

GENDARMERIE NATIONALE

ETAT MAJOR

Au Chef d'Etat Major Gendarmerie Nationale

OBJET : Visite du groupe des services techniques.
Ref : N.d.S. n° 357/93.3.1/EM Gd du 10.04.1991.

Le 23 mai 1991, le Lt C¹ RUELLE et le Major ROBARDEY, conseillers techniques auprès de l'Etat-Major de la Gendarmerie Rwandaise, ont visité à KIGALI les locaux du groupe des Services Techniques.

Reçus par le Major MPATSWENUMUGABO commandant le groupe, et avec l'exposé de cet officier, ils ont abordé les différents aspects du service de cette unité, et en ont visité les locaux.

I° - STRUCTURE ET ORGANISATION.

A l'effectif de 3 officiers, 5 sous-officiers, 82 caporaux et gendarmes (dont 24 féminins et 19 réservistes) auxquels il faut ajouter 12 employés et 4 chauffeurs civils, le groupe des services techniques est articulé en quatre pelotons :

- Peloton "Quartier Maitre" (1 lieutenant + 16 personnes) comprenant :

- 1 section vivres,
- 1 section armement,
- 1 section munitions.

- Peloton "Maintenance" (33 personnes) comprenant :

- 1 section approvisionnement,
- 1 atelier de réparation automobiles,
- 1 atelier de réparation de l'armement.

- Peloton "Transport" (27 personnes) comprenant :

- 1 section ravitaillement en carburant et lubrifiants,
- 1 section gestion des véhicules de la gendarmerie,
- 1 section gestion de véhicule de transport.

- Peloton "Auto-Ecole" actuellement "en sommeil".

.../...

II° - PROPOSITIONS.

21 - Personnels.

Ici plus qu'ailleurs le sous encadrement en personnels qualifiés se fait sentir. L'absence de sous-officiers spécialisés, secrétaires, comptables, magasiniers, mécaniciens, CT1 et CT2, divers, se fait cruellement sentir et le stockage, l'entretien et la réparation des vivres et des matériels sont laissés aux bons soins d'un personnel dont le dévouement ne compense pas toujours la sous qualification et le sous encadrement.

22 - Locaux.

Il est regrettable que les locaux actuels n'aient pas été achevés et que la construction de la façade Nord-Ouest ne se soit pas poursuivie sur le même schéma que les façades Nord Est et Sud Ouest. Cela aurait considérablement amélioré la sécurité des installations ("fuites de pièces" ...) aurait offert davantage de postes d'atelier abrités et aurait vraisemblablement évité l'entassement hétéroclyte de carcasses déssossées qui forment actuellement, avec un grillage "poreux" le quatrième côté du dispositif.

L'aménagement, à peu de frais, de quais de déchargement devant les magasins faciliterait grandement la manutention en permettant l'emploi de chariot élévateur et en limitant ainsi les inévitables dommages causés à des matériels souvent assez lourds déchargés par des bras le plus fréquemment féminins.

L'aménagement, également à peu de frais, des magasins en rayonnages métalliques de fabrication locale, en nombre suffisant, éviterait là aussi, des entassements préjudiciables à la conservation des matériels et amènerait des gains en temps et en personnels en facilitant la découverte de l'objet recherché.

23 - Matériels.

La mise en place des matériels adaptés aux besoins et aux missions doit être optimisée.

Il est en effet choquant de voir du matériel neuf de qualité non employé soit parce qu'une partie a mystérieusement disparu (moteur du pont élévateur par exemple) ou parcequ'on n'en a pas l'usage (banc électronique). Il aurait été plus judicieux de se faire "livrer", pour le même prix, des matériels adaptés à la situation.

24 - Organisation.

Manifestement ce service technique présente un certain nombre de lacunes :

- aucun service de sécurité (incendie essentiellement).
- pas d'atelier "radio", mais le noyau gendarme à la compagnie TR peut être employé à cet usage.
- pas d'atelier mécanographique.
- un atelier armement insuffisant.
- un secrétariat symbolique.
- pour l'atelier auto :
 - # des citernes carburant insuffisantes (la capacité de stockage du mazout est inférieure à la consommation mensuelle),
 - # pas de réserve d'eau.
 - # pas de possibilité de vidange.

De plus on peut se demander s'il est judicieux de centraliser à Kigali toutes les réparations des véhicules de la gendarmerie et s'il ne serait pas plus économique et rationnel de mettre en place un atelier par groupement qui, même rudimentaire, amènerait des gains en carburant et en temps et donc en capacité opérationnelle.

Enfin, l'absence totale de crédits délégués entraîne des pertes de temps considérables dans la réparation des petites pannes. Il serait souhaitable de confier au chef d'atelier, ou des services techniques, la possibilité d'acheter directement (et sous réserve d'un contrôle a posteriori) des pièces détachées qui ne dépasseraient pas un certain coût (à déterminer).

25 - Cas particulier de la formation des conducteurs.

La mise en sommeil du peloton auto-école a eu rapidement deux conséquences :

- le recrutement de chauffeurs civils avec tous les inconvénients que cela entraîne inéluctablement (exple : vol d'essence et arrestation publique....) ;
- le nombre croissant d'accidents souvent graves et coûteux en matériels et en personnels ;
- le non entretien des véhicules (pas de chauffeur affecté à une voiture).

Il est plus qu'urgent de réactiver ce service indispensable à la conservation du niveau opérationnel de la gendarmerie.

Le Lt C¹ RUELLE
Chef du DMAT Gendarmerie.



copie à : Colonel. Chef de la Mission d'Assistance Militaire.