puis une seconde base située à quatre-vingt kilomètres au sud de la frontière koweïtienne. Il s'est agi là du plus

¹⁸ Collectif, *Guerre éclair dans le golfe : la défense du droit*, ADDIM, p.77-78.

vaste centre logistique établi dans l'histoire du corps des Marines. Enfin, trois semaines après le début de la campagne aérienne, un autre dépôt de quarante-quatre hectares fut installé, cette fois tout près de la frontière du Koweït. La surface réservée au stockage des munitions comprenait trois hectares, et le dépôt d'essence contenait 18 millions de litres. La consommation du VII^{ème} corps, par exemple, nous montre à quel point une telle infrastructure s'avérait nécessaire. De son arrivée en Arabie Saoudite à la fin de la campagne, il consuma 29 millions de rations alimentaires, 98 millions de litres d'essence, 514 millions de litres d'eau et 56 000 tonnes de munitions, dont 50 000 pour des exercices. C'est probablement la première fois dans l'histoire des guerres modernes que la consommation de munitions au combat s'avéra moindre que durant les exercices. En règle générale, l'approvisionnement des différents corps était prévu pour soixante jours. Il fallut transporter en moyenne chaque jour 63 000 rations et 34 millions de litres d'eau, avec 450 poids lourds et 4 500 camions citernes. Certaines unités du VII^{ème} corps ne pouvaient être ravitaillées qu'après un itinéraire de 640 kilomètres sur des routes détestables.

Dans l'ensemble, le dispositif fonctionna correctement, même si souvent les ordinateurs atteignirent la limite de leurs capacités. Mais, comme l'entreprise se déroula dans des conditions plus proches du temps de paix que du temps de guerre, on ne peut affirmer qu'elle se montra absolument concluante. En effet, un adversaire plus agressif aurait pu aisément attaquer les voies de ravitaillement et les immenses dépôts, soit par des méthodes classiques (aviation, fusées, artillerie à longue portée) ou non conventionnelles, comme le terrorisme. Ces harcèlements auraient alors fort gêné les Alliés, les obligeant à installer un vaste dispositif de sécurité, et auraient considérablement entravé l'acheminement des approvisionnements. Il convient de ne pas oublier non plus que la campagne terrestre des Alliés en territoire irakien et koweïtien n'a duré, en tout et pour tout, que cent heures. Il est donc difficile d'apprécier comment la logistique aurait été assurée dans des conditions moins idéales et sur une plus longue durée.

Les interrogatoires des prisonniers et des transfuges irakiens ont montré que, du côté de l'adversaire, la logistique a mal fonctionné, les distributions de vivres et d'eau étant fort rares, s'interrompant parfois complètement, et les diverses unités n'étaient souvent dotées de munitions qu'en quantités insuffisantes.

L'analyse détaillée de la logistique mise en œuvre pour le soutien de la coalition fait apparaître des forces et des limites. L'apport des infrastructures, au demeurant modernes, de l'Arabie saoudite constitua un avantage très appréciable, mais fut malheureusement limité à quelques sites. Les autoroutes étaient excellentes là où elles existaient, mais plusieurs centaines de kilomètres supplémentaires durent être construits pour faire face aux besoins de mobilité des troupes.

Par ailleurs la décision stratégique de déployer les forces de combat avant le soutien logistique pour assurer une première dissuasion face à l'Irak, tout comme la décision de porter l'autonomie logistique des forces sur le théâtre de trente à soixante jours lorsque fut adoptée la stratégie d'anéantissement en novembre, eurent un prix. Elles contribuèrent à créer des arriérés de livraisons, exerçant une pression supplémentaire sur les flux logistiques, du fait de la perte de confiance des destinataires qui, ne voyant pas arrivés leurs livraisons, multiplièrent les commandes.

En conséquence, de nouvelles procédures furent adoptées qui améliorèrent la visibilité et évitèrent une inflation de commandes. Le nombre d'intervenants compliqua le déroulement général du soutien logistique, du fait des efforts considérables de coordination, mais le soutien des nations hôtes représenta un apport crucial. Les grandes distances à couvrir, notamment pour les États-Unis, en matière d'acheminement du flux logistique constituèrent un test pour les capacités de la coalition. Le pré positionnement des ressources et les innovations en matière de transport stratégique aérien et maritime permirent cependant de faire face. Ceci fut renforcé par la bonne réactivité des industries de l'armement, au sens large, c'est à dire y compris pour les vivres et les effets d'habillement. Cependant il faut noter qu'il n'y a pas eu un appel majeur à la base industrielle, et que dans le cas d'une crise de longue durée les réactions des industriels auraient, peut-être, été moins enthousiastes.

BIBLIOGRAPHIE

TITRE	AUTEUR	EDITEUR	ANNEE
La grande stratégie de l'empire romain	Edward Luttwak	Economica	1987
Aspects de la logistique du corps expéditionnaire aux premiers temps de la conquête de l'Egypte	Thibault Richard	Revue Historique des Armées	1998
Logistique et décision dans l'Indochine de 1945-1946	Jean-Christophe Raguet	Revue Historique des Armées	1996
NATO logistics handbook	NATO headquarters Brussels	NATO	1994
Division Daguet	Collectif		
La guerre du Koweït de 1990 et 1991	Hervé Coutau-Bégarie	CID	1999-2000
La guerre du Golfe	Collectif	Stratégie n° 51-52 FEDN	1992
Conduct of the persian gulf war Report to the congress	Dick Cheney	USA DOD	1992
Le bouclier et la tempête	Jean-Jacques Langendorf	Collection Stratégie et réalité	1995
Encore un guerre de retard	Emmanuel de Rischouff	Albin Michel	1992
Guerre éclair dans le golfe : la défense du droit	Collectif	ADDIM	1991

ANNEXES

CHRONOLOGIE DE LA GUERRE DU GOLFE

DÉCLENCHEMENT DU CONFLIT

2 août 1990 - L'armée irakienne envahit le Koweït. Les avoirs irakiens et koweïtiens sont gelés dans la plupart des pays occidentaux. Le Conseil de Sécurité de l'ONU, réuni à la demande du Koweït et des États-Unis, exige dans une première résolution (n°660) le « *retrait immédiat et inconditionnel de toutes les forces irakiennes sur les positions qu'elles occupent* ». Ce même jour, discours de Georges Bush à Aspen sur le nouvel ordre mondial !

3 août - Saddam Hussein annonce pour le 5 août un retrait des troupes entrées au Koweït mais s'oppose au retour au pouvoir de la famille régnante. La Ligue arabe, réunie au Caire, adopte par 14 voix contre 4 (O.L.P., Jordanie, Yémen et Soudan) une résolution qui condamne l'Irak et demande le retrait immédiat et inconditionnel de ses troupes du Koweït.

LA RIPOSTE

6 août 1990 - Le Conseil de Sécurité des Nations Unies décrète le boycott commercial, financier et militaire de l'Irak jusqu'au retrait de ses troupes du Koweït (résolution n° 661).

7 août - En accord avec Riyad, le président Bush décide l'envoi en Arabie Saoudite d'avions de combat et de troupes (composante d'une force multinationale) pour protéger le pays d'une éventuelle attaque de l'Irak (opération Bouclier du désert). La Grande-Bretagne puis la France et d'autres pays de l'OTAN acceptent, les jours suivants, de participer à la force navale multinationale proposée par les États-Unis. L'Irak annonce la fusion totale et irréversible de l'Irak et du Koweït.

10 août – Saddam Hussein appelle les Arabes et les musulmans à se soulever contre les armées étrangères qui « *profanent La Mecque et le tombeau du Prophète* ». Le sommet arabe extraordinaire réuni au Caire décide par une faible majorité l'envoi d'une force pro arabe pour protéger l'Arabie Saoudite. L'Égypte (dès le 11 août) puis le Maroc et la Syrie (le 14 août) enverront des troupes.

12 août - Le président irakien lie le règlement de la crise irako-koweïtienne à un retrait israélien des territoires occupés et à un retrait syrien du Liban.

15 août - Saddam HUSSEIN offre la paix à l'Iran en acceptant l'accord frontalier d'Alger de 1975 sur le Chatt Al-Arab, le retrait irakien du territoire iranien et l'échange de prisonniers.

18 août - Bagdad décide de regrouper dans des zones stratégiques les « *ressortissants des nations agressives* ». C'est le début de l'affaire des otages.

25 août - Le Conseil de Sécurité de l'ONU autorise le recours à la force pour faire respecter l'embargo voté le 6 août (résolution n° 665).

9 septembre 1990 - Sommet américano-soviétique à Helsinki. Déclaration commune de George Bush et Mikhaïl Gorbatchev condamnant l'agression irakienne contre le Koweït.

15 septembre - Au lendemain de l'agression contre la mission diplomatique française au Koweït, François Mitterrand décide de porter à 13 000 le nombre de soldats français en Arabie Saoudite (opération Daguet).

17 septembre - Rétablissement des relations diplomatiques entre l'Union soviétique et l'Arabie Saoudite.

24 septembre - Devant l'Assemblée générale de l'ONU, François Mitterrand propose un plan en quatre étapes pour la solution de l'ensemble des problèmes de la région, une fois réglé le conflit entre l'Irak et le Koweït.

14 octobre 1990 - Reprise officielle des relations diplomatiques entre l'Irak et l'Iran.

25 octobre - Les États-Unis envisagent l'envoi de 200 000 hommes supplémentaires dans le Golfe où se trouvent déjà 210 000 militaires américains.

5 novembre 1990 - La Syrie annonce l'envoi de 12 000 hommes qui renforceront ses 4 000 soldats déjà déployés dans le Golfe.

19 novembre - L'Irak porte à 700 000 le nombre de soldats irakiens basés au Koweït et dans le sud de l'Irak.

21 novembre - Rencontre entre George Bush et le président syrien, Hafez el-Assad, à Genève.

L'ULTIMATUM

29 novembre - Le Conseil de Sécurité des Nations Unies autorise les États membres qui coopèrent avec le Koweït à « *user de tous les moyens nécessaires* » - sous-entendu la force y compris - pour faire appliquer la résolution 660 si les forces irakiennes n'ont pas évacué le Koweït le 15 janvier 1991 au plus tard (résolution n° 678).

30 novembre - George Bush invite l'Irak à des discussions directes, Bagdad accepte cette offre.

6 décembre 1990 - Saddam Hussein annonce la libération de tous les otages étrangers avant le 15 janvier.

24 décembre - Saddam Hussein annonce que Tel-Aviv sera la première cible en cas de conflit armé.

9 janvier 1991 - Échec des pourparlers de la dernière chance entre James Baker et Tarek Aziz.

13 janvier - Échec de la mission de Javier Perez de Cuellar à Bagdad. Le Congrès américain (chambre des représentants : 250 contre 183 ; Sénat : 52 contre 47) autorise le président Bush à faire usage de la force contre Bagdad après l'expiration de l'ultimatum fixé par l'ONU.

14 janvier - La France présente devant le Conseil de Sécurité un plan de paix en six points, inspiré du discours de François Mitterrand du 24 septembre. Il est rejeté par les États-Unis.

16 janvier - Le Parlement français vote à une très large majorité l'engagement militaire de la France dans le Golfe (523 voix pour, 43 voix contre).

LA GUERRE TOTALE

17 janvier 1991 - Déclenchement de l'opération Tempête du désert. Les forces aériennes alliées (américaine, britannique, française, koweïtienne et saoudienne) bombardent des objectifs en Irak et au Koweït, conformément à une stratégie longuement élaborée.

29 janvier 1991 - Sortant de sa position défensive, l'Irak lance une opération terrestre et navale dite percée de Khafji ; privée de l'effet de surprise et de la maîtrise de l'air, cette offensive est immédiatement écrasée par les forces coalisées.

15 février - Très affaibli, l'Irak se dit prêt à accepter la résolution 660 des Nations Unies en échange de contreparties. Les États-Unis parlent de farce cruelle.

18 février - Mikhaïl Gorbatchev présente un plan de paix en quatre points à Tarek Aziz. Ce plan est jugé insuffisant par le président Bush.

22 février - L'Irak répond positivement au nouveau plan de règlement pacifique présenté par l'Union Soviétique. Les États-Unis rejettent l'acceptation de l'Irak et lui lancent un ultimatum de vingt-quatre heures pour entamer l'évacuation du Koweït.

24 février - Les forces alliées lancent une offensive terrestre (Desert Sabre) contre les troupes irakiennes au Koweït.

28 février - La mission irakienne auprès de l'ONU indique que Bagdad accepte sans conditions les douze résolutions des Nations Unies. Le président Bush annonce la suspension des hostilités.

LES RÉTORSIONS

2 mars 1991 - Les régions chiites dans le sud de l'Irak puis kurdes dans le nord entrent en rébellion.

6 mars - Dans un discours célébrant la victoire américaine, George Bush déclare qu' "il est temps de créer de nouvelles opportunités pour la paix et la sécurité au Moyen-Orient".

16 mars - Saddam Hussein affirme que le soulèvement chiite dans le sud du pays a été écrasé. Les combats se poursuivront jusqu'à la fin mars.

28 mars - Le gouvernement irakien annonce la reprise de la ville de Kirkouk dont les insurgés kurdes avaient pris le contrôle le 19 mars.

2 avril 1991 - La France saisit le Conseil de Sécurité des Nations Unies au nom du « *devoir d'ingérence humanitaire* ».

3 avril - Le Conseil de Sécurité vote la résolution 687 qui fixe les conditions d'un cessez-le-feu permanent dans le Golfe. Elle constitue le texte fondamental qui va régir l'après-guerre pour l'Irak et pour les relations avec le Koweït. La résolution fait référence à l'accord irako-koweïtien de 1963 pour la délimitation de la frontière. Celle-ci n'est donc plus à négocier. Elle prévoit la création d'une zone démilitarisée et le déploiement d'un groupe d'observateurs des Nations Unies qui prendra la relève des forces alliées et surtout elle définit les obligations d'après-guerre de l'Irak : destruction des armes chimiques, bactériologiques et nucléaires, et interdiction d'en fabriquer de nouvelles, création d'un fonds d'indemnisation pour le paiement de réparations au Koweït, levée des sanctions sur les produits alimentaires, maintien de l'embargo dans tous les autres domaines. Les conditions pour la levée des sanctions ne sont pas clairement définies.

5 avril - Le Conseil de Sécurité adopte la résolution 688 qui condamne la répression des populations civiles irakiennes et demande à l'Irak de faciliter « *un accès immédiat aux organisations humanitaires internationales* ».

6 avril - Le Parlement irakien annonce qu'il accepte la résolution 687.

11 avril - Entrée en vigueur du cessez-le-feu.

16 avril - George Bush accepte - en accord avec la France et la Grande-Bretagne - d'envoyer des soldats américains pour créer et protéger des camps de réfugiés kurdes dans le nord de l'Irak mais à « titre provisoire ».

6 mai 1991 - Après un « accord de principe » sur l'autonomie kurde conclu le 24 avril, des négociations reprennent entre l'Irak et les Kurdes. Elles portent sur les « *garanties internationales de toute solution au problème kurde* » et sur la « *démocratisation de l'Irak* ».

20 mai - Les forces irakiennes acceptent de se retirer de Dohouk, au sud de la « zone de sécurité » établie par les alliés dans le nord de l'Irak le 21 avril. Vote de la résolution 692 : création d'un fonds alimenté par des prélèvements sur les revenus pétroliers de l'Irak, destiné à réparer les dommages de guerre, notamment au Koweït.

29 mai - George Bush propose un plan de contrôle des armes de destruction massive au Moyen-Orient.

17 juin 1991 - La résolution 700 du Conseil de Sécurité confirme l'embargo total sur toutes les ventes d'armes à l'Irak et prévoit que les autorités irakiennes sont désormais tenues de prendre à leur charge la totalité des dépenses liées à l'élimination de leurs armes de destruction massive.

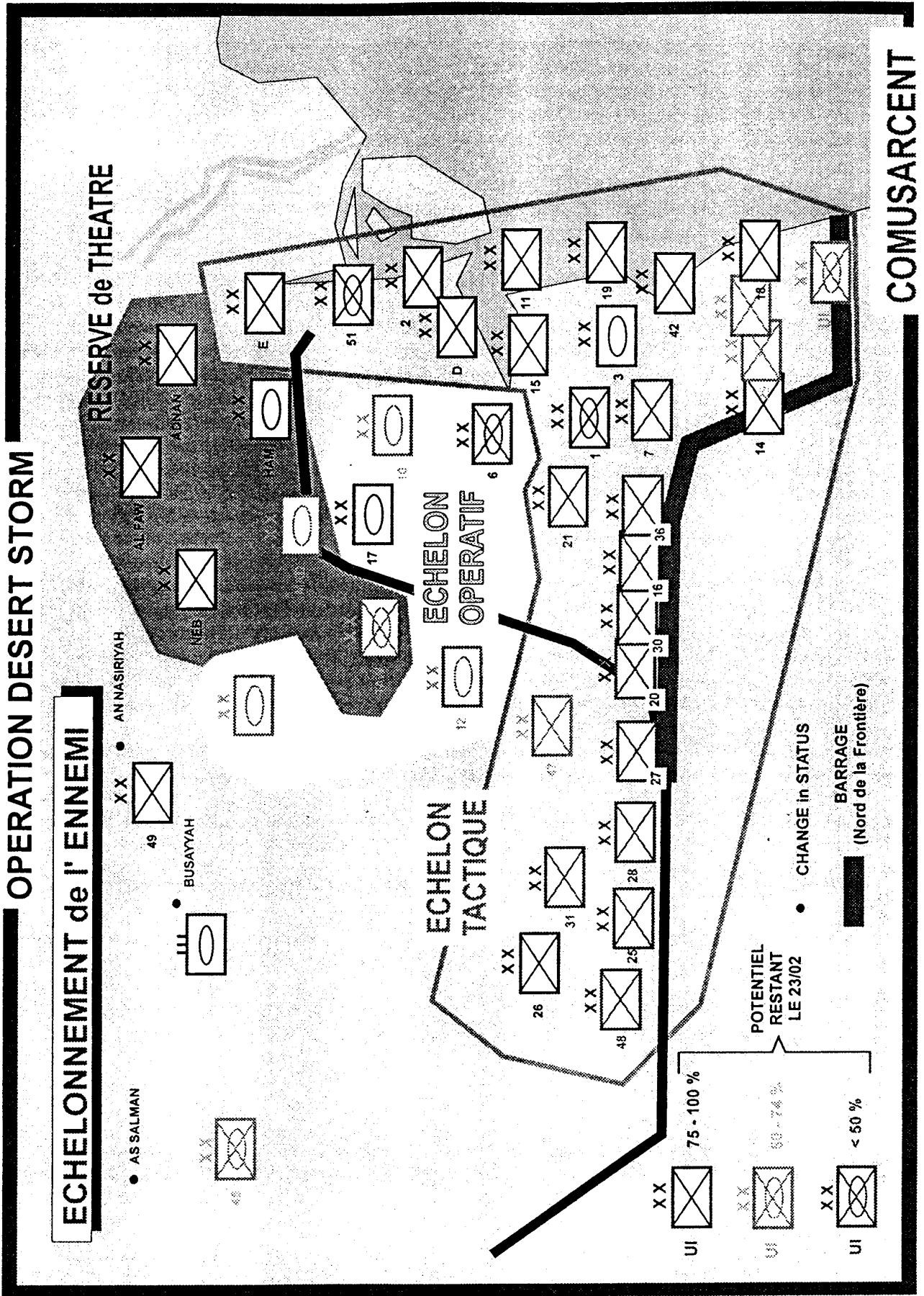
21 juin 1997 - Adoption de la résolution 1115 du Conseil de Sécurité, menaçant Bagdad de nouvelles sanctions si l'Irak continue à faire obstruction aux inspecteurs de l'ONU.

11 octobre 1997 - Présentation par la commission du désarmement (UNSCOM) du « rapport complet et final » sur le programme d'armement biologique, préparatoire à la levée des sanctions contre l'Irak.

CARTOGRAPHIE

Cartes extraites de :

Hervé Coutau-Bégarie, *La Guerre du Koweït de 1990 et 1991*, CID, 1999-2000, p. 50, 101 & 102.



Répartition générale des forces mi-janvier 1991

