

# La logistique de l'opération de Suez

**Xavier Boniface**

DANS **REVUE DÉFENSE NATIONALE 2016/9 N° 794**, PAGES 57 À 61  
ÉDITIONS **COMITÉ D'ÉTUDES DE DÉFENSE NATIONALE**

**ISSN 2105-7508**

**ISBN 9782919639595**

**DOI 10.3917/rdna.794.0057**

**Date de mise en ligne : 17/02/2020**

**Article disponible en ligne à l'adresse**

<https://shs.cairn.info/revue-defense-nationale-2016-9-page-57?lang=fr>



Découvrir le sommaire de ce numéro, suivre la revue par email, s'abonner...  
Scannez ce QR Code pour accéder à la page de ce numéro sur Cairn.info.



**Distribution électronique Cairn.info pour Comité d'études de Défense Nationale.**

Vous avez l'autorisation de reproduire cet article dans les limites des conditions d'utilisation de Cairn.info ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Détails et conditions sur [cairn.info/copyright](http://cairn.info/copyright).

Sauf dispositions légales contraires, les usages numériques à des fins pédagogiques des présentes ressources sont soumises à l'autorisation de l'Éditeur ou, le cas échéant, de l'organisme de gestion collective habilité à cet effet. Il en est ainsi notamment en France avec le CFC qui est l'organisme agréé en la matière.

# La logistique de l'opération de Suez

Xavier Boniface

Professeur d'histoire contemporaine à l'Université de Picardie Jules Verne.

Avec ses 18 000 hommes engagés, sur 60 000 prévus, l'opération combinée menée à Suez est la dernière d'une telle ampleur conduite dans un simple cadre binational, franco-britannique. Si elle est un échec politique et stratégique, elle s'avère néanmoins un succès tactique et logistique, d'où les retours d'expériences (Retex) dont elle a fait l'objet <sup>(1)</sup>. La projection d'un corps d'armée réduit à des milliers de kilomètres de ses bases a mobilisé d'importants moyens, même si le volume des troupes effectivement déployées a été plus limité. Pour cela, quels ont été les enjeux auxquels la logistique française a dû faire face ? Il s'agira d'examiner ses contraintes et ses impératifs, son organisation et son bilan de l'opération.

## Contraintes et impératifs logistiques

La France ne peut réagir rapidement à l'annonce de la nationalisation du canal par Nasser fin juillet 1956, car elle n'en a pas les capacités : le gros de l'armée est engagé en Algérie et aucune force d'intervention ne préexiste. La création d'un corps expéditionnaire nécessite du temps. Pour le général Massu, commandant la 10<sup>e</sup> division parachutiste (DP), « c'est toujours une erreur d'entreprendre une campagne avec des moyens initiaux trop modestes, qu'on se promet de renforcer par la suite [...]. Plus on désire que l'affrontement soit bref, plus il faut frapper fort dès le début ; en conséquence, il est indispensable d'accumuler des moyens suffisants à proximité du champ de bataille [...] » <sup>(2)</sup>.

Par la suite, la succession des plans d'intervention – un débarquement à Alexandrie, puis à l'entrée du canal, avant les modifications de la fin octobre – complique la planification logistique. La sortie de l'opération, incertaine pendant quelques semaines, alternant entre une reprise des hostilités (*Verdict*) ou un rembarquement (*Harridan*), représente une autre difficulté. Mais n'est-ce pas le propre de l'action militaire que de devoir composer avec l'évolutif, l'inconnu et l'imprévisible ?

Les contraintes sont d'abord liées à la géographie de l'opération, qui se déroule dans un théâtre lointain et peu propice au déploiement de forces. Français

(1) Voir le rapport sur l'opération d'Égypte, dit « Rapport Beaufre » (1957), un texte ronéoté qui a inspiré l'article sur « Le soutien logistique de la campagne de Suez », *Héraclès*, n° 14, mars-avril 2006, p. 22-24.

(2) Jacques Massu, Henri Le Mire : *Vérité sur Suez 1956*, Paris, Plon, 1978, p. 58.

et Britanniques ne possèdent pas de bases navales et aériennes à proximité de l'Égypte. Marseille est à huit jours de navigation de Port-Saïd, mais avec le chargement, le déchargement et les délais de route, une rotation nécessite près de trois semaines. Les alliés utilisent surtout Chypre, colonie britannique, malgré les insuffisances de ses installations portuaires et aéroportuaires. L'aménagement de bases aériennes et d'une base aéroportée requiert six semaines à l'automne.

En Égypte, les difficultés sont nombreuses. Le plan initial doit tenir compte des itinéraires réduits au débouché d'Alexandrie, entre mer et lagunes, d'où la décision de réserver l'utilisation de ces axes aux troupes combattantes. La place manque aussi pour installer des dépôts, ce qui implique de recourir à des « en-cas » sur camions pour ravitailler les unités. L'objectif finalement retenu est le secteur Port-Saïd/Port-Fouad, un espace insulaire limité par la Méditerranée au nord, le lac Manzalé à l'ouest et une lagune à l'est. Le seul lien avec la terre ferme est une route sur la jetée longeant le canal de Suez jusqu'à El Kantara <sup>(3)</sup>. Elle part de Port-Saïd, sur la rive occidentale que les Britanniques doivent contrôler, alors que les Français débarquent à Port-Fouad, un port peu important sur la rive orientale. Ces derniers décident donc d'implanter une base à Port-Saïd, au risque d'une imbrication avec la logistique britannique. Pour relier Port-Fouad à Port-Saïd, il n'y a que des navettes par bateau, ce qui entraîne des ruptures de charge. Afin d'acheminer les approvisionnements vers le sud, l'utilisation du canal a été envisagée mais les Égyptiens le rendent impraticable en y coulant des navires.

Les difficultés tiennent par ailleurs au volume et à la nature des unités à déployer. La Force A compte plus de 30 000 hommes, 277 blindés, 50 pièces d'artillerie, 7 600 véhicules et 25 hélicoptères. Elle comprend la 7<sup>e</sup> division mécanique rapide (DMR), la 10<sup>e</sup> DP, des éléments organiques de corps d'armée et une base de transit et d'opérations (BTO), dont les unités viennent d'Allemagne, de métropole et d'Afrique du Nord. Les formations disposent de leur matériel organique mais perçoivent aussi des équipements adaptés au terrain et au climat d'Égypte. Les deux divisions légères, dotées pour les opérations d'Algérie, reçoivent des armements lourds, notamment des chars *Patton*, gros consommateurs d'essence et qui nécessitent de puissantes grues. Les soutiens organiques des grandes unités ne suffisent pas à répondre à ces nouveaux besoins, ce qui entraîne des adaptations.

## L'organisation logistique

La logistique mise en œuvre est en théorie prévue pour soutenir une opération de haute intensité durant plusieurs semaines contre une armée égyptienne dotée de matériels soviétiques modernes. D'importants moyens maritimes sont d'abord requis : une cinquantaine de navires marchands réquisitionnés, outre une quarantaine de bâtiments de l'escadre de la Méditerranée et la batellerie pour l'opération amphibie. Or ces navires ont des vitesses et des capacités très différentes,

(3) Amiral Pierre Barjot : « Les opérations de Suez en 1956 et la marine », *Revue maritime*, janvier 1959, p. 34-60.

tandis qu'une partie des péniches est ancienne, ce qui complique leurs plans de chargement. Dans les forces terrestres, environ 30 % des unités sont dédiées à la logistique, mais ce sont près des trois quarts des effectifs qui sont indirectement concernés par elle si l'on recense tous les militaires affectés à des tâches de soutien <sup>(4)</sup>.

La partie logistique des plans successifs reste fondée sur les mêmes modes d'action, avec des adaptations. Durant les premiers jours de l'opération, les troupes débarquées doivent vivre seulement avec leurs dotations initiales et des « compléments opérationnels » en vivres, munitions, piles et carburant, calculés en fonction de la mission de chaque formation. Du fait des possibilités limitées de la Marine, les échelons d'assaut sont dotés de « leurs seuls moyens strictement indispensables au combat ». Les premières distributions interviendraient à compter de l'entrée en fonction d'une antenne de la BTO. Puis avec l'avancée des unités, une première zone de dépôts et de services serait organisée. Le ravitaillement devrait commencer avant l'installation complète de cette base. Les troupes aéroportées seraient larguées avec deux jours d'entretien, puis ravitaillées par air, dans la limite de 80 tonnes quotidiennes, jusqu'à leur jonction avec les forces débarquées. Leurs compléments opérationnels seraient calculés au plus juste pour éviter leur alourdissement.

Le plan *Mousquetaire révisé* <sup>(5)</sup> tient compte des délais supérieurs de déchargement des navires à Port-Saïd et Port-Fouad par rapport à Alexandrie. Il prévoit de distribuer aux unités, par le biais de centres de livraison sur les quais, un complément opérationnel à partir de J+3. Transporté sur des cargos rapides, celui-ci représente trois à quatre jours de ravitaillement, soit 40 000 rations, 450 tonnes de carburant et 650 tonnes de munitions. Cela implique un « allotissement préalable des approvisionnements sous une forme immédiatement livrable » et la mise à disposition de la BTO de moyens portuaires « au détriment des unités combattantes ». Ensuite seraient assurés des approvisionnements plus volumineux et plus réguliers, par quatorzaine (de jours) de 16 000 tonnes, dont la valeur peut évoluer en fonction des demandes. Cette solution permet de s'adapter à tous les aménagements de l'échelon d'assaut. Mais le changement de plan a entraîné une modification des répartitions d'unités. Comme les lotissements avaient déjà été constitués, les nouvelles répartitions se font « par grandes masses », pour éviter d'avoir tout à refaire, avec l'inconvénient d'un manque d'« ajustement précis des approvisionnements aux besoins » <sup>(6)</sup>.

## Un bilan

Le volume finalement restreint de forces engagées a limité les besoins et donc les stocks à constituer, à défaut de simplifier le fonctionnement de la chaîne

(4) « Rapport Beaufre », *Étude particulière* n° 18, chapitre 3, p. 2-3.

(5) Service historique de la Défense, SHD-GR, 9 U 9, ordre d'opérations n° 4, 2<sup>e</sup> partie (29 septembre 1956).

(6) *Étude particulière* n° 8 du « Rapport Beaufre », « Le soutien logistique dans la campagne de Suez », publiée sous ce titre par le lieutenant-colonel Carré dans la *Revue historique des Armées*, 4/1986.

logistique : un quart seulement des 28 000 tonnes d'approvisionnements et de matériels prévus a été mis à terre ou entreposé sur des chalands.

Au cœur du soutien, la BTO remplit trois rôles distincts mais regroupés pour l'occasion : le transit portuaire, avec la réception, l'acheminement et le débarquement de la logistique ; le soutien direct opérationnel, consistant à entretenir des volants d'approvisionnements au profit des unités, à assurer le traitement des blessés et les réparations importantes ; enfin les services de l'arrière, chargés de constituer des dépôts <sup>(7)</sup>. À la fois base de transit, base d'opérations et logistique d'armée, la BTO se trouve écartelée entre des missions relevant de l'avant et d'autres de l'arrière. Elle manque aussi de moyens : pour les évacuations sanitaires, il faut recourir aux hélicoptères lourds britanniques.

Les troupes engagées n'ont pratiquement manqué de rien, même si ce fut au prix d'improvisations. Le cessez-le-feu bouleverse la planification de la mise à terre de services réduits avec l'échelon d'assaut, avant le débarquement des principaux soutiens avec les vagues suivantes. Le départ de navires est annulé, d'autres restent en mer ou repartent sans décharger leur cargaison. Des forces mises à terre rembarquent quelques jours après. La répartition des unités et de leurs matériels entre plusieurs navires, en fonction des échelons, entraîne leur fractionnement et donc un déficit potentiel de leurs capacités lors de leur mise à terre. L'arrêt des combats impose de trier les approvisionnements, ce qui retarde ou annule la mise en place de certains services. Les tris dans des dépôts à terre prennent du temps puisqu'il faut décharger au préalable certains navires <sup>(8)</sup>, avant de recharger ce qui n'est pas nécessaire. Cela entraîne de nombreuses manutentions. La constitution de dépôts mobiles sur des chalands requiert aussi des manipulations supplémentaires. Tous les équipements et armements ne s'avèrent pas nécessaires. L'artillerie anti-aérienne n'est pas déployée du fait de la destruction de l'aviation égyptienne. Le rembarquement final doit enfin être planifié rapidement.

## Conclusion

Malgré des limites et des adaptations dues à l'évolution de la campagne, le soutien des opérations a correctement fonctionné. Les principaux besoins des combattants ont été couverts.

Toutefois, l'opération elle-même n'a duré que deux jours, précédant six semaines d'occupation. Elle n'a par ailleurs engagé que le tiers des effectifs planifiés initialement. Qu'en aurait-il été s'il avait fallu contrôler toute la zone du canal et combattre l'armée égyptienne ? « La valeur des succès doit être rapportée à la faiblesse de l'adversaire » <sup>(9)</sup> ainsi qu'à la capacité de faire face à différents types de

(7) SHD-GR, 9 U 7, note relative au soutien logistique des Forces terrestres françaises, 6 septembre 1956.

(8) « Rapport Beaufre », *Étude particulière* n° 10, « La base de transit et d'opérations *Amilcar* ».

(9) Philippe Vial : « La Marine et l'opération de Suez », dans Vaïsse (dir.), *La France et l'opération de Suez*, [sl], CEHD/Addim, 1997, p. 190.

scénarios. La planification élaborée avant l'opération suggère que l'état-major était conscient des difficultés logistiques à relever dans ce cas. En même temps, la phase la plus délicate de ce type d'intervention reste l'entrée dans le théâtre d'opérations, la seule qui se soit effectivement déroulée.

Avec Suez, l'armée française montre qu'elle a tiré les leçons de l'expérience des débarquements alliés de 1943-1944 et des opérations combinées plus limitées en Indochine. Elle a su ainsi maîtriser des compétences opérationnelles et logistiques complexes, notamment dans le domaine du ravitaillement aérien, terrestre et maritime, moins de vingt ans après sa défaite de 1940 <sup>(10)</sup>.

---

(10) Voir Xavier Boniface : « L'environnement logistique des forces terrestres françaises lors de l'opération de Suez (1956) », dans François Cochet (dir.), *Expérience combattante XIX<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècles*, tome III, *Les environnements du combattant*, Paris, Riveneuve éditions, 2013, p. 311-324.