

INFLEXIONS

civils et militaires : pouvoir dire



La route

<i>À la recherche des routes de l'Empire carolingien</i>	Martin Gravel
<i>Les routes de la soie : une invention historiographique</i>	Maurice Sartre
<i>La maréchaussée et les grands chemins, 1720-1791</i>	Thomas Fressin
<i>Les « guerres de gendarmes ».</i>	Benoît Haberbusch
<i>La route comme outil de contre-insurrection</i>	
<i>La route, c'est la guerre</i>	Nicolas Le Nen
<i>Atteindre Tombouctou</i>	Paul Gèze
<i>Ouvrir la route.</i>	Rémy Hémez
<i>Le génie et l'appui à la mobilité, 1914-2035</i>	
<i>Routes en déroute</i>	Gérard Chesnel
<i>La route des Français</i>	Jean-Luc Cotard
<i>Les armées et la route, une longue histoire partagée</i>	Rémy Porte
<i>Le Tour de France : une route géopolitique</i>	Jérôme Pellistrandi
<i>La conquête des routes numériques</i>	Anthony Namor
<i>En mer : la route du commandant</i>	Thomas Legrand
<i>La route, le langage commun et la norme</i>	Marine Baron
<i>Les mille et une routes des épidémies</i>	Patrice Debré
<i>Sorties de route</i>	Patrick Clervoy
<i>La route et le doute</i>	Haïm Korsia
<i>Le vet errant</i>	Yann Andruétan
<i>Marcher</i>	Adrienne Charmet
<i>Nager dans le flux</i>	Olivier Kempf

POUR NOURRIR LE DÉBAT

<i>Quand le chant part du pied droit</i>	Thierry Bouzard
<i>Le rôle du front d'Orient dans la victoire alliée de 1918</i>	Christophe Gué



INFLEXIONS

civils et militaires : pouvoir dire

La revue Inflexions

est éditée par l'armée de terre.

École militaire – 1 place Joffre – Case 09 – 75700 Paris SP 07

Rédaction : 01 44 42 42 86 – e-mail : redaction@inflexions.net

Ventes et abonnements : www.pollen-difpop.com

Ventes numériques : www.cairn.info

www.inflexions.net

Facebook : [inflexions](https://www.facebook.com/inflexions) (officiel)

Twitter : [@Inflexions10](https://twitter.com/Inflexions10)

Membres fondateurs :

M. le général de corps d'armée (2S) Jérôme Millet ■ Mme Line Sourbier-Pinter

■ M. le général d'armée (2S) Bernard Thorette

Directeur de la publication :

M. le général de corps d'armée Thierry Marchand

Directeur adjoint :

M. le général de brigade Frédéric Gout

Directrice de la rédaction et rédactrice en chef :

Mme Emmanuelle Rioux

Chargé de mission relations publiques :

M. le colonel @ Jean-Luc Cotard

Comité de rédaction :

M. le médecin en chef Yann Andruétan ■ M. le commissaire principal Jean Assier-Andrieu

■ M. John Christopher Barry ■ M. le lieutenant-colonel Marc-Antoine Brillant ■ Mme

Bénédicte Chéron ■ M. le médecin chef des services (er) Patrick Clervoy ■ M. le colonel (er)

Jean-Luc Cotard ■ Mme le professeur Catherine Durandin ■ M. le général de corps d'armée

Benoît Durieux ■ M. le lieutenant-colonel Brice Erbland ■ M. le lieutenant-colonel (er)

Hugues Esquerre ■ Mme Isabelle Gougenheim ■ M. le général de brigade Frédéric Gout

■ M. le colonel (er) Michel Goya ■ M. le lieutenant-colonel Rémy Hémez ■ M. le professeur

Armel Huet ■ M. le grand rabbin Haïm Korsia ■ M. le général d'armée (2S) François

Lecointre ■ M. Éric Letonturier ■ M. le général de corps d'armée Thierry Marchand

■ M. le général d'armée (2S) Jean-Philippe Margueron ■ M. le lieutenant-colonel Jean

Michelin ■ M. le colonel Hervé Pierre ■ M. l'ambassadeur de France François Scheer

■ M. le professeur Didier Sicard ■ M. Philippe Vial ■ M. le médecin en chef Julien Viant

Membres d'honneur :

M. le général d'armée (2S) Jean-René Bachelet ■ Mme le professeur Monique Castillo †

■ M. le général de corps d'armée (2S) Pierre Garrigou-Grandchamp

Secrétaire de rédaction : Mme l'adjudant-chef Séverine Renau

Les manuscrits soumis au comité de lecture ne sont pas retournés.

Les opinions émises dans les articles n'engagent que la responsabilité des auteurs.

Les titres des articles sont de la responsabilité de la rédaction.

INFLEXIONS

civils et militaires : pouvoir dire



La route

NUMÉRO 49

LA ROUTE

└ ÉDITORIAL ─

└ JEAN MICHELIN

└ 7

└ DOSSIER ─

À LA RECHERCHE DES ROUTES DE L'EMPIRE CAROLINGIEN

└ MARTIN GRAVEL

└ 13

S'il est acquis que l'armée romaine dépendait des routes pour assurer les frontières de l'empire, il n'est pas rare d'entendre supposer qu'elles ont disparu après la chute de celui-ci, les barbares n'en ayant ni l'usage ni la science. Elles restaient pourtant partout de première importance pour assurer le maintien des États.

LES ROUTES DE LA SOIE : UNE INVENTION HISTORIOGRAPHIQUE

└ MAURICE SARTRE

└ 23

Il ne se passe pas une semaine sans que la presse ne relaie l'ambition de la République populaire de Chine de réactiver les antiques « routes de la soie ». Or cette appellation, jamais remise en question, est trompeuse. Retour sur une invention historiographique.

LA MARÉCHAUSSEE ET LES GRANDS CHEMINS, 1720-1791

└ THOMAS FRESSIN

└ 31

Après une création qui remonte à la guerre de Cent Ans, les maréchaussées font l'objet d'une vaste réforme en 1720. Il s'agit d'unifier le corps, de sédentariser les brigades au cœur des villes et le long des routes, de constituer un maillage territorial permettant d'assurer la sécurité des personnes et des biens.

LES « GUERRES DE GENDARMES ».

LA ROUTE COMME OUTIL DE CONTRE-INSURRECTION

└ BENOÎT HABERBUSCH

└ 41

« Il est nécessaire de ne pas laisser l'ennemi se reposer un instant, d'intercepter ses convois de vivres et de lui couper toutes les voies de communication. » Implantées le long des routes principales, les brigades de gendarmerie ont naturellement été chargées de les contrôler lors des insurrections.

LA ROUTE, C'EST LA GUERRE

└ NICOLAS LE NEN

└ 47

À l'heure de la mondialisation, les routes sont une incitation renouvelée à la guerre. Et dans des affrontements futurs, qui seront autant globaux que totaux et où le sort des armes se jouera dans les sept espaces de la conflictualité moderne, le contrôle de ces routes, qu'elles soient réelles ou virtuelles, sera au cœur des opérations.

ATTEINDRE TOMBOUCTOU

└ PAUL GÈZE

└ 55

Le 11 janvier 2013 à l'aube, le colonel Gèze, basé au Tchad, apprend que lui et ses hommes doivent immédiatement gagner le Mali. Sa mission : prendre Tombouctou. Ce qui sera décrit par la suite comme un raid éclair sera surtout une longue lutte contre le sable et les éléments.

OUVRIR LA ROUTE.

LE GÉNIE ET L'APPUI À LA MOBILITÉ, 1914-2035

└ RÉMY HÉMEZ

└ 61

Routes et pistes sont indissociables d'une mission majeure du sapeur : l'appui à la mobilité. Elles ont été reconnues, franchies, ouvertes, rétablies, sécurisées selon des modalités et des priorités différentes depuis 1914. Aujourd'hui encore d'une brûlante actualité.

ROUTES EN DÉROUTE

┐ GÉRARD CHESNEL L 73

Dès l'origine des sociétés organisées, les routes ont été un enjeu économique et militaire. Aussi était-il de première importance de protéger ses propres routes et, *a contrario*, d'endommager ou de détruire celles de l'ennemi. Dans cet objectif, les mines ont constitué une arme redoutable voire indispensable dès qu'elles furent maîtrisées.

LA ROUTE DES FRANÇAIS

┐ JEAN-LUC COTARD L 77

Le 26 décembre 1992, à son arrivée sur le terrain, le convoi principal du bataillon français du génie en Bosnie-Herzégovine a mis treize heures pour parcourir les treize kilomètres et demi de la piste reliant Tarcin à Kresevo, au sud-ouest de Sarajevo. Aujourd'hui, ce trajet se fait en seulement vingt minutes. Sur la « route des Français ».

LES ARMÉES ET LA ROUTE, UNE LONGUE HISTOIRE PARTAGÉE

┐ RÉMY PORTE L 81

Si la maîtrise des voies de communication est quasiment consubstantielle de l'engagement des armées, c'est avec l'irruption du moteur pendant la Première Guerre mondiale que sont formalisés les principes qui régissent encore aujourd'hui la « circu ».

LE TOUR DE FRANCE : UNE ROUTE GÉOPOLITIQUE

┐ JÉRÔME PELLISTRANDI L 91

Le Tour de France est bien plus qu'une épreuve sportive. C'est aussi une histoire de France et de sa géopolitique, et ce dès sa création à l'aube du xx^e siècle. S'y reflètent l'Europe, avec ses guerres et son processus de réunification, mais aussi notre géographie militaire à travers les territoires traversés.

LA CONQUÊTE DES ROUTES NUMÉRIQUES

┐ ANTHONY NAMOR L 95

À l'échelle géopolitique comme à l'échelle tactique, les routes numériques qui constituent le cyberspace sont au cœur des stratégies de confrontation. Leurs maîtrise, interdiction, contournement et défense sont des facteurs clés de la liberté de manœuvre des acteurs civils, politiques et militaires. Leur conquête ne fait que commencer.

EN MER : LA ROUTE DU COMMANDANT

┐ THOMAS LEGRAND L 103

Si la régulation de la navigation, le développement du droit maritime ainsi que les exigences de sécurité et de rentabilité ont réduit la liberté de manœuvre et l'autonomie de décision du commandant d'un bâtiment de combat, le tracé de la route demeure de sa seule responsabilité.

LA ROUTE, LE LANGAGE COMMUN ET LA NORME

┐ MARINE BARON L 111

Pour beaucoup, la route est perçue comme un moyen d'arriver à bon port. Mais la considérer comme un pur instrument sans signification particulière serait une facilité. Comme le langage, elle est un moyen qui ne saurait être neutre. Son expression, ses codes sont des points de repère qui s'apparentent à une norme.

LES MILLE ET UNE ROUTES DES ÉPIDÉMIES

┐ PATRICE DEBRÉ L 117

Utilisant les animaux et les hommes comme vecteurs de développement et de dissémination, chaque épidémie a une route, une évolution et une éventuelle disparition. Retour sur ces voies de propagation, quelle que soit leur nature.

SORTIES DE ROUTE

┐ PATRICK CLERVOY L 125

Ce sont des militaires exemplaires. Ils sont regardés comme un modèle d'intégration et de réussite. Puis, soudain, leur comportement change : ils s'alcoolisent, ont des accidents, désertent... Rien ne permettrait de prédire cette chute. Comment expliquer ces « sorties de route » inattendues ?

LA ROUTE ET LE DOUTE

- ┐ HAÏM KORSIA L 129
Et si la route était l'ultime nom divin, celui qui nous force à nous mettre en mouvement, à nous dépasser, à enfin sortir de notre Égypte intérieure pour être celui ou celle que notre Créateur rêve que nous soyons ?

LE VET ERRANT

- ┐ YANN ANDRUÉTAN L 133
Rambo n'est pas seulement un film d'action viril. Il s'inscrit dans une tradition plus ancienne où la route est à la fois le lieu de la réalisation du destin, de la violence et de la folie. Elle occupe donc une place à part dans notre imaginaire. C'est une accoucheuse d'histoire.

MARCHER

- ┐ ADRIENNE CHARMET L 141
La marche, qui distingue l'humain des autres mammifères, a profondément changé de statut depuis le développement de moyens de transport mécaniques. Perdurent trois grandes fonctions : elle est utilitaire, elle est porteuse de transformations physiques, intellectuelles et spirituelles, enfin, elle est l'instrument d'une exploration du monde à la fois intime et partagée.

NAGER DANS LE FLUX

- ┐ OLIVIER KEMPF L 147
Dans le cyberspace, la notion d'infrastructure en réseau, souvent représentée par une toile d'araignée, n'est plus d'actualité. La route a disparu pour se transformer en un océan de flux dans lequel on nage.

┐ POUR NOURRIR LE DÉBAT

QUAND LE CHANT PART DU PIED DROIT

- ┐ THIERRY BOUZARD L 153
Fierté et esprit de corps, motivation... Il est reconnu que le chant participe de l'efficacité des unités de combat, raison pour laquelle sa pratique a toujours été encouragée. Pourtant, depuis quelques années, celle-ci connaît des dérives. Il en résulte des paroles incompréhensibles et une façon de défiler à la limite du dandinement. Le problème se situe dans le contre-pas.

LE RÔLE DU FRONT D'ORIENT DANS LA VICTOIRE ALLIÉE DE 1918

- ┐ CHRISTOPHE GUÉ L 161
Passée inaperçue en septembre 1918, l'offensive victorieuse des armées alliées d'Orient, commandées par le général Franchet d'Espèrey, a souvent été présentée comme une action décisive qui aurait précipité la défaite de l'Allemagne, menacée sur ses arrières. Or il n'en est rien.

┐ TRANSLATION IN ENGLISH ┐

IN SEARCH OF THE ROADS OF THE CAROLINGIAN EMPIRE

- ┐ MARTIN GRAVEL L 175

ROADS AND WAR

- ┐ NICOLAS LE NEN L 185

- ┐ COMPTES RENDUS DE LECTURE ┐ L 193

- ┐ SYNTHÈSES DES ARTICLES ┐ L 199

- ┐ TRANSLATION OF THE SUMMARY IN ENGLISH ┐ L 203

- ┐ BIOGRAPHIES ┐ L 207

JEAN MICHELIN

ÉDITORIAL

On crée parfois des routes sans y penser. On peut même assister à leur naissance. Il suffit souvent pour cela de regarder par la fenêtre d'un bureau un jour de neige. C'est le matin, on est arrivé tôt, il fait peut-être encore nuit. En bas, la cour est d'un blanc uniforme. Le temps d'un café, un passant l'aura traversée sans que personne ne l'ait vu, laissant la trace droite de ses pas d'une porte vers l'autre. Le suivant, soucieux de préserver ses chaussures, la prendra à son tour : on le verra passer, tête basse pour ne pas glisser, d'un pas rapide pour se mettre à l'abri du vent. Au bout de quelques heures, pour un peu que l'on regarde de nouveau, des dizaines d'autres se seront succédé le long de cette même trace reliant les deux mêmes portes : c'est une route. Il y aura des carrefours, des croisements là où quelqu'un aura eu besoin de changer de direction, on commencera même à deviner le bitume sous la neige fondue à force d'avoir été piétinée. Bien souvent, pour appréhender un objet complexe et mouvant, il est plus simple de partir de l'évidence de son propre regard. La route est, dans son essence fondamentale, un objet humain qui relie au moins deux points dans l'espace et dans le temps. Et comme tout objet humain, elle peut aussi disparaître – dans notre cas, peut-être dès le lendemain avec la fonte de la neige.

Que l'on observe cela depuis un bureau et que la route soit droite nous donne une première direction à explorer : la route est d'abord un objet qui établit une fonction et qui répond à un besoin. Parce qu'elle relie des points habités, elle trouve sans doute ses origines dans le commerce ou dans la guerre, deux activités qui nécessitent que l'on se rencontre ou que l'on se confronte, en tout cas qu'il y ait une interaction. Nulle place dans cet aspect pour la rêverie ou pour le symbole, mais nous y reviendrons.

En se penchant sur l'aspect utilitaire de la route, on pense évidemment aux voies romaines dont les traces sont parvenues jusqu'à notre époque et qui, pour certaines, longent encore les routes fréquentées de nos contemporains, ne serait-ce que par le souvenir de leur évidence, mais on peut aussi, comme nous y invite Martin Gravel, partir à la rencontre de celles qu'établit l'Empire carolingien à leur suite. On pense aussi très vite aux grandes routes commerciales, comme celle de la soie dont on découvrira à la lecture de Maurice

Sartre qu'elle recouvre, en fait, une réalité historique bien plus complexe et protéiforme que son nom peut laisser croire.

La route est un espace d'échange et donc un espace de guerre, soit pour assurer la paix sur un territoire, soit pour le défendre, soit pour s'y affronter : autant de pistes qu'évoquent Thomas Fressin, Benoît Habermusch et Nicolas Le Nen dans leurs expertises respectives. La route, comme la géographie qu'elle suggère, sert aussi à faire la guerre : il faut savoir l'ouvrir, la défendre ; on y emploie hier comme aujourd'hui et sans doute encore demain les sapeurs que décrit Rémy Hémez. Gérard Chesnel se penche aussi les mines que l'on place sur la route et qui la rendent inutilisable bien après la cessation des combats, sans discrimination pour qui oserait encore s'y aventurer. On découvrira enfin à la lecture de Jean-Luc Cotard que la route peut être une création militaire qui disparaît avec les années dans l'usage civil qui en est fait une fois la paix revenue : la Voie sacrée, après tout, n'a pas vu passer de colonnes de soldats bleu horizon montant au front depuis plus d'un siècle et il est pourtant fort possible que l'on continue à l'appeler ainsi pendant quelques centaines d'années.

La route est donc un objet géographique qui ne s'arrête pas à l'espace : elle contracte aussi le temps. Elle nous dévoile le théâtre des exploits du Tour de France sans dissimuler sa vocation politique et sans s'affranchir des errements de l'Histoire, comme l'explique Jérôme Pellistrandi. Elle devient immatérielle tout en restant un champ d'affrontement et ce sont les routes du cyberspace qui examine Anthony Namor. Elle devient évidence maritime quand pourtant nul obstacle ne la contraint par l'accélération de la technologie tout en demeurant, comme le souligne Thomas Legrand, la grande affaire du chef. Choisir sa route et la tracer, comme notre courageux premier passant dans la neige, est un privilège autant qu'une responsabilité. Parce qu'elle produit bien plus que du mouvement, parce qu'elle apporte les échanges et le changement, la route devient aussi génératrice de norme, outil de construction autant sociétal que spatial dans l'article de Marine Baron. Il arrive d'ailleurs qu'elle naisse malgré nous, voire contre nous, comme les chemins tracés par les grandes épidémies de l'Histoire qu'aborde Patrice Debré. Il y a donc peut-être autant de routes militaires, maritimes, numériques, marchandes ou sociétales que ce que l'imagination permet d'embrasser, tout cela à partir d'un simple chemin utile filant droit dans une cour d'immeuble un matin d'hiver.

C'est d'ailleurs l'autre nature de la route que de susciter l'imagination. Une route, ça sert à se déplacer mais aussi à se perdre, soit au sens figuré, comme tente de l'expliquer Patrick Clervoy, soit littéralement, comme les personnages errants de Jack Kerouac qui se laissent

porter vers l'autre rive d'un continent en plein changement sans trop savoir comment ils y parviendront et en finissant par comprendre que c'est le voyage et non sa destination qui compte vraiment. La route est un lieu de transition qui appelle au changement et au doute, elle permet un mouvement autant vers une destination qu'à l'intérieur de soi : Haïm Korsia l'évoque à son tour. Puisqu'elle nous change, elle est forcément un magnifique objet de narration : Stendhal disait fort justement qu'« un roman est un miroir que l'on promène le long d'une route ». Suscitant l'interrogation autant que la rêverie, elle appelle les rêveurs et les fous, ou plus simplement ceux qui se pensent dans une impasse de leur vie. C'est Forrest Gump, cousin cinématographique hirsute du Sal Paradise de Kerouac, qui court jusqu'à l'océan pour repartir immédiatement dans l'autre sens puisque la route n'a ni répondu à ses questions ni chassé ses fantômes. Ce sont les héros du cinéma américain que met notamment en lumière Yann Andruétan : la route tamise les drames et les traumatismes de l'Amérique sortie du Vietnam comme elle a façonné les explorateurs d'un continent presque vide quelques siècles auparavant. Elle nous change : peut-être y a-t-il là une des raisons pour lesquelles, alors qu'il n'a jamais été aussi simple d'aller vite, les marcheurs au long cours sont de plus en plus nombreux. Adrienne Charmet s'interroge avec nous sur leurs raisons.

La route, après tout, raconte quelque chose de nous, elle donne de la cohérence à nos vies, tant il est vrai que l'on parle si souvent de l'endroit d'où l'on vient pour parler de ce que l'on a vécu. Elle devient rite de passage chez certains, vecteur de sagesse, parcours initiatique vers La Mecque, vers une montagne aux esprits, vers les mines d'or de Californie. On laisse toujours une part de soi sur la route que l'on emprunte, pour un peu que l'on prenne le temps de le réaliser.

Mais alors, que pouvons-nous faire de tous ces embranchements partis d'un chemin dans la neige ? Dépasser la route, s'en affranchir quand les liaisons deviennent si nombreuses ? Peut-être n'y a-t-il alors plus tellement de sens à parler de route, mais de flux, comme nous le propose Olivier Kempf ? Il y a sans doute encore d'autres voies à explorer.

Il y a quelques années, j'ai servi en mission en Guyane pendant plusieurs mois. La petite ville de Maripasoula, où j'avais mon poste, était blottie au bord du fleuve et derrière elle, vers le sud, s'ouvrait la forêt amazonienne immense. Je pensais alors naïvement que c'était là que les routes s'arrêtaient. J'ai compris bien plus tard qu'elles ne s'arrêtaient que pour moi : les Amérindiens au visage austère que je revois encore partir sur leurs pirogues glissant sur l'eau le long du réseau arachnéen de criques et de rivières étaient moins naïfs. Parfois, même l'imagination se heurte à des murs : on doit s'efforcer d'y voir le signe heureux que nous ne manquerons jamais de routes à ouvrir. ─

DOSSIER

MARTIN GRAVEL

À LA RECHERCHE DES ROUTES DE L'EMPIRE CAROLINGIEN

L'Europe et le Bassin méditerranéen doivent à Rome leur premier réseau routier transrégional, car les routes étaient nécessaires aux légions pour assurer la défense des frontières et l'ordre intérieur dans l'empire. Autrement dit, la paix romaine dépendait de l'armée, et l'armée dépendait des ponts et des chemins terrassés : sans eux, son temps de réaction aurait été trop lent face aux révoltes et aux invasions.

Nous vivons dans une époque qui se plaît à tout remettre en question, mais ce lieu commun associant l'empire, l'armée et les routes romaines n'est guère discuté tant il semble solide. Après tout, les traces de la voirie romaine sont encore visibles dans le paysage, où il suffit de prendre un peu de hauteur pour voir apparaître leurs droites régulières¹. Malgré les saccages du temps et des hommes, les bornes milliaires y subsistent, par centaines². Les textes aussi témoignent de l'importance de cet appareil, qu'il s'agisse de l'administration des travaux d'entretien ou des nombreux récits des déplacements qu'il rendait possibles, de l'Atlas à la mer du Nord, de l'Atlantique au mont Liban et au-delà. Assurément, l'Empire romain est une affaire de routes, et ces routes sont d'abord associées aux légions³.

Et après ? La question est difficile. Ici aussi, les clichés abondent, non plus ceux de la gloire latine, mais de la décadence germanique. Les travaux menés depuis trente ans sur les transformations du monde romain ont conclu que les premiers siècles du Moyen Âge devraient être transférés à une Antiquité « tardive »⁴. Qu'ils soient goth, franc ou burgonde, les royaumes que l'on dit barbares étaient beaucoup plus romains qu'on ne l'imagine, car ils ont su maintenir la plupart des droits et des devoirs de l'État impérial, qu'il s'agisse des impôts, de la monnaie, de la justice ou des travaux publics. Il faudrait donc partir

1. À la recherche des traces visibles de la route romaine, voir A. Esch, *Zwischen Antike und Mittelalter. Der Verfall des römischen Straßensystems in Mittelitalien und die Via Amerina*, Munich, Beck, 2011.

2. Voir par exemple les photos proposées dans la base Mérimée, du ministère de la Culture : <https://www.pop.culture.gouv.fr/search/list?base=%5B%22Patrimoine%20architectural%20%28Mérimée%29%22%5D&mainSearch=%22borne%20milliaire%22> [site consulté le 1^{er} septembre 2021].

3. Bien entendu, les routes permettent d'autres commerces, mais ils n'étaient pas leur raison d'être et de fait, en matière d'échanges commerciaux, les voies fluviales et maritimes prenaient le dessus. Les grandes capitales comme Rome et Constantinople ne dépendaient-elles pas des blés de Sicile et d'Égypte ? Sur les réalités concrètes de l'économie maritime autour de la Méditerranée aux temps prémodernes : P. Horden et N. Purcell, *The Corrupting Sea. A Study of Mediterranean History*, Oxford, Blackwell, 2000.

4. Dans la collection « Transformation of the Roman World », voir notamment : W. Pohl, I. Wood, H. Reimitz (dir.), *The Transformation of Frontiers. From Late Antiquity to the Carolingians*, Leyde, Brill, 2001.

du principe que les routes romaines n'ont pas disparu sous les friches, qu'elles ont été conservées et même entretenues là où elles servaient toujours, que les invasions et la déposition du dernier empereur d'Occident n'ont guère eu d'effet sur elles. Après tout, les routes étaient déjà la responsabilité des cités, donc de pouvoirs régionaux qui se sont maintenus sous les rois. L'atlas Barrington est donc tout autant celui du réseau routier de l'empire que celui des royaumes qui lui succèdent⁵.

Il faut reconnaître que, peu à peu, ce que l'on sait des routes change. En Gaule, leur entretien et leur utilisation ne laissent plus guère de traces dans les textes contemporains. L'affichage public, notamment celui des bornes, se réduit de beaucoup. Au même moment, l'armée aussi se transforme. Les rois mérovingiens n'entretiennent ni armée professionnelle ni garnisons permanentes. La guerre n'est plus tant une affaire de frontières à défendre ou à dépasser qu'une suite de campagnes saisonnières. Les routes sont toujours là, assurément, mais il n'est pas facile de connaître leur utilisation, faute de sources. De fait, les fameuses chaussées associées par la tradition à la reine Brunehaut (m. 613) pourraient être d'origine romaine, sinon postérieures⁶. Sans témoins écrits, les routes ne se laissent pas facilement dater. En somme, si la recherche s'entend pour placer les royaumes barbares dans la continuité de Rome, notamment pour les routes, il est difficile d'y voir clair, de dépasser les généralités.

L'arrivée au pouvoir des Carolingiens modifie la géographie politique de l'espace latin. Elle provoque une concentration des centres de pouvoir dans le nord des Gaules, entre la Seine et le Rhin. Elle stimule l'extension vers l'est des campagnes militaires franques, et éventuellement du christianisme et de la latinité, bien au-delà des limites du *limes* romain. Sous Charlemagne (m. 814) et ses premiers héritiers, le gouvernement s'organise avec une nouvelle rigueur, autant dans l'expression de ses idéaux que dans les institutions visant à les réaliser, ce qui modifie la carte du monde franc. Au fil d'un long VIII^e siècle, les campagnes militaires des Francs causent l'essentiel des transformations géographiques déterminantes pour l'avenir de l'Occident latin. Comme son prédécesseur et son modèle romain, l'Empire carolingien se réalise d'abord par les conquêtes et l'organisation de son pouvoir par les armes. Était-il, lui aussi, aussi dépendant des routes ?

5. R. J. A. Talbert et R. S. Bagnall (dir.), *Barrington Atlas of the Greek and Roman World*, Princeton University Press, 2000.

6. Pour le catalogue toujours utile des toponymes et des mentions de ces routes : J. Vannérus, « La reine Brunehaut dans la toponymie et dans la légende », *Bulletin de la classe des lettres de l'Académie royale de Belgique* n° 24, 1938, pp. 301-420.

Les vestiges des routes du premier Moyen Âge

Pour répondre à cette question, il faut d'abord se tourner vers les vestiges matériels. Les routes romaines n'étaient pas pavées, si ce n'est sur certains tronçons à proximité des villes, mais la qualité de leur terrassement leur a permis de résister aux mouvements de la terre et des eaux ; celle-ci explique qu'elles aient été aussi durables, qu'elles aient pu servir, jusqu'à aujourd'hui, de tracés pour des voies nouvelles, mais elle ne suffit pas à les rendre visibles ni à les distinguer de celles qui ont été établies ensuite. En effet, les traces archéologiques des routes ne sont pas faciles à dater, à moins d'engager des fouilles, expérience coûteuse et généralement peu utile dans ce cas. Si les routes anciennes ont pu faire l'objet d'une cartographie, c'est plutôt grâce aux textes, aux inscriptions épigraphiques, à la topographie et à la photographie aérienne. Pour l'Empire carolingien, cependant, les témoins textuels sont trop rares et la photographie ne permet pas de lui attribuer des tracés routiers en propre. Les routes développées et entretenues sous les Carolingiens sont sans doute encore là, dans nos paysages, mais elles ne se laissent pas repérer et étudier facilement. On sait notamment qu'elles ne partageaient pas l'obsession de Rome pour la ligne droite, qu'elles suivaient volontiers le cours des rivières ou le contour des collines. Elles ont donc laissé des marques moins faciles à observer⁷.

Il ne faudrait pas cependant douter de leur existence. D'abord, les vestiges sont là et lorsqu'ils font l'objet de l'attention des spécialistes, ils deviennent visibles. C'est notamment le cas des ponts qui ont été étudiés par Isabelle Catteddu⁸. Par ailleurs, certains travaux d'infrastructure très ambitieux ont laissé des traces, le cas le plus évident étant le canal que Charlemagne tenta d'établir entre les bassins du Rhin et du Danube, entreprise qui échoua, mais qui témoigne de l'engagement de ce souverain pour la facilitation des transports et des capacités de ses ingénieurs. Le grand historien des techniques Lynn White a dit de l'âge carolingien qu'il fut « le premier âge de l'ingéniosité yankee » (*the First Age of Yankee Ingenuity*)⁹. En faisant le

7. Les synthèses sont pléthoriques, mais sur le haut Moyen Âge, les lectures sont plus rares : M. Rouche, « L'héritage de la voirie antique dans la Gaule du haut Moyen Âge (V^e-XI^e siècle) », *L'Homme et la route en Europe occidentale au Moyen Âge et aux Temps modernes* (Centre culturel de l'abbaye de Flaran, 2^{es} Journées internationales d'histoire, 20-22 septembre 1980), Auch, 1982, pp. 13-32, repr. in *Le Choc des cultures. Romanité, germanité, chrétienté durant le haut Moyen Âge*, Villeneuve-d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2003, pp. 37-58 ; J. Heuclin, « Des routes et des hommes en Gaule durant le haut Moyen Âge », in Ch. Mériaux et E. Santinelli (dir.), « Un premier Moyen Âge septentrional : études offertes à Stéphane Lebecq », *Revue du Nord* n^{os} 391-392, 2011, pp. 735-748 ; S. Gendron, *La Toponymie des voies romaines et médiévales. Les mots des routes anciennes*, Paris, Errance, 2006.

8. A. Bayard et M. Gravel, « Les ponts dans l'Empire carolingien », *Archéothéma* n^o 26, 2013, pp. 48-51.

9. Ouvrage classique, mais chaudement discuté : L. T. White, *Technologie médiévale et transformations sociales* [1962], M. Lejeune (trad.), Paris, Mouton, 1969.

lien avec le IX^e siècle européen et le XIX^e siècle américain, il soutient l'idée que cette époque a connu une expansion technique nouvelle – l'exemple le mieux connu est celui des moulins à eau –, ce qui incite à penser qu'il ne faut pas sous-estimer ses travaux de voirie, même si on n'en connaît mal les traces matérielles.

De fait, du côté des ordonnances qui se multiplient alors – les fameux capitulaires –, quelques indices montrent que l'entretien des voies carrossables était une préoccupation constante des pouvoirs souverains. Ce sont des références courtes, mais répétées, aux usages qui placent les autorités locales en charge de l'entretien des routes et des ponts partout dans l'empire. À les croire, les coutumes anciennes (*antiquae consuetudines*), qui reléguaient ces travaux aux cités romaines, s'étaient maintenues : ce n'était pas l'État qui les assurait à grande échelle, mais plutôt les évêques, les comtes et les autres grands qui décidaient des affaires de leurs circonscriptions. Il est aussi des signes indirects de la disponibilité de ces routes. Nous avons conservé une lettre d'appel à l'armée, adressée par Charlemagne à l'abbé Fulrad de Saint-Quentin, dans laquelle il est écrit que le contingent dont Fulrad est responsable devra se présenter avec un train de bagages considérable, comprenant des armes, une variété d'outils, des vivres pour trois mois... et tout cela sur des chariots¹⁰. Si l'Empire carolingien n'avait plus de routes, si les déplacements devaient se réaliser à travers champs et forêts, des ânes auraient sans doute mieux convenu.

Cette lettre de Charlemagne oblige d'ailleurs à élargir l'espace concerné par cette déduction. Elle indique en effet qu'en cette année, l'armée devait se réunir à Staßfurt, sur la rivière Bode, un affluent de la Saale, donc de l'Elbe. Nous voilà donc loin à l'est des anciennes frontières romaines, en terre de conquête, et il est évident que la campagne allait être tournée contre les Slaves, encore plus à l'est. Dans leurs déplacements, les chariots de l'armée franque n'étaient donc pas limités au réseau des routes romaines. Il était possible de mener une armée importante, lourdement chargée, bien au-delà du Rhin et du Danube. C'est qu'il devait y avoir des routes, là aussi. Ce genre d'indices, certes obliques, suggèrent que l'Europe du haut Moyen Âge n'a pas manqué de voies carrossables, que ce soit pour le commerce ou pour la guerre.

Faut-il s'en étonner ? Sans doute pas, car après tout, en Gaule, les routes romaines s'étaient elles-mêmes superposées à celles qui existaient déjà depuis des siècles. Avant César, même « chevelue » la Gaule n'était pas une vaste et dense forêt. Elle avait ses chemins, comme les contrées plus à l'est. La route n'est pas forcément la

¹⁰. A. Boretius et V. Krause (édit.), *Capitularia Regum Francorum I*, Hanovre, Hahnsche Buchhandlung, 1883, n°75, p.168.

réalisation d'un puissant État centralisateur, elle est souvent le résultat de l'imbrication de quantité d'efforts régionaux, au fil des siècles depuis la Préhistoire. Notre foi toute moderne dans la nécessité de l'État et l'appréciation sans cesse réaffirmée de la grandeur de Rome tendent à occulter ce constat, dont il existe plus de preuves qu'il serait possible d'énumérer.

Même dans les pays qui ne sont entrés dans l'orbite franc, latin et romain qu'au IX^e siècle, les traces de grands travaux sont importantes. En Germanie et jusqu'aux pays slaves, il existait un réseau de chemins qui permettaient les déplacements entre l'Ouest et l'Est, et qui a facilité les incursions franques au fil des siècles¹¹. D'autres voies suivant le Danube permettaient de s'enfoncer au centre du continent. Indirectement encore, un capitulaire du début du X^e siècle en témoigne, car il établit les droits de douane payables par les marchands voyageant dans les deux directions, sur la rivière ou sur les chemins, avec de lourds chargements de sel et d'autres pondéreux¹². Plus au nord, le Jutland était traversé par un chemin que la tradition désigne comme la voie « des bœufs », ou « de l'armée » (all. *Ochsenweg/Heerweg*), ce qui en dit long sur son usage. D'ailleurs, la péninsule a aussi fait l'objet d'une fortification des plus étonnantes, long enchaînement de fossés, de talus et de palissades visant à en défendre l'accès par le continent : l'« ouvrage danois » (all. *Danewerk*). Ici aussi, ce serait de l'action des Francs et de leurs armes dont le nom témoignerait. Sous les premiers Carolingiens, les peuples germaniques et scandinaves ont payé cher ce voisinage. L'initiative ne s'est renversée que dans le deuxième quart du IX^e siècle, lorsque les raids vikings sont entrés chez l'ennemi par les fleuves plutôt que par les routes. Bien qu'elles ne témoignent de l'étendue des routes que de façon indirecte, les observations convergent et elles sont très nombreuses. Il faut se rendre à l'évidence : les routes ne manquèrent pas plus à l'Empire carolingien qu'à Rome, ou qu'à leurs voisins.

La guerre, la messagerie, l'itinérance curiale : témoignages indirects de la route

Comme il n'y aura peut-être jamais de cartographie étendue et détaillée des routes du haut Moyen Âge, l'histoire de cette période doit se porter vers les déplacements eux-mêmes, plutôt que sur leurs moyens.

11. B. Ludowici, « Overland Routes and Markers for Central Places. The Hellweg between the Rhine and Elbe », in B. Ludowici (dir.), *Trade and Communication Networks of the First Millennium AD in the Northern Part of Central Europe: Central Places, Beach Markets, Landing Places and Trading Centres*, Stuttgart, Theiss, 2010, pp. 335-340.

12. Boretius et Krause (édit.), *Capitularia Regum Francorum II*, n° 253, 1897, pp. 249-252.

Il y a là plus qu'un pis-aller, car l'étude des mouvements que nécessitent le commerce, le gouvernement ou la guerre peut se concevoir comme l'objet final d'une étude des routes. Autrement dit, s'il n'y a toujours pas d'atlas de référence, l'histoire ne s'en trouve pas empêchée ; les entreprises qui dépendent des routes sont plus accessibles à notre curiosité que les routes elles-mêmes. C'est ce que nous allons voir pour trois types de déplacements nécessaires à l'exercice du pouvoir : ceux de la guerre, de l'information et des échanges politiques.

Il faut rappeler que depuis Clovis, l'influence des Francs sur l'Europe occidentale tenait à la force de leurs armes¹³. L'autorité des rois mérovingiens rayonnait sur presque toute la Gaule, et au fil des générations, elle était devenue évidente et incontestable. Lorsque les ancêtres de Charlemagne ont commencé à s'imposer, d'abord comme ministres des rois, puis comme leurs usurpateurs, ils ont dû, à leur tour, faire leurs preuves en tant que ducs, c'est-à-dire comme chefs de guerre. De fait, l'histoire des premiers Carolingiens, au VIII^e siècle, se résume en bonne partie à une entreprise menée sur trois générations pour s'imposer par la guerre, d'abord aux Francs eux-mêmes, puis aux principautés soumises aux Mérovingiens et, enfin, au-delà des limites traditionnelles de l'influence franque : en Catalogne, en Italie, jusque dans les plaines hongroises et les monts de Bohême.

À partir de Charles Martel et jusqu'à Charlemagne, les Francs ont été en campagne pratiquement tous les ans. Leurs nouveaux maîtres carolingiens sont parvenus au sommet du pouvoir par leurs victoires, elles-mêmes déterminées par leur capacité à réunir leur troupe année après année, pour des expéditions de plus en plus lointaines. Il était alors normal, à la belle saison, de faire marcher l'ost sur plus de mille kilomètres pour mener campagne. Après la confirmation de son élection par le pape, en 754, le roi Pépin parvint à deux reprises à convaincre ses troupes de traverser les Alpes pour intervenir contre le roi des Lombards, Aistulf. Il faut considérer la reconnaissance d'autorité que cela implique : les Austrasiens, qui formaient l'essentiel de la troupe de Pépin, ne s'étaient pas risqués si loin en terrain hostile depuis deux siècles. Leur expérience contre les Lombards était nulle et le succès de l'entreprise n'avait rien d'assuré. Or ces tours de force, les Carolingiens les ont multipliés tout au long du VIII^e siècle. Leur armée a réalisé son plein potentiel dans le mouvement constant, vers tous les horizons continentaux. Elle est aussi parvenue à fédérer une grande variété de peuples, mais c'est un autre sujet.

¹³. Sur ce qui suit, le manuel de référence le plus récent est G. Bührer-Thierry et Ch. Mériaux, *La France avant la France (481-888)*, Paris, Belin, 2010.

Il est évident qu'en elles-mêmes, les campagnes carolingiennes témoignent de la disponibilité des voies carrossables au-delà des anciennes limites de l'Empire romain. Tous les calculs de vitesse de déplacement des armées franques tendent vers le même résultat, soit une distance parcourue par jour entre vingt et trente-cinq kilomètres, avec des pics pouvant atteindre cinquante kilomètres, les variations dépendant de la durée totale du déplacement et des circonstances¹⁴. On voit mal comment une troupe qui se comptait par dizaines de milliers d'hommes aurait pu tenir ce genre de rythme par monts et forêts, avec le train de bagages que suggère la lettre de Charlemagne dont il a été question. Les chemins étaient là, forcément. Et les communautés qui les avaient entretenus payaient en sus le passage des armées sous forme des pillages nécessaires au ravitaillement.

Le deuxième témoignage indirect de l'omniprésence de ces chemins se trouve du côté de la messagerie qui assurait l'information du souverain et de ses représentants. Comme de tout temps, l'action politique et militaire dépendait de cette information, dont il fallait assurer la précision, la régularité et la vitesse. Les princes carolingiens étaient conscients de cet impératif et ils agissaient en conséquence. Ici encore, les témoignages sont trop nombreux pour être énumérés, et il faut donc se contenter d'en donner une illustration. La vitesse normale des messagers des rois et des grands peut être évaluée à environ cinquante/soixante-quinze kilomètres par jour. C'est déjà une preuve qu'il y avait des routes, car ce genre de *tempo* ne peut être tenu que si un cavalier compte sur le remplacement régulier de sa monture, donc sur des haltes de poste. De fait, le réseau de ces *mansiones* est observable en certaines régions de l'Empire franc, notamment en Rhétie, donc dans un espace colonisé par Rome, mais aussi en Saxe. Ce dernier cas est intéressant, car les efforts de Charlemagne pour organiser un réseau de soutien de ses messagers a marqué durablement la culture : le mot latin servant à désigner le cheval de poste (*paraveredus*) est passé dans le dialecte régional et s'est peu à peu imposé à la langue (all. *Pferd*)¹⁵. Le service de la poste en pays saxon a dû faire l'objet d'un effort considérable de la part des envahisseurs francs, pour provoquer l'adoption au quotidien d'un mot latin dont la consonance était aussi peu germanique. Une cartographie de la Saxe du temps de Charlemagne a d'ailleurs été tentée, et il n'y a pas de raison de croire qu'un effort comparable ne pourrait pas réussir à plus grande échelle.

14. M. Gravel, *Distances, rencontres, communications. Réaliser l'empire sous Charlemagne et Louis le Pieux*, Turnhout, Brepols, 2012, pp. 83-92.

15. H. Dannenbauer, « Paraveredus-Pferd », *Zeitschrift der Savigny-Stiftung für Rechtsgeschichte. Germanistische Abteilung* n° 71, 1954, pp. 55-73.


Le troisième témoignage de l'étendue des routes carolingiennes touche à la politique intérieure de l'empire, c'est-à-dire aux tractations qui assuraient sa cohésion interne. Il concerne deux pratiques complémentaires du mouvement : celle de la Cour et celle des sujets vers leur souverain. Il faut comprendre que l'exercice de l'autorité et le fonctionnement des institutions structurantes se réalisaient essentiellement au niveau des régions et des localités. C'est le cas de la justice, des impôts, de l'ordre public et même de la défense du territoire. En cela, l'Empire carolingien n'est pas différent de son prédécesseur romain ni des autres empires prémodernes : la lenteur des transports et des communications est une constante avec laquelle ils ont tous composé, et l'outil par excellence pour y parvenir était la délégation d'autorité. Or la culture politique du haut Moyen Âge fondait cette délégation sur la fidélité, et la fidélité était conçue comme une affaire personnelle, d'homme à homme, d'inspiration militaire et même servile – le mot « vassal » a d'abord désigné le serviteur. Elle se réalisait préférentiellement dans la rencontre directe du maître et du fidèle, et, de fait, dans leur lutte pour s'imposer comme nouvelle dynastie royale, les Carolingiens se sont beaucoup appuyés sur cette rencontre nécessaire¹⁶.

Il en a découlé que l'on se déplaçait beaucoup. La Cour vivait en déplacement et l'Empire carolingien n'a jamais eu de capitale à proprement parler. Cette itinérance curiale se réalisait essentiellement à l'intérieur d'un vaste périmètre entre Seine et Rhin, à l'exception des interventions de crise¹⁷. Pour leur part, les grands de l'empire se rendaient auprès du souverain, qu'il s'agisse de participer à l'armée ou à des assemblées, de marquer leur soumission ou de déposer une requête. Les traces documentaires des déplacements des prélats et des officiers séculiers sont très nombreuses dans les lettres, dans les actes royaux, mais aussi dans les chroniques contemporaines. Ces mouvements à grande échelle, à travers l'empire, étaient constants et nécessaires, en temps de paix comme en temps de guerre. Ils dépendaient, eux aussi, des routes qui s'enchaînaient, d'une région à l'autre. Ici encore, la vitesse des déplacements de la Cour peut être évaluée et elle se trouve toujours dans la fourchette normale des grands équipages empruntant les voies carrossables : vingt à trente-cinq kilomètres par jour. Il y avait donc toujours, en Europe, du VIII^e au IX^e siècle, des routes, des ponts, des haltes et une surveillance suffisante de ces équipements pour assurer la sécurité des voyageurs.

16. Sur la sémiotique du mouvement dans l'Empire carolingien : M. Gravel, « Déplacements et immobilités des souverains carolingiens : de l'empire au royaume de Francie occidentale », in J. Barbier, F. Chausson, S. Destephen (dir.), *Le Gouvernement en déplacement. Pouvoir et mobilité de l'Antiquité à nos jours*, Presses universitaires de Rennes, 2019, pp. 213-234.

17. M. Gravel, *Distances, rencontres, communications...*, op. cit., pp. 27-94.

Les routes du Moyen Âge : une histoire à écrire

Personne ne doute de l'importance capitale de l'Empire romain dans l'histoire de l'espace méditerranéen. Ses glorieuses ruines en témoignent, notamment celles de ses routes. Plus important encore, il a laissé derrière lui des usages et des traits de culture qui marquent encore notre quotidien, notamment ceux de la langue latine, qui est encore avec nous, dans les langues romanes. En histoire, cependant, il faut se garder des conceptions excessivement schématiques. Or l'Empire romain est encore trop souvent perçu comme un âge d'or, en opposition au Moyen Âge qui lui a succédé. En matière de routes, il est acquis que Rome se situe dans la continuité d'une histoire très longue, qui commence bien avant lui, et qui se continue jusqu'à nos jours. L'histoire de la route au Moyen Âge reste à développer, mais il est entendu qu'elle n'est pas celle d'une disparition. 

MAURICE SARTRE

LES ROUTES DE LA SOIE : UNE INVENTION HISTORIOGRAPHIQUE

Il ne se passe guère de semaine que la presse ne relaie l'ambition de la République populaire de Chine de réactiver les soi-disant antiques « routes de la soie ». Des cartes accompagnent ces publications, montrant comment le continent eurasiatique est parcouru par d'immenses routes reliant la Chine proprement dite à la Méditerranée et à l'Europe par le Sinkiang (Xinjiang), l'Asie centrale et, au-delà, par le Nord ou par le Sud, vers les grandes plaines d'Europe orientale ou le Proche-Orient. Certes, nul ne conteste que des routes aient permis, à toute époque, de franchir l'espace qui sépare les extrémités du continent, mais l'appellation, jamais remise en question, de « routes de la soie » est doublement trompeuse. D'abord, parce qu'elle désigne sous un terme unique un réseau relativement complexe comme s'il avait, à un moment ou à un autre, été conçu comme un tout cohérent, un ensemble de voies articulées entre elles et destinées à un usage spécifique. Ensuite, parce que le nom de « routes de la soie » vise à privilégier l'un des nombreux produits circulant sur ces routes, une production dont la Chine a le monopole, et qui symbolise en quelque sorte le luxe et l'abondance.

Non seulement ce réseau de routes n'a pas la cohérence que l'on voudrait lui donner, mais l'appellation elle-même n'a rien d'ancien, et encore moins d'antique : c'est une invention allemande du XIX^e siècle. Le terme n'a été popularisé qu'en 1877 par le baron Ferdinand von Richthofen (1833-1905)¹, géologue et géographe allemand mais l'expression semble en gestation dès le début du siècle, car le géographe Carl Ritter (1779-1859) mentionne dès 1818 « la grande route commerciale vers les Sères »², avant, en 1838, de mentionner expressément « *der nördliche continentale Weg der Seidenstraße* », « le tracé continental nord de la route de la soie »³.

1. F. von Richthofen, *China. Ergebnisse eigener Reisen und darauf gegründeter Studien*, Berlin, D. Reimer, 1877-1912, 5 vol. ; voir D. Christian, « Silk Roads or Steppe Roads ? The Silk Roads in World History », *Journal of World History*, 11/1, 2000, pp. 1-26.

2. Un article récent d'E. Lincot et A. Bertrand, « Anciennes et nouvelles "routes de la soie" : pour une déconstruction d'une appellation », *Asia Focus* #155, février 2021, pp. 1-31 (en ligne), notamment pp. 20-25, fait parfaitement le point sur cette question. Voir C. Ritter, *Die Erdkunde im Verhältniss zur Natur und zur Geschichte des Menschen : oder Allgemeine, vergleichende Geographie, als sichere Grundlage des Studiums und Unterrichts in physikalischen und historischen Wissenschaften*, vol. 2, Berlin, Reimer, 1818, p. 549 : ce serait la route mentionnée par Ibn Haukal comme la grande route du Ferghana, « er ist ferner dieselbe grosse Handelstraße zu den Seren, von denen die grosse Landstraße durch Baktra nach Barygaza in S. nach Indien führte ».

3. C. Ritter, *op. cit.*, vol. 8, Berlin, Reimer, 1838, p. 692.

Mais pour ce savant, comme pour ceux qui ont repris après lui l'expression, cette « route de la soie » n'est qu'une manière de désigner la route qui relie la Chine à l'Asie centrale *via* le Sinkiang, et pas du tout l'immense et complexe réseau qui permettrait de circuler de la Chine proprement dite à la Méditerranée. C'est en quelque sorte une manière de mettre en relief, notent avec raison Emmanuel Lincot et Arnaud Bertrand, ce chaînon manquant entre le réseau chinois et les routes, mieux connues, du plateau iranien. Aucun texte antique n'use d'une telle expression, aucune description ou auteur de ce temps n'évoque même la possibilité d'une route de la soie, alors que d'autres voies spécifiques peuvent être mentionnées à l'occasion.

On ne reviendra pas ici sur les conditions dans lesquelles s'est développée la production de la soie en Chine et le quasi-monopole qu'exerce ce pays jusque dans les premiers siècles de notre ère. La soie, dont les variétés sont nombreuses, fait naturellement l'objet d'un commerce à l'intérieur de l'espace chinois, comme mille autres produits. Longtemps, certains ont pensé que sa vente hors de Chine était strictement contrôlée, si elle n'était pas réservée à l'État lui-même. Ces thèses sont abandonnées désormais et on a plutôt mis l'accent sur d'autres aspects. Les exportations de soie échappent très largement aux échanges de type marchands. En effet, les découvertes de soie sous toutes ses formes, depuis les étoffes les plus raffinées jusqu'au ballots de produit brut, voire les écheveaux de fil, abondent dans les kourgans des peuples de la steppe, notamment chez les Xiongnu qui bordent l'espace chinois de la Mongolie à l'Asie centrale. Ces tombeaux monumentaux conservent, mêlés à des objets en métal ou en laque d'origine chinoise, des pièces de soie qui visent, à l'évidence, à souligner le rang et la puissance des défunts. Cette interprétation est confirmée par les annales chinoises qui, dans le récit des relations complexes entre les souverains des dynasties Qin puis Han, mentionnent les quantités impressionnantes de soie que le souverain chinois adresse aux souverains Xiongnu, qu'il s'agisse soit d'un tribut déguisé lorsque l'empire est en position de faiblesse, soit du don symbolique du suzerain à ses vassaux lorsque les Xiongnu se trouvent réduits à l'obéissance.

Des quantités importantes de soie quittent donc comme instrument diplomatique le pays où elles sont produites. Nul doute que d'autres peuples que les Xiongnu voisins et soumis (réellement ou symboliquement) à l'empire du Milieu ne reçoivent le même type de cadeaux. Les souverains bénéficiaires procèdent ensuite aux redistributions nécessaires pour assurer la fidélité de leur entourage. Une partie est sans doute utilisée par les récipiendaires comme vêtements ou comme marques symboliques de leur statut, mais une autre partie,

non mesurable, finit probablement comme objet de commerce, car les donations de soie (et sans doute d'autres objets précieux) visent aussi à assurer l'entretien d'une partie des élites Xiongnu. La soie aboutissant sur le marché devait faire l'objet de transactions selon des procédures qui nous échappent, mais où les marchands tokhariens, sogdiens ou ouïgours – les Sères des textes grecs et romains sont à chercher parmi ces peuples – jouaient un rôle essentiel. Et une partie prenait la route vers l'ouest, le sud, voire le nord-ouest, jusqu'à la Méditerranée et l'Europe.

En d'autres termes, ce n'est qu'une petite partie de la production de soie qui fait l'objet d'un commerce. Entre le pays de production et les régions susceptibles de mettre ce produit sur les marchés, toutes les routes sont en principe des « routes de la soie » (et de la laque, des bijoux...). Avant de gagner les pays de l'Ouest – de l'Iran à la Gaule et à l'Afrique du Nord –, les deux routes possibles pour traverser la zone terrible du bassin du Tarim et du désert du Taklamakan jouent un rôle clef puisqu'il n'existe guère de solution de rechange, et c'est pour cette raison que Ritter puis Richthofen nomment ce tronçon « route de la soie », mais elles importent tout autant pour les autres marchandises. Une fois la caravane arrivée à Samarcande ou à Bactres, de multiples voies se présentent et, contrairement à l'opinion que beaucoup se font, ce ne sont pas les longs itinéraires terrestres à travers l'Iran et la Mésopotamie qui importent le plus au commerce à très longue distance. Grecs et Romains se procurent plus de soie dans les ports de l'Inde du Nord, Barbarikon ou Barygaza, que par voie de terre. Toutes les routes terrestres ou maritimes sont donc des « routes de la soie ». Et c'est bien pour cette raison que les Anciens, dans leur sagesse, ne leur donnent jamais ce nom.

Est-ce à dire que Grecs et Romains ignorent l'existence de routes spécifiques, de routes qui portent un nom qui souligne la fonction ? Certes non, et l'on peut en signaler quelques-unes. L'un des plus anciens exemples se situe dans l'Empire achéménide. La « route royale », qui relie la capitale, Suse, au siège du satrape chargé de l'Asie Mineure, Sardes, porte dans les textes grecs ce nom spécifique qui en souligne le rôle particulier. On ignore si la chaussée fut aménagée de façon plus soignée, mais elle est entretenue au moyen de corvées par les habitants qui en sont proches. Ce qui fait son originalité, d'après Hérodote qui en donne une longue description (V, 52-54), c'est que l'on « y trouve partout des relais royaux et d'excellentes hôtelleries ; elle ne passe que par des régions habitées et sûres ». Équipée de relais où les messagers et autres officiels pouvaient trouver gîte et chevaux, elle relie les capitales royales d'Iran du sud-ouest à la capitale satrapique où règne le plus puissant des agents du Grand

Roi. Sans doute en existait-il d'autres dans d'autres directions⁴, mais les Grecs ont évidemment attiré l'attention sur celle qui reliait le satrape qui contrôlait les Grecs d'Asie Mineure au Grand Roi. Route fonctionnelle, mais qui, naturellement, servait aussi aux échanges et aux voyageurs qui l'empruntaient sur tout ou partie de son parcours et profitaient ainsi de la sécurité qu'elle pouvait leur procurer.

D'une certaine manière, la mise en place progressive d'un réseau routier par Rome, d'abord en Italie puis dans les provinces, relève d'une même logique. Destinées à faciliter le déplacement des messagers officiels, des magistrats et des armées, ces routes ne furent pas conçues en une seule fois mais au fil du temps pour relier la Ville aux diverses régions de la péninsule, au fur et à mesure que Rome étendait sa mainmise sur celle-ci. Elles portent les noms des magistrats qui eurent la charge de leur mise en œuvre, à l'exception d'une seule, la *via Salaria*, qui quittait Rome par la porte de même nom avant de remonter la vallée du Tibre en direction de Rimini. Mais cette voie ne servait pas au transport du sel, et seule la *porta Salaria* voyait entrer dans Rome cette denrée récoltée à l'embouchure du Tibre. Cette exception mise à part, la pratique de nommer les routes du nom du concepteur ou du magistrat responsable de son tracé soulignait le caractère politique de la route. Rome est sans doute le seul exemple antique de mise en place d'un réseau routier cohérent en dépit de sa mise en œuvre fractionnée et étendue sur la longue durée. Bien entendu, la plupart des utilisateurs n'empruntaient ces voies que pour une portion de leur trajet et combinaient plusieurs *viae* pour arriver à destination. Comme chez les Perses achéménides, bien qu'à plus grande échelle, ceci s'accompagna d'aménagements spécifiques pour les officiels en voyage, ce que l'on regroupe sous le nom de *cursus publicus*, organisé à partir d'Auguste. L'entretien et la fourniture de chevaux ou de chariots reposaient sur des réquisitions et corvées pesant sur les populations traversées.

On le voit, ces deux exemples relèvent de la même logique : satisfaire les besoins de l'État. En aucun cas les préoccupations commerciales n'entrent en ligne de compte. Certes, le réseau romain favorisa beaucoup le transport par chariots dans tout l'Occident, mais pour les transports lourds, on préfère souvent la voie d'eau, lorsqu'elle existe. En Orient, où l'on use peu du chariot, ces routes ne présentent guère d'intérêt, car les animaux de bât, chevaux, mules, chameaux, préfèrent les bas-côtés, plus meubles que la route empierrée. Et là aussi, on préfère toujours la voie d'eau, lorsqu'elle est praticable, notamment sur les grands (Nil, Euphrate) ou moins grands (Oronte) fleuves.

4. Voir par exemple P. Debord, « Les routes royales en Asie Mineure occidentale », *Pallas* n°43, 1995, pp. 89-97.

Je ne vois guère qu'une seule route terrestre que les Anciens aient nommée d'après la nature du trafic qui l'empruntait : la route de l'encens. Ils n'ignorent pas que celui-ci parvient en Méditerranée par plusieurs voies. Dès l'époque hellénistique, on distingue dans les contrats de vente l'« encens minéen » et l'« encens gerrhéen » ; or ce ne sont pas deux variétés d'encens (bien qu'il existe plusieurs niveaux de qualité), mais deux dénominations indiquant des provenances différentes : non pas le pays producteur, mais le nom de ceux en charge du transport⁵. En réalité, l'encens est produit dans tout le sud de la péninsule Arabique, du Hadramaout au Dhofar. Mais il est stocké soit à l'Ouest, sur les hautes terres du Yémen, d'abord chez les Gebbanites/Qatabanites, avant de parvenir un peu plus au nord chez les Minéens (royaume de Ma'in) qui en assurent le transport depuis des siècles, soit à l'Est, à Gerrha, près de la côte orientale de l'Arabie, au nord-ouest de Bahrein. De ces deux points, il est acheminé en direction des clients potentiels par les Minéens et par les Gerrhéens. Les Grecs, et les Romains à leur suite, achètent ce produit principalement à Gaza et dans les ports voisins (comme Rhinocolure), où arrive la route venant du Yémen, mais une autre route, moins active, reliait le fond du golfe Persique à Pétra et Gaza.

En tout cas, Pline⁶, dans les années 70 de notre ère, décrit bien la « route de l'encens » qui « monte » de l'Arabie Heureuse jusqu'à Gaza, indiquant même le nombre de journées de chameau et le prix du transport : « L'encens récolté est transporté à dos de chameau à Sabota (Shabwa) où l'on laisse une seule porte ouverte pour cet usage. S'écarter de la grande route pendant le transport est puni de mort par la loi. Là, les prêtres en prélèvent la dime par mesures, non au poids, en l'honneur de leur dieu nommé Sabis ; il n'est pas permis d'en disposer avant cette opération. Avec cette dime sont payées les dépenses publiques, car la divinité défraye généreusement tous les étrangers qui ont fait un voyage de plusieurs jours pour venir. L'encens peut être exporté seulement à partir du pays des Gebbanites, et pour cette raison, une taxe est versée à leur roi aussi. Thomna (Timna), qui est leur capitale, est distante de Gaza, ville de Judée⁷, sur les rivages de notre mer, de 1487,5 milles⁸, qui sont divisés en soixante-cinq étapes pour les chameaux. Il y a aussi des parts réservées aux prêtres et aux scribes royaux, et, en plus, les gardes et leurs assistants, les portiers

5. Même constat de Strabon, XVI, 4, 18.

6. HN, XII, 32. Sur tout ceci, voir G. K. Young, *Rome's Eastern Trade*, Londres, 2001, pp. 90-135. Voir aussi A. de Maigret, « La route caravanière de l'encens dans l'Arabie préislamique. Éléments d'information sur son itinéraire et sa chronologie », *Arabian Humanities* n°11, 2003, qui confirme pour l'essentiel les informations de Pline.

7. À l'époque où écrit Pline, Gaza fait partie de la province romaine de Judée.

8. Soit deux mille cent quatre-vingt-neuf kilomètres ; en réalité, il y a environ deux mille cinq cents kilomètres que l'on parcourt en effet en soixante-deux ou soixante-six jours.

et leurs serviteurs prennent leur part ; car partout où ils se trouvent durant leur voyage, ils doivent payer pour l'eau, et pour se loger ou se nourrir, et acquitter les diverses taxes, de sorte qu'au total, il faut dépenser par charge de chameau six cent quatre-vingt-huit deniers pour atteindre notre mer ; là, des taxes sont payées aux publicains de notre empire. »

À la description de Pline, on peut ajouter qu'une rupture de charge importante se situe à Al-Ula : les Minéens cessent là leur transport, qui est relayé par les Nabatéens dont la ville la plus méridionale, Hégra (Mada'in Saleh), occupe le nord de cette grande oasis. Mais ce qui importe ici, c'est que la route est bien conçue et perçue comme la « route de l'encens » ; dès la concentration de la récolte à Shabwa, capitale du Hadramaout, l'encens suit d'abord la route jusqu'à Thomna (Timna), la capitale des Gebbanites, puis de là vers le nord *via* Nejran, Hégra et enfin Gaza. Il y avait d'autres « routes de l'encens » (comme celle qui conduisait l'encens du Dhofar à Gerrha), mais celle que décrit Pline voit passer l'essentiel de la production entrant dans l'Empire romain.

Pour en revenir au sujet qui nous préoccupe ici, on mesure tout ce qui sépare cette antique « route de l'encens » des soi-disant routes de la soie, telles qu'elles sont présentées aujourd'hui. D'abord, les producteurs d'encens en font commerce après avoir payé aux dieux et aux rois la part qui leur revient ; la soie, elle, quitte la Chine comme instrument diplomatique. Le commerce de l'encens est strictement encadré du début du voyage à Shabwa jusqu'au point d'arrivée à Gaza : la raison majeure en est que les divers souverains dont l'encens traverse les États prélèvent des taxes sur la valeur dont ils tirent grand profit. Les Romains eux-mêmes ont su se créer une ressource fiscale d'importance, comme le souligne Pline : les publicains attendent les caravanes de pied ferme à Gaza ! À l'inverse, on voit mal l'empereur de Chine payer des taxes sur les cadeaux qu'il fait à ses vassaux (et parfois suzerains).

Enfin, bien que l'encens emprunte sans doute d'autres routes parce que les Méditerranéens ne sont pas les seuls clients, la marchandise qui leur est destinée suit un parcours unique, que Pline peut décrire avec ses soixante-cinq étapes. Y avait-il parfois des écarts ? Sans doute, liés à des questions de sécurité ou d'approvisionnement en eau et en fourrage, mais, globalement, il existe une route et une seule : ceux qui s'en écartent dans sa partie initiale – mais est-ce vrai seulement là ? – risquent la peine de mort. En dehors de ce qui est payé en nature en cours de route, l'encens chargé à Timna est déchargé à Gaza. Au contraire, la soie distribuée tout autour de la Chine, lorsqu'elle entre dans le circuit commercial, se retrouve dans de multiples caravanes,

dans toutes les directions, en fonction de la demande. Aucune ville ne joue le rôle de Timna ou de Gaza, même si des cités comme Kashgar, Tourfan, Samarcande ou Bactres offrent sans doute des marchés bien approvisionnés en soie. Mais aucune caravane partie de ces villes ne conduit les ballots de soie jusqu'aux ports de la Méditerranée, et sans doute pas même jusqu'aux villes de Mésopotamie. La soie arrive au Proche-Orient, mêlée à bien d'autres marchandises, après de multiples transferts et transbordements. Ce qui revient à dire qu'il n'y a pas de « route de la soie » ou que toutes les routes sont des « routes de la soie ».

L'expression créée par les géographes allemands au XIX^e siècle a été très tôt détournée du sens premier qu'ils lui avaient donné. Très vite on en a fait un réseau cohérent où l'on imaginait des caravanes chargées de soieries parcourir des milliers de kilomètres pour satisfaire le goût du luxe des riches Romains et Romaines ! Le régime chinois actuel n'est donc pas responsable, à l'origine, de ce détournement de sens, mais on ne voit que trop bien le bénéfice idéologique qu'il peut tirer de telles conceptions pseudo-historiques. À la soie ne s'associe pas seulement une certaine image de luxe, mais aussi l'idée de douceur, de calme, d'apaisement. À la méfiance séculaire et persistante de voisins victimes du colonialisme chinois – Mongols, Tibétains, Ouïgours pour s'en tenir aux peuples principaux, forment un empire colonial interne, et subissent une politique de sinisation plus agressive que jamais –, le régime de Pékin oppose la douceur de ce produit et la possibilité de développer les échanges à longue voire très longue distance grâce à la remise en état gracieuse par le régime chinois de l'antique réseau des « routes de la soie », dont l'appellation pacifique fait oublier qu'elles furent aussi les voies par lesquelles les Han firent la conquête du Tibet, du Turkestan et d'une partie de la Mongolie. ┘

THOMAS FRESSIN

LA MARÉCHAUSSÉE ET LES GRANDS CHEMINS, 1720-1791

Après une création qui remonte à la guerre de Cent Ans¹ et de multiples développements entre le XIV^e et le XVII^e siècle, les maréchaussées font l'objet d'une grande réforme au début du siècle suivant. Par un édit du 9 mars 1720, les anciennes compagnies de différentes maréchaussées sont supprimées et de nouvelles sont mises en place dans le royaume². Cette réorganisation vise à unifier l'organisation de ce corps, utile et nécessaire pour le bon ordre dans les villes et les campagnes.

Considérées comme unités de gens à cheval, les compagnies de la maréchaussée se trouvent établies dans chaque généralité et immédiatement subordonnées à la Cour de la connétablie et des maréchaux de France³. Commandées chacune par un prévôt général, aidé de lieutenants, elles sont constituées d'« archers »⁴ qui prennent rapidement le nom de « cavaliers ». Ces gens d'armes, réunis en brigades de quatre ou cinq hommes, ont vocation à parcourir les routes du royaume pour veiller à la sûreté publique.

Malgré l'importante refonte de 1720, Pascal Brouillet estime que la maréchaussée reste durant le XVIII^e siècle une institution relativement mal composée, mal dirigée et délaissée aux mains de bureaucrates. Toutefois, ajoute-t-il, la force de cet ancien corps a alors résidé dans sa capacité à se transformer avec réussite en force de police⁵.

1. Même si les maréchaussées découlent de la justice du connétable, avant la guerre de Cent Ans, cette cour ne correspondait pas alors à l'institution des maréchaussées.

2. Ce renouvellement concerne toutes les anciennes unités des différentes maréchaussées qu'a connues le royaume, à l'exception de quelques unités et de la compagnie de l'Île-de-France. Au sujet de cette compagnie particulière, dont l'organisation de la fin du XVII^e siècle a servi de modèle pour le reste de la France en 1720, voir P. Brouillet, « La maréchaussée dans la généralité de Paris au XVIII^e siècle (1718-1791). Étude institutionnelle et sociale », thèse de doctorat, EPHE, 2002.

3. Siégeant à la table de marbre du parlement de Paris depuis la fin du XIV^e siècle, la Cour de la connétablie et des maréchaux de France était issue du droit de haute justice que possédèrent le connétable, chef des maréchaux, et le maréchal de France sur le personnel et les affaires dépendant de leur charge. En matière judiciaire, cette cour s'occupait principalement de tous les excès commis ou subis par les militaires, ainsi que des cas prévôtaux (vagabondage, délits de repris de justice, crimes commis sur les grand-routes) et l'entérinement des lettres de rémission obtenues par les officiers de la juridiction. En matière administrative, elle enregistrait les lettres de provisions d'offices des personnels judiciaire et militaire.

4. Les « archers » sont alors de petits officiers de justice ou de police, qui sont armés pour prendre les voleurs, pour faire la garde dans les villes ou encore pour exécuter des ordres de justice et de police. Ils sont appelés cavaliers après 1720.

5. P. Brouillet, « La maréchaussée idéale : *Les Essais historiques et critiques sur la maréchaussée de Cordier de Perney, 1788* », *Les Mémoires policiers, 1750-1850. Écritures et pratiques policières du siècle des Lumières au Second Empire*, Presses universitaires de Rennes, 2006, <http://books.openedition.org/pur/7503>.

Nous nous intéresserons dans cet article au lien consubstantiel qui a existé entre la maréchaussée et les routes. Après avoir présenté le maillage territorial fixé pour les unités de ce corps et leur lien avec les infrastructures de transport, nous mettrons en lumière la présence des hommes de la maréchaussée sur les différents types de route ainsi que les enjeux sécuritaires auxquels ils répondent jusqu'à la création, le 16 février 1791, de la gendarmerie nationale.

Le maillage territorial de la maréchaussée

Une année avant la réforme de 1720, le secrétaire d'État à la Guerre, Claude Le Blanc, transmet aux intendants du royaume une circulaire, en date du 16 février 1719, les informant de l'importance du changement projeté. En s'appuyant sur un système cartographique, il demande aux officiers provinciaux d'amender le projet de sédentarisation de leurs brigades « pour empêcher les désordres qui arrivent ordinairement sur les grands chemins et veiller à la sûreté publique »⁶.

Inspiré de la compagnie de maréchaussée d'Île-de-France, dont le maillage en brigades est déjà constitué, ce projet relève alors d'un intérêt opérationnel majeur, celui, pour chaque brigade, d'être le nœud d'un maillage territorial national, à portée d'exécuter les ordres des lieutenances, tout en permettant un contact plus fréquent et plus étroit avec les populations. Pour cela, le dessein de Le Blanc est que ces brigades soient placées chacune à « quatre ou cinq lieues sur une grand route à garder d'un côté et d'un autre, et autant à sa circonférence »⁷. Suivant les terrains, le district d'une brigade se voit parfois étendu lorsqu'elle se trouve dans une plaine ou un lieu peu dangereux, ou encore sur les chemins de traverse peu fréquentés.

Installées au cœur des villes, le long des routes principales, les brigades forment avec les lieutenances et les compagnies de la maréchaussée un maillage d'unités également réparties sur le territoire. Le principal mode d'action des cavaliers étant la chevauchée⁸, les lieux de résidence nouvellement fixés tiennent compte des différents types de voies de circulation aux alentours. Le Blanc en distingue de deux sortes : les « grand-routes », à savoir les « chemins par où passent les voitures publiques, messagers... », qui s'opposent aux « chemins de traverse », qui représentent

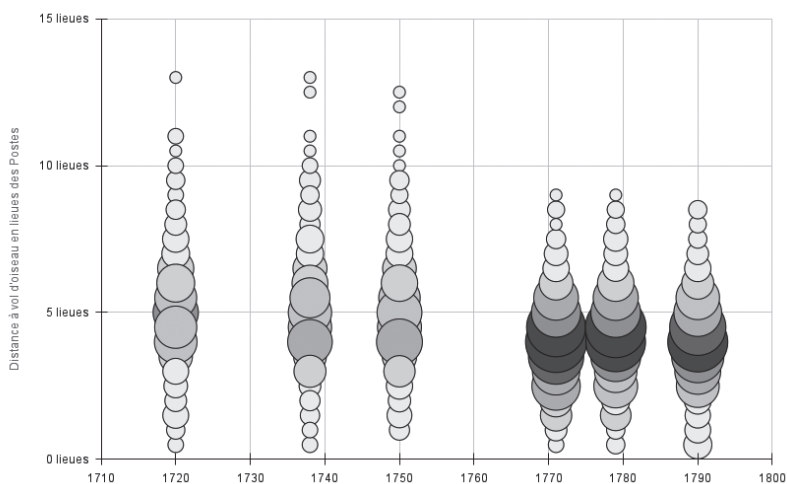
6. Archives départementales du Puy de Dôme, C 6173.

7. *Ibid.*

8. É. Ebel et B. Haberbusch, « Le cheval dans la gendarmerie du XVIII^e au XIX^e siècle », *Revue historique des armées*, n° 249, 2007, p. 28.

les « autres chemins »⁹. Au final, les distances des routes reliant chaque unité sont connues et les déplacements entre unités rendus plus aisés afin d'améliorer la surveillance des axes principaux de circulation.

Les desseins de Le Blanc sont appliqués et de nouvelles réformes renforcent progressivement ce maillage. En effet, sur la base des données spatio-temporelles de l'*Atlas de la gendarmerie*¹⁰, nous constatons que l'augmentation du nombre de brigades, passant de cinq cent vingt en 1720 à huit cent soixante-neuf en 1790, a bien permis de resserrer intelligemment le maillage. La distance moyenne à vol d'oiseau entre chaque unité diminue significativement, pour passer de cinq lieues¹¹ en 1720 à quatre virgule une lieues en 1790. En ce qui concerne la distance moyenne entre les brigades et leur lieutenance, elle finit par s'établir à neuf virgule deux lieues en 1790. Ainsi faut-il aux cavaliers en moyenne au moins une heure et quinze minutes de chevauchée au trot pour se rendre à l'unité la plus proche et près de trois heures pour leur lieutenance. Élongations tout à fait acceptables, qui leur permettent de répondre aux différentes missions confiées.



Évolution dans le temps des distances séparant les unités de la maréchaussée

9. *Ibid.*

10. *Atlas historique de la gendarmerie*, projet sous la direction de Thomas Fressin, 2021 : <https://atlas-gendarmerie.fr/>

11. Les lieues utilisées par la maréchaussée sont très variables. Ainsi, nous avons décidé d'exprimer nos conversions de distances à vol d'oiseau en lieues des postes (1 lieue = 4,288 km). Les distances sont exprimées à vol d'oiseau.

Des « grand-routes » plus nombreuses mais plus sûres ?

L'établissement de la nouvelle maréchaussée voulu en 1720 s'inscrit dans le contexte d'une France épuisée par les longues années de guerre menées par Louis XIV, mort cinq ans plus tôt. Durant la Régence, la recherche de la puissance économique supplante les anciennes préoccupations de grandeur militaire. Le commerce nécessite désormais des infrastructures de transport à la fois plus nombreuses et plus sûres. Les routes et les chemins, que Colbert jugeait déjà quelques décennies plus tôt comme « importants, utiles et avantageux parce qu'ils sont nécessaires à la consommation des denrées, l'utilité des peuples et par conséquent l'avantage des peuples »¹², vont ainsi se révéler d'une importance centrale.

Afin de multiplier ces infrastructures, la Régence va accomplir un autre projet d'envergure, longtemps désiré par la monarchie : assurer la construction de voies de circulation, qui relevaient ordinairement de la compétence des autorités locales, provinces, seigneurs ou communautés. Ce projet est confié en 1716 à un nouveau corps hiérarchisé, établi sur le modèle du corps du génie militaire, et qui a jusqu'à la Révolution compétence dans la majorité des provinces du royaume¹³ : les Ponts-et-Chaussées. Accomplissant la nouvelle politique d'équipement de la France, les routes et les ouvrages d'art de ces ingénieurs vont offrir durant tout le XVIII^e siècle des possibilités de dessertes bien plus ramifiées que les canaux et les rivières¹⁴.

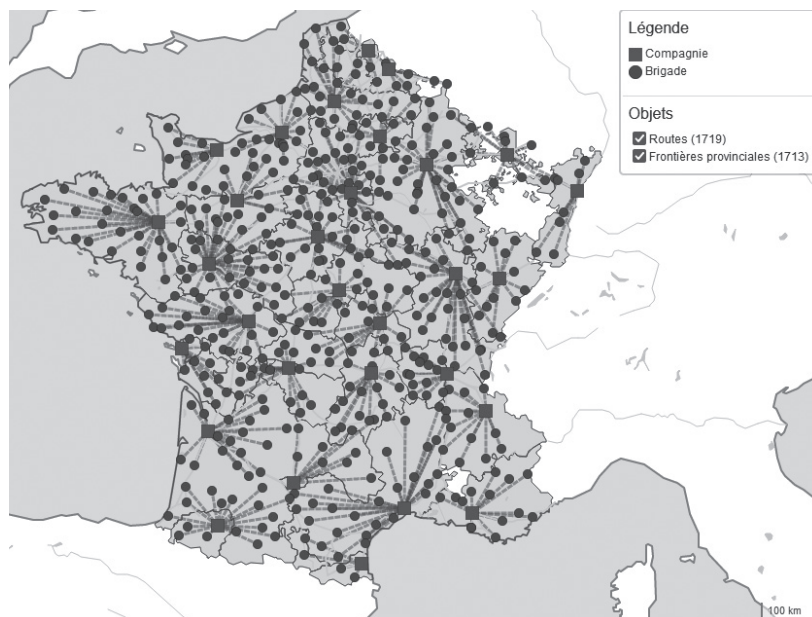
Simultanément à cette augmentation des voies de circulation, les marchands vont exprimer une forte demande de protection de leur personne et de leurs biens sur ces nouveaux axes. Le choix des lieux de résidence des unités de la maréchaussée participe à rendre ces nouvelles grand-routes plus sûres. Si cette fixation dépend de nombreux critères comme l'importance de la population, l'organisation administrative, les rapports entre les brigades limitrophes, la présence de marchés et foires, la proximité immédiate des voies de circulation, de commerce et de communication devient un enjeu majeur pour y maintenir le bon ordre. Ainsi, dès 1720, à l'exception de la compagnie de Pau, toutes les compagnies de la maréchaussée se trouvent dans une ville située sur une grand-route. Trente ans plus

12. Cité dans F. Fichet-Poitrey, J. Bureau, M. Kaufmann. « Le corps des Ponts-et-Chaussées, du génie civil à l'aménagement du territoire », Rapport de recherche 0159/82, ministère de l'Urbanisme et du Logement/Comité de la recherche et du développement en architecture, 1982, p. 9. <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01885870/document>.

13. Excepté la Bourgogne, la Bretagne, le Languedoc et la Provence.

14. A. Picon, « Le Corps des Ponts-et-Chaussées, de la conquête de l'espace national à l'aménagement du territoire », article paru en version allemande sous le titre « Die Ingenieure des corps des Ponts et Chaussées Von der Eroberung des nationalen Raumes zur Raumordnung », in A. Grelon, H. Stück (dir.), 1747-1990, Francfort, New York, Campus, 1994, pp. 77-99, <http://www.gsd.harvard.edu/wp-content/uploads/2016/06/picon-corpsdespontsetchausseese.pdf>.

tard, les données présentes sur la carte des maréchaussées de France, réalisée en 1750 par l'exempt Guillotte¹⁵, montrent que 51 % des unités sont implantées dans une ville avec un relais de poste (à savoir : 97 % des compagnies, 57 % des lieutenances et 46 % des brigades). Cette proportion montre, là encore, le lien étroit recherché entre la maréchaussée et les grandes infrastructures de transport.

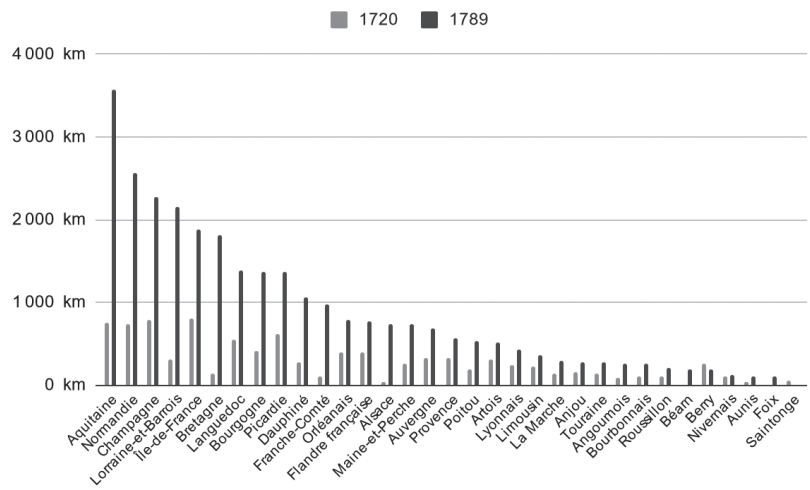


Maillage territorial des brigades et compagnies en 1720 (*Atlas de la gendarmerie*)

La sédentarisation des brigades à travers ce maillage a certainement permis aux Français de rencontrer un peu plus régulièrement des patrouilles de la maréchaussée sur les routes. Ceci étant, il faut admettre qu'avec la faiblesse financière d'un système royal ayant encore un besoin urgent de réformes, le nombre d'hommes de la maréchaussée est resté infime durant tout le siècle des Lumières. Le contrôle des grands chemins s'en trouve directement touché : les quelque trois mille hommes que compte la maréchaussée durant ce siècle ne permettent pas de quadriller et de surveiller la totalité du territoire. D'autant qu'avec l'action des ingénieurs des Ponts-et-Chaussées, la longueur totale des voies n'a cessé de s'accroître, passant de plus de neuf mille quatre cents kilomètres en 1720 à plus

15. SHD, J10A 170 : *Les maréchaussées de France, par l'exempt Guillotte, avril 1750.*

de vingt-huit mille huit cents en 1789¹⁶. En Aquitaine, en Normandie, en Champagne et en Lorraine-et-Barrois, les cavaliers se retrouvent même avec plus de deux mille kilomètres de voies à surveiller. Une difficulté à laquelle s’ajoutent au moins deux autres. D’une part, malgré les inspections régulières, l’état des chevaux, véritables outils de travail des cavaliers, n’est pas toujours bon. En 1779, près d’un tiers des deux mille bêtes sont en effet dans un état mauvais ou seulement passable¹⁷. D’autre part, à l’aube de la Révolution, de nombreuses voies restent inachevées et non carrossables¹⁸. Elles allongent le temps d’intervention des cavaliers et fatiguent leurs montures, rendant les patrouilles moins efficaces.



Évolution de la longueur des grands chemins par province entre 1720 et 1789

Missions liées aux grand-routes

Si, comme nous l’avons vu, les cavaliers de la maréchaussée ne peuvent pas contrôler l’intégralité des voies, ils les parcourent néanmoins régulièrement, en vue d’être considérés comme des « sentinelles disposées sur toute l’étendue du royaume pour veiller

16. Les distances calculées pour 1720 et 1790 proviennent respectivement de l’Atlas de la gendarmerie et de A. Émilien, Atlas de la Révolution française. Les grandes voies de communication, 1789, [Dataset] Kakala, <https://doi.org/10.34847/nkl.8fea0c06>.

17. SHD, GR YB 800-805 : Registres d’inspection de la maréchaussée pour l’année 1779.

18. G. Arbellot, B. Lepetit et J. Bertrand, Atlas de la Révolution française. T. I, Routes et communications, Paris, Éditions de l’EHESS, 1987.

sans cesse à tout ce qui peut intéresser la sûreté, ou y maintenir le bon ordre»¹⁹. Sur les routes et les chemins de traverse, dans les villes et les villages, ils côtoient aussi bien leurs alliés (les autorités locales, la population et les voyageurs) que leurs adversaires, les « gueux », terme général « qui désigne à la fois les vagabonds, les mendiants très spécialisés, [...] les voleurs et les brigands de grands chemins, auteurs de crimes de sang »²⁰. Au cours de leurs fréquentes chevauchées, effectuées à toute heure, tous les jours de la semaine, les cavaliers accomplissent sur les routes une grande diversité de missions.

Durant leur service ordinaire, ils s'informent auprès des voyageurs, contrôlent les passeports, portent des ordres, correspondances et renseignements, rencontrent les gens équivoques et les interrogent, arrêtent les détenteurs d'armes qui ne sont pas munis de certificat, reviennent sur les lieux des délits et crimes, enquêtent et jugent succinctement les criminels relevant de la juridiction prévôtale. Ils empêchent également les soldats de s'écarter de leurs drapeaux et les contiennent dans l'ordre quand ils s'en absentent par congé. Ils n'hésitent pas à arrêter les voleurs, vagabonds et mendiants, cas qui constituent la majorité des motifs d'intervention²¹.

Par ailleurs, les cavaliers sont également fréquemment amenés à effectuer des services dits particuliers. À la lecture de registres d'inspection du troisième quart du XVIII^e siècle²², nous observons que ces missions varient fortement suivant les localités. Il peut s'agir d'escorte des voitures publiques ou des deniers royaux, de participation à la sécurisation des voyages du roi, d'aide aux autorités royales locales et à la justice, ou encore du transfert et de la conduite des prisonniers et des déserteurs. Sur le plan sécuritaire et économique, ils peuvent assurer la sûreté des bois et forêts, la garde des passages dangereux, une veille sur les contrebandiers, le contrôle de l'exportation de denrées, ou la garde de frontières en chassant les vagabonds étrangers. Avec l'escorte des convalescents qui vont aux villes d'eaux, ils participent même au développement d'une forme de tourisme de santé.

Enfin, les hommes de la maréchaussée jouent déjà à cette époque un rôle important en matière de sécurité routière. Au regard des

19. Cordier de Perney, *Essais historiques et critiques sur la maréchaussée*, p. 140.

20. F. Bluche, *Dictionnaire du Grand Siècle*, Paris, Fayard, 1990, p. 39.

21. Faits constatés dans plusieurs provinces, notamment par Cl. S. Sturgill, *L'Organisation et l'administration de la maréchaussée et de la justice prévôtale dans la France des Bourbons, 1720-1730*, SHD, 1981, p. 109, ou encore L. Garréta, « Les arrestations de hors-la-loi effectuées par la maréchaussée du Poitou à la veille de la Révolution française. Étude de deux cent cinquante-cinq procès-verbaux de capture de 1770 à 1788 », mémoire de master 1 d'histoire, sous la direction de F. Vigier, université de Poitiers, 2019, p. 101.

22. SHD, GR YB 787-799 : *Registres d'inspection de la maréchaussée pour les années 1771 à 1773*.

préconisations faites par un ancien officier de la maréchaussée²³, nous constatons que les patrouilles sont encouragées à veiller à ce qu'il n'y ait pas d'obstacles sur la route, à empêcher deux voitures de marcher de front, à s'assurer que les voituriers serrent bien à droite pour éviter que les véhicules ne se heurtent, ou encore à punir ceux qui ne conduisent pas leur charrette à l'aide d'un guide ou cordeau, tout comme ceux qui s'endorment sur leur voiture ou leurs chevaux. Participant également à la conservation des routes, ils peuvent immobiliser les voitures et les charrettes en surcharge qui détériorent les grand-routes.

Ainsi, tant au sein des villes que des campagnes, les grandes voies de circulation sont le principal terrain de travail des cavaliers. C'est en les parcourant, en binôme pour la majorité de leurs missions, qu'ils sont amenés à interpeller les hors-la-loi. Et c'est également sur ces mêmes axes que les captures se déroulent très régulièrement. Par exemple, en Poitou, entre les années 1770 et 1788, 48 % des arrestations se déroulent sur la voie publique, en comptant les rues, ponts, routes et chemins (35 %), mais également les lieux de rassemblement de la population comme les foires et marchés (10 %) ou encore les proximités d'une caserne de la maréchaussée (3 %)²⁴.

Se montrant particulièrement à l'écoute de la population le long de ces principaux axes parcourus, les cavaliers ont rarement besoin de se lancer dans des investigations pour faire la découverte des délinquants²⁵. Le coût d'une plainte devant un représentant de la justice étant alors élevé²⁶, les particuliers préfèrent se contenter d'avertir les hommes de la maréchaussée. Contrairement à la délation, jugée infamante ou calomnieuse²⁷, les dénonciations des particuliers, qui s'appuient quant à elles sur un « mobile noble », permettent à la fois d'accuser et d'informer²⁸. Accordant donc un intérêt aux « honnêtes gens » connus et qui se plaignent de délits, la maréchaussée reçoit ainsi de fréquentes informations lui permettant de mettre aux arrêts, « à la clameur publique », des criminels et perturbateurs du repos public²⁹.

²³. Cordier de Perney, *op. cit.*, p. 264.

²⁴. L. Garréta, *op. cit.*, p. 121.

²⁵. *Ibid.*, p. 133.

²⁶. J. Gomez Pardo, *La maréchaussée et le crime en Île-de-France sous Louis XIV et Louis XV*, Paris, Les Indes savantes, 2012, p. 347.

²⁷. J.-F. Gayraud, *La Dénonciation*, Paris, PUF, 1995, p. 28.

²⁸. *Ibid.*, pp. 19-20.

²⁹. *Devoir des officiers et cavaliers de maréchaussée*, anonyme, 1774, musée de la Gendarmerie nationale, ff. 21-24.


En guise de conclusion et d'ouverture sur le temps présent

Vecteurs de crimes et de désordres en tout genre, les grand-routes et chemins de traverse sont au centre de l'attention de la maréchaussée. En parallèle à l'augmentation des voies de circulation, la détermination du maillage de brigades de l'institution en 1720 est particulièrement réfléchi, pour être continuellement optimisée les décennies suivantes. Les régulières patrouilles des cavaliers, véritables auxiliaires de justice, leur permettent d'être parfaitement connus des populations et de jouer un rôle essentiel dans les provinces du royaume.

Si l'institution ne peut pas contrôler tous les grand-routes et chemins de traverse, la maréchaussée a le mérite, en sillonnant régulièrement ces voies, d'y accomplir un large spectre de missions. Pouvant se rendre utile, aussi bien aux voyageurs, aux marchands qu'aux habitants des villes et villages, elle réussit à se faire reconnaître comme l'institution la mieux armée pour débarrasser les communautés des personnages gênants mais aussi pour recueillir les plaintes, notamment celles concernant une criminalité associée aux gens de passage³⁰.

Cette réputation la voue à poursuivre, sous sa nouvelle appellation de gendarmerie nationale décidée en février 1791, son service « particulièrement destiné à la sûreté des campagnes et des grandes routes », afin d'« assurer dans l'intérieur de la République le maintien de l'ordre et l'exécution des lois »³¹.

À travers les siècles, le maillage territorial de brigades fixé par Le Blanc s'est développé, passant de cinq cent vingt brigades à plus de trois mille. Il a permis de contribuer à affermir le pouvoir central de l'État. Véritable outil tactique, aujourd'hui tricentenaire, il continue de servir tout aussi bien à la police de sécurité du quotidien qu'à la gestion de crises majeures. Encore aujourd'hui, il recouvre la quasi-totalité du territoire physique national (95 %).

Ce maillage s'étant adapté aux nouvelles formes de mobilité, la traditionnelle notion de police de la route s'efface actuellement au profit de celle de sécurité des mobilités. Continuant à s'exercer au contact de la population, pour la protection des personnes, des biens et des services, cette nouvelle forme de sécurité s'appuie sur l'innovation, les nouvelles technologies et plusieurs partenaires afin de permettre à la gendarmerie de répondre présente jusque dans les nouveaux territoires de mobilité, incluant les territoires et « routes » numériques. 

30. P. Brouillet, « La maréchaussée dans la généralité de Paris au XVIII^e siècle (1718-1791). Étude institutionnelle et sociale », thèse de doctorat, EPHE, 2002, p. 717.

31. Loi du 28 Germinal de l'an VI (17 avril 1798).

BENOÎT HABERBUSCH

LES « GUERRES DE GENDARMES ». LA ROUTE COMME OUTIL DE CONTRE-INSURRECTION

« Il est nécessaire de ne pas laisser l'ennemi se reposer un instant, [...] d'intercepter ses convois de vivres [...] et de lui couper toutes les voies de communication¹. » Cette recommandation en 1808 de la junte suprême de gouvernement aux guérilleros espagnols contre l'armée française témoigne de l'enjeu précoce joué par la route lors d'une insurrection. Exerçant une surveillance sur les axes routiers, « moitié civile, moitié militaire » selon la fameuse formule de Napoléon, la gendarmerie a toujours cherché à s'adapter en période de crise pour garder la maîtrise de cet espace familier mais vulnérable.

La brigade, un atout tactique pour contrôler la route ?

Avec son maillage de brigades² tissé dès 1720 le long des axes principaux du royaume de France, la gendarmerie a vocation à « faire la police sur les grandes routes », comme le rappelle la loi du 28 germinal an VI (17 avril 1798). Jugé efficace, ce réseau de surveillance s'exporte avec les conquêtes révolutionnaires et impériales. Dans les départements réunis³, le général Wirion se félicite de pouvoir regrouper « cinquante gendarmes en moins de dix heures et mille en moins de vingt-quatre heures ». Et les succès remportés lors de la guerre des paysans⁴ en 1798 suscitent des éloges, comme dans les Deux-Nèthes⁵ où les autorités saluent l'action des gendarmes qui « toujours à cheval ont, durant trois jours, combattu presque à eux seuls les révoltés ».

En 1800, Bonaparte charge le général Wirion d'appliquer dans les seize départements de l'Ouest les méthodes fructueuses d'outre-Rhin

1. G. Lepetit, *Saisir l'insaisissable. Gendarmerie et contre-guérilla en Espagne au temps de Napoléon*, Presses universitaires de Rennes/Service historique de la Défense, 2015.

2. Unité élémentaire de maréchaussée créée au milieu du XVII^e siècle, la brigade regroupant cinq à six hommes adopte sa forme moderne dès 1778. Après la Révolution française, la gendarmerie a conservé cette « brique de base » permettant aux gendarmes, qui y logent avec leur famille, d'assurer des missions de police judiciaire, administrative et militaire au plus près de la population.

3. En 1794, la victoire française à la bataille de Fleurus entraîne l'invasion puis l'annexion à la République française des Pays-Bas autrichiens qui deviennent les neuf départements unis.

4. Insurrection contre-révolutionnaire de paysans de Flandre, de la région de Liège et du Luxembourg contre la République française qui éclate en octobre 1798 par rejet des lois anticatholiques et de la conscription ; elle s'achève en décembre.

5. Ancien département français dont le chef-lieu était Anvers.

en y organisant un réseau dense de deux cents brigades supplémentaires. Le général Radet en fait bientôt de même dans les nouveaux départements italiens, allemands et hollandais. « Les rois de Sardaigne ont vu des régiments entiers échouer devant des communes où quatre gendarmes rétablissent aujourd'hui le bon ordre », se réjouit en 1810 le préfet de la Doire⁶. La même année, le général Séras assure en Espagne que « quelques brigades de gendarmerie bien actives et bien dirigées sont plus que suffisantes pour débarrasser ce pays de quelques anciens contrebandiers ou déserteurs ».

Mais si, en Espagne, la ventilation de quatre cents brigades sur quarante-six mille huit cent cinq kilomètres carrés, soit un maillage deux fois plus grand qu'en France, ne permet pas aux gendarmes de conserver le contrôle des routes face à des guérilleros soutenus par les Anglais, le modèle de la brigade n'est pour autant pas remis en cause et est déployé après chaque conquête coloniale dans la phase de pacification, le long des routes construites parfois par l'armée. Même au Mexique, le général Bazaine réclame des brigades pour sécuriser les axes menant à Mexico. En outre, face à une sous-administration coloniale chronique, ces casernes offrent autant de refuges aux colons en cas de soulèvement. Par ailleurs, les gendarmes disposent d'une puissance de feu souvent supérieure aux insurgés comme en Algérie en 1945, à Madagascar en 1947 ou au Cameroun en 1959.

La guerre d'Indochine, elle, promeut plutôt le modèle du poste prôné par le général Boyer de Latour du Moulin, tenu aussi bien par des gendarmes des légions de marche que par d'autres militaires : avec un armement léger, deux ou trois Européens encadrant au mieux quelques dizaines de supplétifs autochtones ont en charge le contrôle de larges portions de routes. En Algérie, le nombre de brigades passe de deux cent quarante-trois à quatre cent trente-quatre entre 1954 et 1962, ce qui reste bien insuffisant pour contrôler les soixante-sept mille kilomètres du réseau routier de ces départements.

Après 1962, les gendarmes ne déploient plus de brigades territoriales lors des opérations extérieures (hormis les brigades prévôtales), mais peuvent parfois compter sur le maillage des gendarmeries amies, comme en Afrique, pour obtenir des renseignements. De même, en Afghanistan entre 2009 et 2013, les gendarmes détachés au sein des Police Operational Mentor and Liaison Team (POMLT) s'appuient sur le maillage territorial de la police afghane.

6. A. Lignereux, *Servir Napoléon. Policiers et gendarmes dans les départements annexés (1796-1814)*, Seyssel, Champ Vallon, 2012, p. 243.

Au-delà des routes, des forces mobiles pour une action en profondeur

Malgré son élaboration, le maillage des brigades ne permet pas une couverture complète du territoire. Dans le Morbihan, à la veille de la Révolution, des zones entre Locminé, Hennebont, Auray et Vannes restent ainsi sans protection faute de routes⁷. Aussi les gendarmes s'appuient-ils très tôt sur des colonnes mobiles pour traquer les bandits de grands chemins, véritable « fléau national ». Le « chouan » se substitue vite au « brigand », même si la terminologie perdure pour mieux rabaisser tout opposant politique au rang de criminel de droit commun. Les effectifs des gendarmes détachés sont variables, allant de quelques éléments aux côtés des gardes nationaux ou des troupes de ligne à des contingents représentant près du tiers des colonnes. Durant les guerres de l'Ouest, des unités constituées, comme la 35^e division de gendarmerie ou le bataillon de grenadiers gendarmes, figurent aussi à l'ordre de bataille.

Parfois, les habitants sont mis à contribution. En 1813, en Sarthe et en Mayenne, le général Henry mobilise près de trente-cinq mille hommes dans deux cent vingt-huit communes pour battre la campagne à la recherche des « bandits ». La même année, trois cent cinquante-trois gendarmes à cheval et quatre cent soixante-dix gendarmes à pied quittent la gendarmerie d'Espagne pour fournir les colonnes à Montauban, Niort, Rennes, Lyon et Clermont-Ferrand.

Le modèle de la colonne est décliné par la suite sous la forme de bataillons de voltigeurs (1822-1850) en Corse ou de gendarmes mobiles (1830-1831) à Angers, à Rennes et à Nantes. Il fait également recette dans l'espace colonial, notamment en Algérie où un peloton de gendarmes s'illustre lors du combat de Taguin le 16 mai 1843. En Indochine, au Levant et en Afrique, les gendarmes s'appuient aussi sur des forces mobiles constituées d'autochtones. Sous l'Occupation, la gendarmerie départementale recourt à des pelotons motorisés (PM), comme le PM n°107 de Draguignan, pour concentrer rapidement par voie routière des hommes capables de s'opposer aux Résistants.

Durant la guerre d'Indochine, si les trois légions de marche de l'Arme réparties dans les postes ont un rôle plutôt statique, plusieurs gendarmes encadrent des forces antiguérilla comme l'escadron parachutiste (1947-1953)⁸. Le général Beaudonnet évoque par ailleurs l'émergence de forces de sécurité privées financées par les planteurs

7. A. Le Mer, « La contre-chouannerie dans le Morbihan. L'action des gendarmes, entre maintien de l'ordre et répression (1793-1815) », mémoire de master I, sous la direction de Yann Lagadec, 2007, p. 110.

8. J.-Ch. Brunet, *Gendarmes-parachutistes en Indochine, 1947-1953*, Paris, Indo Éditions, 2004.

d'hévéas et encadrées par des gendarmes. Lors de la guerre d'Algérie, les commandos de chasse de la gendarmerie renouent avec l'esprit des colonnes mobiles pour traquer l'adversaire⁹. L'emploi de l'hélicoptère permet même de s'affranchir en partie des contraintes de la route pour une meilleure réactivité.

Dans les années 1980, les escadrons de gendarmerie mobile (EGM) projetés en Nouvelle-Calédonie, jusqu'à vingt-six en même temps, sont confrontés à des embuscades sur des barrages routiers et doivent parfois être héliportés en raison de la coupure des voies de communication. Plus tard, en opération extérieure, les gendarmes mobiles participent à des patrouilles mixtes sur des axes à sécuriser, avec l'infanterie en Côte d'Ivoire ou avec des policiers afghans en Afghanistan.

Les multiples missions sur la route du gendarme en contre-insurrection

Les tâches confiées aux gendarmes en contre-insurrection couvrent un large spectre allant des interventions policières à des actions militaires. Le contrôle des flux, tout d'abord, est une préoccupation constante. Dès 1792, la loi prescrit à ces militaires de vérifier les passeports des voyageurs. Le vaste « filet » de brigades rend cette surveillance le long des routes très efficace. En Espagne, le général Suchet prescrit même de dresser en 1810 des « listes exactes et nominatives des habitants ». Au XX^e siècle, la motorisation, le téléphone et les fichiers améliorent la capacité de contrôle des gendarmes. En opération extérieure, des *check point* sont toujours établis par les gendarmes et les forces locales pour surveiller les points de passage obligés (PPO).

Cette action, dite « de surface », permet de recueillir des renseignements transmis aux autorités locales, civiles ou militaires, ou jusqu'à l'échelon central en cas d'urgence. Sous l'Empire, le maréchal Moncey renseigne ainsi Napoléon grâce à des informations qui remontent directement du terrain. Plus tard, en Indochine ou en Algérie, les gendarmes sont régulièrement incités à renseigner les organes militaires. Ils sont présents à toutes les phases, allant de la collecte à l'exploitation du renseignement. Dans ses Mémoires, Robert Saint-Marc, un ancien gradé, relate une intervention menée pour protéger une ferme isolée. L'ennemi prend soin d'entraver la venue des gendarmes en creusant des tranchées sur la route ou en la barrant

9. É. Ebel, « Gendarmerie et contre-insurrection, 1791-1962 », *Revue historique des armées* n° 268, 2012, pp. 3-11.

avec des pierres. Mais, grâce au renseignement obtenu, ceux-ci parviennent à sauver du feu la ferme et une partie du bétail¹⁰.

En tant qu'espace public, la route est aussi propice au sabotage et à l'action psychologique. Lors de l'insurrection de Madagascar en 1947, les insurgés déposent ainsi sur les principaux itinéraires des tracts avec un dessin représentant un gendarme tué par deux Malgaches armés de sagaies¹¹. Afin de retarder l'arrivée des renforts, ils multiplient les barrages routiers avec des abattis de plusieurs centaines de mètres, des pièges avec des pointes acérées plantées sur les côtés, et, aux passages à flanc de coteau, des avalanches de rochers déclenchées au bon moment. Durant la guerre d'Indochine, le sabotage est plus systématique encore avec les mines et les coupures de route en « touche de piano » pour empêcher les véhicules de passer.

D'autres fonctions se rapprochent des opérations militaires comme les reconnaissances d'itinéraires ou les escortes de convois. En Espagne, si quelques gendarmes suffisent en 1810, l'insécurité chronique provoque une inflation des effectifs qui atteignent cent cinquante hommes en 1812, dont une trentaine de gendarmes, pour accompagner une simple malle venant de France. « Le convoi, c'est l'épreuve d'initiation du nouvel arrivant, qu'il soit civil ou militaire », reconnaît le général Beaudonnet qui a servi en Indochine et en Algérie. De son côté, le garde Gallot a très bien retranscrit la tension éprouvée à chaque ouverture de voie : « Chacun regarde minutieusement devant lui et à ses pieds si la route n'est pas coupée ou s'il n'y a pas de mines de cachées sur la route (comme ça arrive de temps à autre), car c'est la nuit que les vietminh travaillent et tendent leurs embuscades. Ils ont un gros avantage sur nous, c'est qu'ils nous voient, alors que nous ignorons où ils sont. »

En marge des opérations militaires, les gendarmes remplissent aussi des missions de bouclage et d'interception. En juin 1959, par exemple, l'escadron de gendarmerie mobile 4/4 est positionné sur la route nationale 12 à quatre kilomètres au sud de Bône pour protéger un pont. Il parvient à neutraliser trente-deux membres de la bande d'Aidouche, à en capturer seize autres et à récupérer des armes et des documents¹². Plus récemment, les gendarmes engagés en opération extérieure ont été confrontés à des actions de feu en Afghanistan.

10. R. Saint-Marc, *Gendarme départemental au milieu du XX^e siècle, commandant de brigade en zone rurale pendant la guerre d'Algérie, novembre 1954-juillet 1958*, pp. 11-12.

11. J. Tronchon, *L'Insurrection malgache de 1947. Essai d'interprétation historique*, Paris, Éditions Ambozontany, 1986, p. 153.


12. Cpt Valois, « Bouclage et interception sur la Seybouse », *Revue d'études et d'informations* n° 44, 2^e trimestre 1960, pp. 31-33.

La route, un facteur aggravant des pertes en contre-insurrection ?

Malgré l'absence d'état précis, la proportion de ces pertes apparaît non négligeable. Le *Livre d'or de la gendarmerie* recense dès le 15 mars 1793 le décès du maréchal des logis Rozier et de cinq de ses hommes, tués sur la route de Nantes par des « insurgés vendéens ». Durant la campagne d'Espagne, sur les cinq cent vingts-sept gendarmes tombés face aux insurgés, beaucoup ont péri sur la route. Certains lieux ont même conservé la mémoire de ces hommes, comme le « carrefour des gendarmes » à Izernay (Maine-et-Loire), ainsi baptisé en l'honneur du brigadier Camon et des gendarmes Bottez et Udelet tués le 27 avril 1831.

Mieux renseigné, l'état des pertes en Indochine comptabilise sur six cent quatre-vingt morts cent cinquante-cinq tués « en embuscade » (23 %), dont soixante et un sans mention particulière, quatre-vingt-un sur la « route » et treize sur « voie fluviale ». De plus, trente-cinq décès sont liés à des mines.

Dans les années 1980, les barrages routiers coûtent en Nouvelle-Calédonie trois tués (sur douze) et une vingtaine de blessés aux gendarmes. En Corse, cinq gendarmes mobiles sont blessés le 22 avril 1988 à un carrefour routier lors d'un attentat à la voiture piégée. En Afghanistan, les principales pertes ont lieu sur la route, avec l'explosion d'engins explosifs improvisés le 9 août 2010 (un blessé) et le 23 août 2011 (huit blessés).

Pour conclure, familiarisée avec la route par son service, la gendarmerie contribue naturellement à la surveillance de cet axe de communication dans les périodes troublées. Son maillage de brigades et son adaptation à fournir des forces plus mobiles en font un acteur privilégié pour mener des actions de surface et de profondeur, en collaboration avec les autres forces armées ou policières. Les progrès de la motorisation, des télécommunications et de l'aéronautique n'ont jamais permis de s'affranchir totalement de cet espace vulnérable toujours susceptible d'infliger des pertes. Depuis quelques années, les routes de l'information constituent de nouveaux espaces numériques à maîtriser pour les gendarmes dans le cadre de la cybersécurité. 



NICOLAS LE NEN

LA ROUTE, C'EST LA GUERRE

Il est probable que l'homme a commencé à se battre de façon toujours plus élaborée et sur des espaces toujours plus grands le jour où il a pris conscience des richesses du vaste monde et qu'il a décidé de s'y déplacer pour s'en emparer. Vers 1274 av. J.-C., la première bataille connue de l'histoire de l'humanité opposa les Hittites au Égyptiens à Qadesh, dans le sud de l'actuelle Syrie. Cette ville, située aux confins nord et sud des deux empires belligérants, était un important carrefour de routes commerciales en raison de sa situation privilégiée sur l'Oronte et la côte méditerranéenne.

Les grandes périodes d'expansion, qui toutes se sont accompagnées de conflits, ont vu s'ouvrir de nouvelles routes terrestres et maritimes. Rome conquiert la Gaule, une partie des îles Britanniques et tout le pourtour du Bassin méditerranéen en développant un réseau routier d'une qualité exceptionnelle pour l'époque et dont l'étendue culmina à trois cent vingt mille kilomètres. Ironie de l'histoire ou fatalité de la guerre, ce réseau contribua à accélérer la chute de l'empire en facilitant les invasions des Ostrogoths, des Huns et des Wisigoths à partir du III^e siècle.

La route de la soie, qui reliait la Chine à la Méditerranée à travers l'Asie centrale et l'Iran, fut créée pour des raisons politiques et militaires. Les empereurs chinois Han, assiégés par les Xiongnu, des barbares nomades, avaient besoin d'alliés et de chevaux. Ils décidèrent d'ouvrir au monde extérieur le commerce de la soie qui était alors un monopole d'État. Il n'est pas étonnant, dans ces circonstances, que ce soit à un général, Zhang Qian, qu'ait été confiée la mission d'ouvrir le premier tronçon de ce parcours au II^e siècle av. J.-C.. La route de la soie fut par la suite le catalyseur des plus grands bouleversements géopolitiques du Moyen Âge : avènement des empires khazar au VI^e siècle, mongol au XIII^e siècle puis ottoman presque cent ans plus tard, avant la chute de Constantinople en 1453.

La recherche de la route des Indes, route maritime directe pour relier l'Europe aux Indes orientales par les royaumes d'Espagne et du Portugal à partir du XV^e siècle, a également donné lieu à des conflits qui ont façonné le monde moderne. Dans le sillage de Christophe Colomb, Vasco de Gama et Magellan, s'engouffrèrent Francisco Pizarro, Hernan Cortès et Francisco de Almeida. Ces conquistadores taillèrent à coups d'épée les empires espagnols et portugais du Nouveau Monde.

L'histoire s'est encore répétée du XVI^e au XIX^e siècle lorsque Britanniques et Français inaugurèrent à leur tour de nouvelles

routes maritimes vers l'Amérique du Nord, l'Afrique et l'Asie. Ils bâtirent eux aussi d'immenses empires coloniaux après avoir vaincu les armées indigènes grâce à la supériorité technique de leurs Corps expéditionnaires.

L'édification progressive d'un réseau planétaire de routes terrestres, maritimes puis aériennes a ainsi jalonné les avancées de l'humanité vers la modernité. La circulation des hommes, les échanges commerciaux, la diffusion des idées ont été la source de progrès techniques, scientifiques et économiques décisifs. Mais toute médaille a son revers. Tout échange, qu'il soit matériel ou immatériel, est d'abord un acte politique et donc potentiellement guerrier si l'on considère, comme y invite Clausewitz, que la guerre n'est rien d'autre qu'une manifestation politique particulière. Pour cette raison, la mondialisation ne fut pas et ne sera jamais complètement heureuse. Les routes seront toujours source de rivalités, de tensions et de conflits entre les peuples.

Ainsi, la nouvelle route de la soie, lancée en 2013 par le gouvernement chinois, s'inscrit dans cette logique d'affirmation de puissance. Cette *Belt and Road Initiative*, pour reprendre son appellation anglaise, un ensemble de liaisons maritimes et ferroviaires entre la Chine et l'Europe, est en fait un projet planétaire dont l'objectif pour l'empire du Milieu est de redéployer ses investissements à l'étranger dans des projets d'infrastructures routières, ferroviaires et portuaires. Il s'agit pour le géant chinois, à l'instar de ce que fit la Grande-Bretagne à partir du XVI^e siècle, de mettre en place des comptoirs en créant des ports et des plateformes à vocation civile et militaire qui lui assureront autant de relais logistiques. Le choix de la Chine de développer un axe terrestre en plus d'une route maritime vers l'Europe répond également à une volonté clairement affirmée de contourner un éventuel embargo maritime que les États-Unis et leurs alliés pourraient lui imposer. La guerre est toujours tapie dans l'ombre des considérations commerciales et stratégiques, et nul ne doit s'étonner du *Sharp Power* dont la Chine fait preuve à l'égard des pays qui pourraient se montrer récalcitrants à son projet. Ainsi, la politique de la canonnière a cédé la place à des moyens coercitifs, moins spectaculaires mais tout aussi efficaces, parmi lesquels le chantage à la dette qui a permis aux Chinois d'obtenir une concession de quatre-vingt-dix-neuf ans sur le port sri-lankais de Hambantota.

La guerre est donc consubstantielle à la route dans la mesure où celle-ci est à la fois un enjeu politique et un vecteur de puissance. La multitude des lignes de communication qui parcourent aujourd'hui la planète est autant un facteur de progrès qu'elle serait un démultiplicateur de violence si demain un conflit éclatait. Les routes, qu'elles

soient maritimes, terrestres, aériennes, spatiales, cybernétiques ou hertziennes, offrent des combinaisons tactiques infinies qui complexifient autant qu'elles amplifient les effets des opérations militaires.

Car la guerre est mouvement et la façon de déplacer les forces conditionne depuis longtemps les succès tactiques sur le terrain. Jomini rappelle que « si l'art de la guerre consiste à mettre en action le plus de forces possibles au point décisif du théâtre des opérations, le choix de la ligne d'opérations étant le premier moyen d'y parvenir peut être considéré comme la base fondamentale d'un plan de campagne »¹. Clausewitz constate pour sa part : « Lorsqu'au milieu du siècle dernier, surtout sur le théâtre de la guerre de Frédéric II, le mouvement commença à être considéré comme un principe spécifique de la lutte, et que l'on se mit à arracher la victoire grâce à des mouvements inattendus, l'absence d'un ordre de bataille organique rendit nécessaires les dispositions de marches les plus compliquées et les plus malcommodes »². »

Le génie de Napoléon fut justement de créer cet ordre de bataille organique, en l'occurrence des corps d'armée capables de combattre de façon autonome, qui lui permit de faciliter le déplacement de ses troupes et de réinventer l'art de la guerre. Dès la campagne d'Italie, Bonaparte subjuga l'Europe parce que, le premier, il comprit que les jambes de ses soldats avaient autant de valeur tactique que leurs fusils et les canons. Les routes ont donc joué un rôle majeur dans la tactique napoléonienne et plus généralement dans l'art de la guerre moderne.

Depuis, les innovations tactiques n'ont cessé d'aller dans le sens du mouvement et d'une accélération du *tempo* des opérations. Si Frédéric II fut l'un des artisans du renouveau de la guerre de mouvement à une époque où la guerre de siège faisait encore florès dans le reste de l'Europe, c'est parce qu'il savait que les moyens limités de la Prusse l'obligeaient à une décision militaire rapide. Dès lors, cette nécessité politique se traduisit par un impératif stratégique et tactique : maîtriser le temps et donc l'espace. Voilà pourquoi tout dans la guerre ramène aux routes.

Au fil des siècles, la tactique a consisté à viser les lignes de communication adverses. La manœuvre de la porte à tambour, dont la paternité revient à Hannibal et qui consiste à faire avancer les forces ennemies pour mieux les tourner, est dans l'esprit de nombreux stratèges l'alpha et l'oméga de la manœuvre tactique. Si la bataille de Cannes est considérée comme un chef-d'œuvre, c'est

1. A.-H. Jomini, *Précis de l'art de la guerre*, Paris, Perrin, 2001, p. 186.

2. C. von Clausewitz, *De la guerre*, rééd. Paris, Les Éditions de Minuit, 2006, p. 347.

parce qu'elle est l'illustration parfaite des résultats vertigineux que peut donner une manœuvre dont le point d'application n'est pas les forces ennemies mais leurs lignes de communication. Turenne à la bataille de Turckheim en 1675, Frédéric II à celle de Leuthen en 1757, Von Manstein avec la quatrième version du plan jaune en 1940 renouvelèrent cette démonstration. Couper le cordon ombilical reliant les armées à leurs lignes arrières reste un objectif tactique qui a traversé les siècles, d'Alexandre le Grand au général Schwarzkopf.

Qu'en est-il aujourd'hui ? Un premier constat s'impose : si l'avant et l'arrière, au sens où on l'entendait durant les deux conflits mondiaux et pendant la guerre froide, sont aujourd'hui moins immédiatement perceptibles en raison des nouvelles « guerres au sein des populations », selon l'expression du général Rupert Smith, ces deux grandes caractéristiques d'un théâtre de guerre n'ont pas disparu pour autant. La réflexion tactique et stratégique, qui consiste à identifier et à détruire les fondements de la puissance militaire ennemie, et plus généralement sa volonté de combattre, renvoie encore et toujours aux lignes de communication qui unissent l'avant à l'arrière. Clausewitz avait identifié leur importance au travers de leur double fonction de ravitaillement pour alimenter les forces combattantes et de lignes de retraite. La guerre de demain, quelle que soit sa forme, consistera à s'attaquer à ces lignes de communication et donc aux routes qui les parcourent.

C'est là qu'apparaît un deuxième constat : les routes ont pris une importance croissante depuis la seconde moitié du XX^e siècle. La libre circulation des biens et des personnes ainsi que l'avènement des sociétés de l'information ont fait de l'entrelacs des lignes de communication qui maillent la planète le système à la fois sanguin et nerveux des sociétés modernes. La route est aujourd'hui plus que jamais cause et conséquence de la guerre. Cette dépendance toujours plus grande des sociétés aux flux de toute nature ne laisse pas d'interroger sur le niveau réel de résilience de leurs remarquables trinités clausewitziennes, et notamment la force des liens qui unissent leurs populations à leurs gouvernements et à leurs armées. Qu'advierait-il si demain un conflit de haute intensité survenait, qui mettrait aux prises la France, ou l'un de ses alliés, à un pays dont les capacités militaires seraient équivalentes aux siennes ? Comment réagirait notre société si une partie des flux qui assurent aujourd'hui le fonctionnement de son outil de production économique et de ses moyens d'information était rompue ? On n'ose imaginer le chaos dans lequel elle pourrait être plongée.

Un troisième constat devient alors évident : si la stratégie est une lutte pour conserver sa liberté d'action, celle-ci exigera demain un

combat acharné pour le contrôle des lignes de communication. Il sera multiforme et multidimensionnel selon les canons de la « guerre hors limites » que deux officiers chinois, Qiao Liang et Wang Xiangsui, ont définie dans leur livre éponyme : « Si ce nom est établi, il indiquera que tous les moyens seront disponibles, que l'information sera générale et que le champ de bataille sera partout. Cela signifie que toutes les armes et toutes les techniques pourront être imposées à loisir ; que toutes les frontières qui séparent les mondes de la guerre et de la non-guerre seront totalement abolies ; également que les principes actuels du combat devront être modifiés et, même, que les lois de la guerre devront être réécrites³. »

La route, ou plutôt les routes, sont donc plus que jamais une notion pertinente pour penser les opérations futures. Leur maîtrise sanctionnera la suprématie militaire d'un camp sur l'autre.

La première exigence tactique sera d'être capable de contrôler tous les types de routes, car la manœuvre militaire sera globale. Elle s'étendra à tous les espaces de la conflictualité moderne : aérien, maritime, terrestre, cybernétique, exo-atmosphérique, électromagnétique et informationnel. Le camp qui l'emportera sera celui qui parviendra à déplacer et à faire combattre ses forces simultanément dans ces sept espaces, et à y varier leurs efforts en fonction des moments de sa manœuvre.

L'histoire de la guerre montre que les révolutions tactiques consistent d'abord à dominer toutes les dimensions d'un théâtre d'opérations et à être capable d'y imprimer un mouvement continu de ses forces. Alexandre parvint à vaincre l'immense armée perse de Darius grâce à la complémentarité des mouvements entre sa cavalerie et ses phalanges d'hoplites. Napoléon conquiert l'Europe parce qu'il sut faire manœuvrer ses corps d'armée sur la totalité du théâtre de la guerre. Ses plus grandes victoires – on pense à Ulm, Austerlitz et Iéna – sont le résultat d'une série de mouvements au plan opératif qui lui permirent, soit de manœuvrer « sur les derrières de l'ennemi », soit de séparer les forces de celui-ci lorsqu'il avait la supériorité numérique « pour mieux le battre dans le détail ». Il finit par être vaincu dès qu'il perdit définitivement l'avantage décisif que constituait le contrôle de toutes les grandes voies de communication, notamment dans le domaine maritime. Ce sont moins les *Panzerdivisionen* de la Wehrmacht qui inventèrent le *Blitzkrieg* que le couple blindé/avion qui, pour la première fois, permit de conduire un combat coordonné dans les dimensions terrestres et aériennes du champ de bataille. Le principe d'ubiquité, qu'il faut comprendre comme la capacité à combattre

3. Q. Liang, W. Xiangsui, *La Guerre hors limites*, Paris, Payot et Rivages, 2003, pp. 39-40.

simultanément dans tous les espaces de la conflictualité, conditionne l'application des trois grands principes de la guerre de Foch : liberté d'action, économie des moyens, concentration des efforts.

La deuxième exigence tactique sera symétriquement inverse à la première : il s'agira d'empêcher l'ennemi de déployer sa manœuvre dans les sept espaces que nous avons identifiés, et plus particulièrement dans les espaces aérien, exo-atmosphérique et cybernétique dont la maîtrise conditionnera le contrôle des quatre autres espaces. Acquérir la supériorité aérienne, spatiale et cybernétique sera le préalable à toute action décisive, car d'elle dépendra la supériorité décisionnelle, premier des facteurs de la supériorité tactique.

Les deux guerres du Golfe et les combats récents dans le Haut-Karabakh ont montré combien la supériorité opérationnelle acquise dans ces trois espaces était fondamentale. Faut-il pour autant penser que la maîtrise des lignes de communication aériennes, spatiales et cybernétiques serait suffisante pour triompher de l'ennemi ? Non, car demain comme aujourd'hui et hier, la victoire continuera de se matérialiser sur terre et sur mer parce que c'est là que vivent les sociétés humaines. Conduire des actions offensives pour couper les lignes de communication adverses tout en veillant à protéger les siennes renvoie à l'escrime stratégique chère au général Beaufre, où la riposte a au moins autant de valeur tactique que l'attaque. Le principe de dualité, qui consiste à conduire une manœuvre à double détente dont le but est de contrer les actions adverses tout en maintenant ses propres objectifs stratégiques, traduit la dimension éminemment dynamique de cette guerre globale et totale où les sept espaces de la conflictualité moderne offrent à chacun des adversaires une multitude de combinaisons tactiques. Le but de la stratégie restera toujours le même : « Convaincre l'adversaire qu'engager ou poursuivre la lutte est inutile⁴. » Mais la façon d'y parvenir, c'est-à-dire la tactique employée, différera. Il ne s'agira plus de rechercher une bataille décisive selon la conception clausewitzienne de la guerre, mais d'étouffer progressivement la liberté de manœuvre de l'ennemi en le privant de l'accès à certains espaces déterminants du combat. Les efforts initiaux seront donc concentrés sur la prise de contrôle des lignes de communication aériennes, spatiales et cybernétiques ennemies, car le premier des deux camps qui y parviendra aura des chances très raisonnables d'amener son adversaire à résipiscence.

La troisième exigence tactique est donc la capacité à fournir, dès le début d'un conflit, un effort de guerre suffisamment intense pour prendre l'initiative des opérations et ne plus la perdre. L'histoire militaire du siècle

4. A. Beaufre, *Introduction à la stratégie*, rééd. Paris, Hachette, 2009, p. 35.

dernier montre qu'il est de plus en plus difficile de rétablir une situation compromise au moment de l'entrée en guerre. En 1914, il fallut un mois pour que l'armée française réussisse à arrêter l'offensive allemande qui menaçait Paris. Elle n'y parvint que grâce à la « désobéissance de von Kluck », comme le constata le capitaine Charles de Gaulle en 1924⁵.


En 1940, le commandement français, sidéré par la puissance de la déferlante allemande, attendit vainement un nouveau miracle de la Marne. Un mois et quinze jours après le début de l'offensive allemande, le général Huntziger, chef de la délégation française, signait la convention d'armistice dans le wagon de Rethondes. Vingt-sept ans plus tard, du 5 au 10 juin 1967, l'armée israélienne défit les armées égyptiennes, syriennes et jordaniennes lors de la guerre des Six-Jours. Dès la fin de la première journée, la moitié de l'aviation arabe était détruite, et le soir du sixième jour, les armées des trois pays coalisés étaient mises hors de combat. En moins d'une semaine, l'État hébreu tripla son emprise territoriale : l'Égypte perdit la bande de Gaza et la péninsule du Sinaï, la Syrie fut amputée du plateau du Golan, la Jordanie de la Cisjordanie et de Jérusalem-Est.

Le rythme de la guerre éclair ne cessa de s'accélérer au cours des années suivantes : en 1991, la première guerre du Golfe vit les troupes irakiennes qui occupaient le Koweït capituler après une offensive des forces de la coalition internationale qui dura à peine cent heures ; en 2003, le Corps expéditionnaire américano-britannique conquiert l'Irak et fit tomber le régime de Saddam Hussein en dix-neuf jours. Ces victoires éclairs ont toutes un point commun : les vainqueurs ont, à chaque fois, pris l'initiative des combats et leur manœuvre a consisté avant tout à s'assurer la maîtrise des espaces leur conférant une supériorité opérationnelle totale. Le rythme très élevé qu'ils ont alors pu imprimer à leurs opérations n'a pas laissé le temps à leurs ennemis de réagir. Ces derniers furent presque spectateurs de leurs défaites.

Les progrès continus dans les domaines de la précision et de la portée des armements, de la détection, de l'observation, de la transmission des données, et ceux attendus dans les domaines de l'« hyper vitesse » des missiles, de la robotisation des systèmes d'armes et du tri des données, vont permettre de réduire encore un peu plus le brouillard de la guerre et les frictions du champ de bataille, et d'accroître ainsi l'avantage de celui qui prendra l'initiative du combat. Dans ce nouveau contexte technico-opérationnel, le principe tactique de réactivité, c'est-à-dire la capacité à contrer très rapidement un ennemi qui tenterait de prendre l'initiative des combats, apparaît fondamental dans la mesure où il conditionne l'issue du conflit.

5. Ch. de Gaulle, *La Discorde chez l'ennemi*, rééd. Paris, Perrin, 2018.

Aujourd'hui, la valeur d'une armée se mesure non seulement à l'aune de son aptitude à mener une manœuvre coordonnée dans les sept espaces de la conflictualité moderne, mais aussi à sa capacité à fournir un effort de guerre intense dès la phase initiale du conflit. On mesure alors toute la vacuité du concept de remontée en puissance envisagé pour atténuer certaines impasses capacitaires. Au moment où retentira le premier coup de canon, il sera trop tard pour espérer se doter des moyens humains et matériels qui pourraient faire défaut.

« Trop tard », c'est justement par ces deux mots que le général Mac Arthur avait coutume de définir la défaite. À l'heure où la dimension artistique de la guerre semble progressivement s'effacer devant sa dimension scientifique, et où le maillage des routes réelles et virtuelles constitue autant de lignes de manœuvre qui accéléreront immanquablement le rythme des opérations, il semble qu'il faille ajouter à l'appréciation lapidaire du libérateur des Philippines et vainqueur d'Inchon deux nouveaux mots : « Trop lent. » 



PAUL GÈZE

ATTEINDRE TOMBOUCTOU

Ce 11 janvier 2013 à l'aube, l'excitation est palpable lorsque je pénètre à l'intérieur du bâtiment de l'état-major de l'opération Épervier. Le commandant des éléments français COMELEF vient de m'appeler. Il n'a pas précisé l'objet de cette convocation, mais je pressens qu'il s'agit de quelque chose de grave. C'est le cas : cela bouge au Mali et il me faut mettre ma compagnie d'infanterie en alerte à vingt-quatre heures¹. À 10 h, l'alerte est réduite à trois heures et Paris évoque une intervention pour sécuriser l'aéroport de Bamako. À 13 h, j'apprends que le centre de planification et de conduite des opérations (CPCO) me confie le commandement de la force d'intervention au Mali, dont le premier détachement sera projeté dans l'après-midi. Les choses se précipitent. Juste avant de rejoindre le C130 dont le décollage est prévu à 17 h, je suis informé qu'un raid d'hélicoptères des forces spéciales vient d'être déclenché et que le président Hollande s'apprête à annoncer l'engagement militaire de la France au Mali. J'embarque avec la moitié de la compagnie d'infanterie, un médecin et son équipe ainsi que trois officiers de mon PC. Le reste du détachement doit nous rejoindre en tout début de matinée le 12. À notre arrivée à Bamako, nous apprenons la mort du lieutenant Boiteux.



Bamako

Me voilà commandant de base aérienne, accueillant une force qui monte en puissance tout en constituant le groupement tactique interarmes n° 1 (GTIA1). La machine de guerre française s'est mise en branle. Jour après jour, des gros porteurs aériens français, allemands, canadiens, anglais et américains déversent sur le tarmac leur cargaison de matériel et de troupes. Il arrive entre cent et deux cents militaires par jour.

Je suis rapidement rejoint par le reste de mon groupement, qui arrive de N'Djamena avec ses véhicules blindés (VAB et AMX Sagaie) et ses mortiers. Dès le 12 au soir, débarquent de France la 1^{re} compagnie d'infanterie du 2^e régiment de marine (2^e RIMA) ainsi qu'une compagnie de commandement et de logistique du même régiment. Parti d'Abidjan ce même jour, un long convoi du 3^e RPIMA s'engage

1. Le groupement terre du dispositif Épervier au Tchad, que je commande depuis le 1^{er} octobre 2012, est composé d'un poste de commandement (PC) léger d'une dizaine de militaires, d'une compagnie d'infanterie du 21^e RIMA, d'un escadron du 1^{er} REC et d'une batterie du 3^e RAMA.

sur la route en direction du nord pour nous rejoindre au plus vite. La cadence est infernale. Le 14 janvier, après plus de vingt-deux heures de conduite non interrompues, son commandant se présente à moi, harassé, crasseux, mais heureux : « Détachement d'Abidjan présent, RAS mon colonel, prêt à être et durer ! »

Mon unité est maintenant au complet. Et déjà, nous recevons des ordres pour mener des reconnaissances sur les axes nord et ouest qui conduisent à Bamako. Mon camarade de promotion de Saint-Cyr, le colonel Frédéric Gout, qui commande le groupement aéromobile (GAM) fraîchement débarqué, a commencé ses essais machines et me confirme que ses hélicoptères seront opérationnels dès le 15 au matin.

Premières actions

Les derniers renseignements ont signalé la présence de deux colonnes ennemies à environ trois cents kilomètres de Bamako. La première, empruntant un axe ouest Tombouctou-Bamako, s'est installée dans la ville de Diabali. L'armée malienne, accompagnée par les forces spéciales françaises, y est au contact ; les combats sont rudes et meurtriers. La seconde est localisée sur un axe plus à l'est, reliant Gao à Tombouctou, au niveau de la ville de Sévaré. Là aussi, les forces spéciales mènent un combat âpre et compliqué.

Le 15 janvier, vers midi, je reçois l'ordre d'envoyer rapidement un détachement sur le Niger, au pont de Markala, à deux cent cinquante kilomètres de Bamako, pour récupérer nos camarades des forces spéciales et interdire le franchissement du fleuve. Le mouvement débute dès 14 h. Surprise : nous devons accueillir une dizaine de journalistes dans nos blindés. Si sur le moment leur présence a pu nous sembler être une contrainte, elle s'avérera rapidement être en fait un atout : grâce à eux, la nation française vivra au rythme de nos mouvements et semblera tout entière gagnée à notre cause.

Le déplacement de cette colonne, appuyé par les hélicoptères de Gout, nous confirme qu'en Afrique les distances ne se parcourent pas au même rythme qu'en France : les marsouins n'arriveront à Markala que le lendemain vers midi. En passant à Ségou, à une trentaine de kilomètres de leur point d'arrivée, ils ont été renforcés par une compagnie d'infanterie malienne, qui restera avec nous jusqu'au bout.

La récupération des forces spéciales, qui ont décroché *in extremis* de Diabali, se fait avec rigueur et plutôt facilement. Mes hommes sont impressionnés devant les mines exténuées de leurs camarades et comprennent que ces derniers viennent de vivre des moments extrêmement difficiles. À Bamako, le pont aérien continue jour et nuit.

Nouveaux ordres : je dois envoyer un deuxième élément vers Sévaré afin d'appuyer une future action des forces spéciales. Un escadron du 1^{er} RHP y est transporté par avion pendant que les véhicules prennent la route. Ce mouvement est lancé dès le 19 janvier au matin. Je me trouve alors dans la position inconfortable de devoir commander un GTIA déployé sur trois positions distantes chacune d'environ trois cents kilomètres.

L'aviation française continue de pilonner les positions djihadistes. Le 21 janvier au matin, j'apprends que l'ennemi a abandonné Diabali. J'y envoie une compagnie en reconnaissance. Sur place, les stigmates des combats qui se sont déroulés les jours précédents sont impressionnants. Plusieurs centaines d'armes ainsi qu'un grand nombre d'explosifs sont récupérés et détruits. Une dizaine de véhicules blindés, dont s'était emparé l'ennemi, ont été neutralisés par les raids aériens.

Sur l'aéroport de la capitale, la force s'organise. Le 22 janvier, nous accueillons le général Barrera, qui s'est vu confier le commandement de la brigade Serval. Nouveaux ordres pour le GAM et le GTIA1 : reprendre la boucle du Niger. C'est une double manœuvre qui se dessine. D'un côté, les forces spéciales, soutenues par un détachement de mon GTIA, doivent reprendre Gao. De l'autre, dans une action de diversion, appuyé par les hélicoptères de Gout, je dois me porter rapidement sur Tombouctou.

Le raid sur Tombouctou

Le 24 matin, l'ordre de départ est donné. Depuis mon véhicule blindé léger (VBL) je regarde défiler, impressionné, la longue colonne de blindés, de camions et de pick-up qui s'engage dans l'aube naissante dans ce qui sera décrit par la suite comme un raid éclair, mais qui sera surtout une longue, très longue lutte contre le sable et les éléments.

Afin de ne laisser aucun véhicule sur le bord de la route, j'ai opté pour la location de cinq camions porte-engins civils. Mais dès les premiers kilomètres, trois d'entre eux s'avèrent incapables de poursuivre la route ; je me contenterai donc seulement de deux, en priant pour qu'il n'y ait pas trop de casse. En soirée, aux abords de Diabali, nous sommes environ six cent-cinquante militaires avec cent soixante-quinze véhicules. Nous emportons avec nous toute notre logistique : rations, munitions, carburant. La colonne s'étale sur une cinquantaine de kilomètres.

Le 25 au matin, je répartis mes unités en trois colonnes. Deux légères, chacune composée d'une compagnie d'infanterie (2^e et 21^e RIMA), celle de tête étant complétée par une section du génie du 17^e RGP, une

section d'aide à l'engagement débarqué SAED du 21 et la compagnie malienne. Mes deux aumôniers, catholique et musulman, s'insèrent dans la deuxième avec leur pick-up. La troisième, lourde, transporte une grande partie de la logistique, protégée par un demi-peloton du RHP. Engagé sur le même itinéraire, je conserve ainsi, avec cette deuxième colonne légère et rapide, un pion de manœuvre en mesure d'intervenir au profit de ceux qui nous précèdent sans être ralenti par le train logistique.

Partis de Bamako très rapidement, nous n'avons pas de moyens de communication et de cartographie adéquats. Nous sommes donc obligés de nous arrêter régulièrement pour avoir la liaison avec la brigade. Pour pallier ce handicap, on nous livre par hélicoptère des postes Iridium, qui nous permettent de converser en roulant. Les cartes que nous utilisons datent de 1962 et sont obsolètes : les pistes ont énormément évolué depuis cette date. Elles ne nous sont guère utiles et nous nous repérons grâce au relief.

Après une courte halte nocturne derrière la ville de Léré, nous entamons le 26 une étape qui sera pour beaucoup un véritable calvaire. La piste que nous suivions a disparu. Les engins s'ensablent les uns après les autres. Ce jour-là, la colonne lourde mettra onze heures pour faire six cents mètres ! Les véhicules souffrent, ils ne sont pas de la dernière génération... À Paris, on s'interroge sur la lenteur de notre progression. Finalement, les hélicoptères nous ouvrent la voie et nous guident à partir du ciel.

De l'ennemi, nous ne voyons que les traces de fuite. Dans les villages que nous traversons, on nous confirme qu'il était encore là très peu de temps avant notre arrivée, préparant une ou plusieurs embuscades. Mais la peur et la perspective de pouvoir se rétablir plus au nord l'ont poussé à se replier.


Après un court bivouac aux abords de Niafunke, nous filons le 27 au matin vers l'aérodrome de Goundam où nous retrouvons le général Barrera et son PC tactique qui nous apprend que Gao a été prise la veille au soir par les forces spéciales. Nouveaux ordres, pour la dernière étape : mon GTIA doit prendre l'aéroport de Tombouctou et deux compagnies du REP sauter pour s'emparer des sorties de la ville. Nous ignorons quelle sera la résistance ennemie là-bas. Les renseignements sont contradictoires. La prudence s'impose donc. À 14 h je donne mes ordres ; à 17 h nous entamons la dernière portion du trajet qui doit nous mener jusqu'à la ville mythique des trois cent trente-trois saints.

La prise de Tombouctou

Nous atteignons les abords de l'aéroport à la nuit tombante sous une pluie fine. Les compagnies débutent leur infiltration afin de s'en emparer. Nous sommes appuyés par les hélicoptères, dont un *Tigre*. Et nous bénéficions de la présence d'une patrouille de *Rafale* et d'un drone de surveillance. Aucune activité ennemie n'est signalée. À 22 h 50, nous entendons le ronronnement des avions de transport de l'armée de l'air qui débutent le largage des légionnaires parachutistes. À 23 h, nous apprenons la réussite de l'opération aéroportée. Dans le même temps, la 1^{re} compagnie du 2^e RIMA pénètre sur le tarmac de l'aéroport et reconnaît rapidement les premiers bâtiments. Mission accomplie ! Il reste à sécuriser complètement l'aéroport, à assurer la jonction avec les éléments du REP et à répondre aux premières interviews des journalistes qui nous accompagnent.

Le lendemain, à 13 h, le 21 entre en premier dans Tombouctou. Selon les témoignages recueillis, les djihadistes ont fui la veille, emmenant avec eux les six Français qu'ils tiennent en otage depuis de longs mois. La traversée de la ville restera pour nous tous un merveilleux moment où la liesse populaire a été grandiose.

Les jours suivants, après avoir organisé des patrouilles permanentes en ville, nous accueilleront un détachement du génie largué avec ses bulldozers pour dégager la piste obstruée par des merlons de terre. Puis les forces de la gendarmerie malienne viendront renforcer le dispositif en ville, nous facilitant les reconnaissances plus poussées.

L'aventure militaire qui nous a menés jusqu'à Tombouctou la mystérieuse, réempruntant sans vraiment le réaliser la piste suivie cent vingt ans plus tôt par le commandant Joffre, aura été une expérience exaltante, permettant à chacun de se dépasser et de donner le meilleur de lui-même. À n'en pas douter, les difficultés de la piste, la fatigue et la tension permanente auront marqué nos mémoires d'une empreinte indélébile. 

RÉMY HÉMEZ

OUVRIR LA ROUTE. LE GÉNIE ET L'APPUI À LA MOBILITÉ, 1914-2035

« 71 : début de l'ouverture d'itinéraire. » Après ce court compte rendu à la radio, le sergent Pierre, chef du groupe génie en tête du convoi, d'un geste du bras, donne l'ordre à ses hommes de commencer la reconnaissance débarquée. Protégés par l'infanterie, les sapeurs, déployés en « V » sur et aux abords de la piste, exécutent leur chorégraphie et balaient le terrain de leurs détecteurs électromagnétiques. Malgré la chaleur harassante et le poids des équipements, leurs sens sont aux aguets. L'observation d'un infime détail peut aider à déceler un engin explosif improvisé (EEI). Ils ont quatre cents mètres à parcourir à pied sur ce tronçon considéré comme un *hot spot*¹, quarante minutes environ de tension et de concentration.

Des séquences de ce type se sont répétées des centaines de fois en Afghanistan et au Mali, au point de faire du sapeur équipé de son détecteur l'image emblématique de l'arme du génie. Ces tâches d'ouverture d'itinéraire et de contre-minage, aux côtés de celles de rétablissement d'itinéraire et de franchissement, font partie de l'« appui à la mobilité ». Routes et pistes, vecteurs indispensables du mouvement, sont indissociables de cette mission majeure du sapeur d'aujourd'hui comme de celle de ses ancêtres (gastadours, pionniers...). Elles ont été reconnues, franchies, rétablies, ouvertes selon des modalités et des priorités différentes depuis 1914.

Grande Guerre : « Allons-y, on passera »²

Pendant la phase de guerre de mouvement (automne-hiver 1914), le génie français construit des ponts de bateau, détruit des ouvrages d'art ou des routes pour ralentir la progression allemande et combat aux côtés de l'infanterie. L'immobilisation du front renvoie les sapeurs à des pratiques liées aux sièges, notamment avec la guerre des mines, leur mission la plus symbolique de ce conflit. Pour autant, ils continuent d'appuyer à la mobilité. Au contact de l'ennemi, ils sont souvent désignés pour prendre la tête des colonnes d'assaut et

1. Zones référencées pour raison de pose régulière d'EEI. L'auteur tient à remercier Christophe Lafaye, Alain Petitjean, le lieutenant-colonel Bertrand Philip de Laborie et le commandant Ivan Cadeau pour leur aide précieuse.

2. Devise du 9^e RG.

pour dégager des ouvertures dans les réseaux de fil de fer qui ne sont que partiellement détruits par l'artillerie. Un peu plus en arrière, ils rétablissent les passages autour ou au-dessus des entonnoirs afin de permettre à l'artillerie de suivre l'infanterie. Ils sont également chargés de la réalisation de points de passage. Par exemple, en préparation de l'offensive du Chemin des Dames, pendant quatre jours, de nuit et sous un bombardement incessant, ils rassemblent puis mettent en place le matériel de pontage nécessaire au franchissement de l'Aisne qui a lieu le 16 avril 1917. De plus, le génie crée ou maintient en condition les voies de communication routières, dont la fameuse Voie sacrée pendant les batailles de Verdun (21 février 1916-31 août 1917). Enfin, il est important de noter que les sapeurs sont également chargés de l'exploitation, de la réparation, de la construction et éventuellement de la destruction des lignes du réseau ferroviaire (5^e et 15^e régiments du génie) : au total, ces « sapeurs de chemin de fer » auront construit ou reconstruit sept mille kilomètres de voies ferrées, lancé quatre mille mètres de ponts militaires, cinq cents mètres de ponts de fortune et réalisé quatre mille mètres d'estacades³.

1918-1945 : « À me suivre tu passes »⁴

La Première Guerre mondiale met en avant deux visages du génie : un premier d'« arme combattante » et un second d'« arme du travail ». Durant l'entre-deux-guerres, c'est ce dernier qui prend le dessus. Le génie est surtout mobilisé pour les travaux de fortification (ligne Maginot en particulier) et pour la contre-mobilité. C'est une « arme d'arrêt »⁵, aux effectifs réduits et à la doctrine encore largement inspirée de celle de la Grande Guerre⁶. En 1939, la mécanisation ne l'a que peu touché – les travaux de terrassement continuent à se faire à bras d'hommes. Les moyens de franchissement de l'avant sont pauvres : quelques passerelles d'infanterie modèle 1936, mais surtout des équipements anciens comme les radeaux-sacs Habert (sacs étanches goudronnés remplis de ballots de paille). Les moyens de franchissement lourds sont eux plus importants et plus modernes : dix-sept compagnies de ponts lourds en réserve générale. Toutefois, au bilan, en mai-juin 1940, la comparaison est rude avec les pionniers

3. J.-R. Tournoux, « Le génie au combat. La guerre de 1914-1918 », *Revue historique des armées*, 1/1966, pp. 133-142. Une estacade est un ouvrage établi sur appuis discontinus, tels que, par exemple, pieux ou colonnes.

4. Devise du 13^e RG. Les 13^e et 83^e BG sont les deux seuls bataillons du génie à porter la fourragère de la Seconde Guerre mondiale.

5. I. Cadeau, « L'action du génie pendant la guerre d'Indochine (1945-1956) », thèse, 2010, p. 49.

6. F. Egleme, *Les Unités du génie en 1939-1940*, 2020. Disponible sur le site atf40.fr.

allemands, qui sont d'abord des sapeurs d'assaut avant d'être des bâtisseurs.

Dès les premiers combats au Moyen-Orient et en Afrique du Nord, le génie de la France libre amorce une mutation : finie l'« arme du travail », l'accent est mis désormais sur les voies de communication et les opérations de déminage. Il est aidé dans cette transformation par son équipement sur le modèle américain. À partir du printemps 1943 arrivent en abondance bulldozers, scrapers, matériels de pontage modernes, détecteurs de mines... Durant la campagne d'Italie (1943-1944), le génie se distingue lors du franchissement du Garigliano, mais également sur les routes étroites et sinueuses de moyenne montagne du secteur où opère le Corps expéditionnaire français (CEF) et où les mines foisonnent⁷. La place des missions d'ouverture d'itinéraire s'accroît encore lors de l'offensive sur Rome : pour ses quatre divisions et leurs trente mille véhicules, le CEF ne dispose alors que de deux axes souvent minés et endommagés. Dans une configuration qui perdure jusqu'à aujourd'hui, des équipes de démineurs pourvus de détecteurs évoluent devant les chars de tête ; elles sont appuyées par des bulldozers chargés de débayer les obstructions. Plus en arrière, le génie divisionnaire et du corps d'armée améliore les itinéraires. C'est au cours de la campagne d'Italie que cette arme acquiert spontanément et officieusement une devise : « Le génie ouvre la route. »

Ces actions centrées sur l'ouverture d'itinéraire se poursuivent lors des campagnes de France et d'Allemagne : « Le génie qui combat pour la libération du territoire national devient la clé du mouvement en 1945⁸. » En particulier, les franchissements se multiplient, comme celui de la Moselle à Châtel-Nomexy à la mi-septembre 1944 pour le 13^e bataillon du génie (BG) de la 2^e division blindée (DB)⁹, ou celui du Rhin à Gernersheim, à partir du 31 mars 1945, conduit par le génie de la 1^{ère} armée.

Indochine et Algérie : « Combien de fois l'a-t-on parcourue ? »

En 1945, le sapeur français s'est départi de l'image de « cantonnier père tranquille » qui pouvait être la sienne en 1940¹⁰. Il est désormais

7. R. Dromard, « Le génie au combat. La guerre de 1939-1945 », *Revue historique des armées*, 1/1966, pp. 143-158.

8. I. Cadeau, *op. cit.*, p. 32.

9. M. Burnouf, « Les franchissements du 13^e bataillon du génie de la 2^e DB pendant la campagne 1944-1945 de la Normandie au Rhin », *Revue historique des armées*, hors-série, septembre 2001, pp. 61-74.

10. J. Delmas, « Le génie », in Ph. Masson (dir.), *Dictionnaire de la Seconde Guerre mondiale*, Paris, Larousse, tome I, 1979, p. 804.

clair qu'il participe au combat et ouvre la route. Pour autant, les leçons apprises durement sur les théâtres d'opérations nord-africain et européen pendant la Seconde Guerre mondiale se révèlent en partie inutiles en Indochine, le contexte empêchant leur application. Les sapeurs sont frappés par la démesure du milieu physique¹¹ : l'Indochine est plus vaste que la France (737 000 km²), le terrain y est extrêmement cloisonné et le climat tropical influe sur les opérations, en particulier à la saison des pluies – la boue, ennemie du sapeur, est alors omniprésente. En 1946-1947, les Français font face à un ennemi relativement faible qui refuse le combat direct et se replie, non sans avoir préalablement détruit ou endommagé les communications qui ne l'avaient pas été par les Japonais. Or le Corps expéditionnaire français en Extrême-Orient (CEFEO) est bien plus tributaire des axes que son adversaire ; il faut donc y remédier. « Le vrai problème pour le chef de l'opération n'était plus un problème de combat. [...] Le vrai problème était de rétablir la route, puis de la maintenir libre. Le génie devenait alors l'arme essentielle. » À partir de 1950, le rétablissement des itinéraires « va absorber l'essentiel du travail des sapeurs pendant la guerre »¹².

La première des tâches du génie est de rétablir les ponts (dix mille mètres entre 1945 et 1950¹³). En ce qui concerne les axes de communication, la densité et la vitalité de la végétation sont un défi : « Une route abandonnée est dévorée en deux saisons et tout est à refaire¹⁴. » Le débroussaillage est un enjeu majeur, tant pour le maintien en condition de l'itinéraire que pour la sécurité des convois qui y circulent¹⁵. Le Vietminh, lui, bien conscient de la dépendance du CEFEO aux routes, cherche à aggraver les dégâts qui y sont causés par les pluies en réquisitionnant une main-d'œuvre locale¹⁶. Le danger des mines et des pièges est donc omniprésent, et il faut faire l'« ouverture de route » entre deux postes chaque matin si l'axe est considéré comme indispensable, à intervalles irréguliers pour les voies secondaires¹⁷. Par manque d'effectifs, ces missions sont essentiellement assurées par les fantassins et les cavaliers, sauf pour celles de grande ampleur qui mobilisent aussi des sapeurs.

Cette « ouverture de route » se pratique également pour les voies ferrées. Les hommes de la compagnie des sapeurs de chemin de fer

11. M. Gazin, « Le génie en Indochine », *Revue du génie militaire*, juillet-août 1952.

12. I. Cadeau, « Un exemple d'adaptation réussie : l'arme du génie pendant la guerre d'Indochine », *Revue historique des armées* n° 284, 2016, pp. 27-42.

13. M. Gazin, « Le génie au combat. Indochine », *Revue historique des armées*, 1/1966, pp. 159-167.

14. M. Gazin, « Le génie en Indochine », *Revue du génie militaire*, juillet-août 1952.

15. I. Cadeau, « Un exemple d'adaptation réussie : l'arme du génie pendant la guerre d'Indochine », *op. cit.*

16. *Ibid.*

17. *Les Enseignements de la guerre d'Indochine (1945-1954). Rapport du général Ély, commandant en chef en Extrême-Orient*, SHD, 2011, tome I, pp. 48-52.

(CSSF), créée en 1946, conduisent les trains blindés et accompagnent les locomotives en « rafale ». Sur la ligne Saïgon-Nha Trang, la « rafale » est composée d'un « train pilote » et de quatre trains commerciaux au maximum. Le « train pilote » pousse devant lui deux « plateformes de protection », qui doivent déclencher les mines. Il transporte également les hommes et le matériel nécessaires pour la réparation des voies¹⁸.

Enfin, en Indochine, les fleuves sont des « routes » indispensables et il faut savoir y naviguer. La première unité amphibie du génie est formée en 1947 au sein du 71^e BG pour surveiller les cours d'eau, transporter d'autres unités, alimenter des chantiers en matériels... L'importance de la circulation par les voies fluviales pour le CEFEQ est bien comprise par le Vietminh qui cherche à la gêner, notamment en mettant en place des barrages que les sapeurs apprennent à détruire.

En Algérie, une mission essentielle du génie est la création de barrages aux frontières, dont l'une des réalisations les plus emblématiques est la « ligne Morice » à la frontière avec la Tunisie. Mais il participe également à la création et à l'entretien des communications, réalise des pistes pour des besoins tactiques momentanés ou le long des barrages, et trace des « chemins de pacification » pour tronçonner des zones jusque-là non pénétrées. On peut ainsi estimer qu'entre 1954 et 1962, les sapeurs réalisent six mille kilomètres de routes (la moitié empierrée), en améliorent six mille cinq cents et créent dix mille kilomètres de pistes.

Face au piégeage des itinéraires par l'Armée de libération nationale (ALN), qui cherche à instaurer un climat d'insécurité, les unités du génie doivent également s'engager, comme en Indochine, dans des ouvertures d'itinéraires¹⁹ : « Les obus piégés par l'ALN sont enterrés au détour d'une piste pour surprendre un convoi. Lors d'une embuscade, la mise à feu peut être retardée pour que l'explosion se produise, non sur la jeep de tête mais sur le GMC qui suit, transportant une vingtaine d'hommes. [...] Sauf sur de rares itinéraires, [...] les civils, comme les militaires, doivent circuler en convoi après que l'itinéraire a été sécurisé grâce à la célèbre "poêle à frire" qui réagit en présence de ferraille. Il faut, pour les sapeurs qui la manient, des nerfs à toute épreuve : ne pas céder à la lassitude entraînant une négligence qui peut être fatale²⁰. » Ces attaques de l'ALN visent également les voies ferrées.

18. P. Malmassari, *Les Trains blindés français 1826-1962. Étude technique et tactique comparée*, Soteca, 2010.

19. Ch. Lafaye, « Histoire du génie combat contemporain. Épisode 4 : le génie en Algérie, l'école de la lutte antisubversive (1954-1962) », Blog *Expérience(s) combattante(s)*, 2 avril 2019.

20. J.-Ch. Jauffret, « La guerre des mines en Algérie », *La Guerre d'Algérie Magazine* n° 13, septembre-novembre 2008, p. 50.

Routes de guerre, routes de paix

L'après-guerre froide débute avec la guerre du Golfe (1990-1991). Dans la phase offensive, le génie y reçoit une mission d'assaut face à une armée conventionnelle de type soviétique. Il faut, entre autres, ouvrir des itinéraires dans les champs de mines. Pour ce faire, six chars AMX30 sont modifiés pour être télécommandés et sont équipés de rouleaux anti-mines d'origine israélienne (KMT5), et une unité américaine équipée du système Mines Clearing Line Charge (MICLIC) renforce Daguet. Cependant, la vitesse de l'offensive (cent vingt kilomètres en deux jours pour les Français) met en lumière l'absence de systèmes de déminage rapide. Autre leçon : les axes logistiques n'ont pu être réalisés que grâce au matériel détenu par les Américains. Le génie français doit alors développer en urgence des unités de travaux lourds pour prendre en compte cette mission²¹.

Dans les opérations extérieures des années 1990, le sapeur est avant tout un « soldat de la paix » qui dispose, en outre, de compétences particulières pour venir en aide aux populations locales. La route permet d'acheminer de l'aide, de relier les hommes ou de favoriser les échanges économiques. C'est un enjeu humanitaire. En 1992, au Cambodge, les sapeurs français déminent, mais ils rétablissent également des itinéraires, par exemple en réparant cent cinquante-quatre kilomètres de routes et cent soixante-trois ponts²², dont celui de la ville de Kampot, au sud du pays, seul moyen de passer d'une rive à l'autre du Teuk Chhou.

La même année, cette fois en Bosnie, le bataillon du génie stationné à Kakanj reçoit la mission de « maintenir deux itinéraires en période hivernale »²³, c'est-à-dire de « garantir au général Morillon et à son état-major, et donc aux convois de l'ONU et du Haut-Commissariat des Nations unies pour les réfugiés (UNHCR), les conditions optimales de circulation. Pour cela, le bataillon avait reçu des déneigeuses avec des fraises, des sableuses, des niveleuses, des pelles mécaniques et, pour faire face au danger des mines, deux bulldozers téléguidés »²⁴. Ce même bataillon du génie de Kakanj travaille également à l'élargissement de la piste entre les villages ennemis de Tarcin et de Kresevo, qui permet « de faciliter le passage des convois sans longues interruptions, et donc l'approvisionnement de la capitale bosniaque autrement que par les airs »²⁵. En ex-Yougoslavie, les sapeurs

21. Ch. Lafaye, « La guerre du Golfe : une rupture pour le génie », *Soldat de France*, juin 2021, pp. 27-28.

22. Fédération nationale du génie, *Le Génie. Combattre, construire, secourir*, Paris, Lavauzelle, 2012, p. 235.

23. J.-L. Cotard, « Kakanj 1992 : les sapeurs découvrent la violence », *Inflexions* n° 31, 2016, pp. 117-129.

24. *Ibid.*

25. *Ibid.*

construisent également des ponts. En décembre 1996-janvier 1997, ceux du bataillon du génie (Bat-Gen) de la division multinationale sud-est de la Force de stabilisation (SFOR) construisent ainsi un pont métallique suspendu sur le fleuve Drina, à Ustikolina (entre Gorazde et Foca). Dernier exemple, en 2000, ce sont les sapeurs du Bat-Gen de la brigade multinationale nord de la Force pour le Kosovo (KFOR) (5^e RG) qui installent un pont automoteur sur l'Ibar, à Mitrovica, au pied du quartier des Trois-Tours, afin de favoriser les échanges entre les Kosovars d'origines albanaise et serbe.

Afghanistan : spécialisation de l'ouverture d'itinéraire

L'engagement en Afghanistan marque le retour en force du génie combat²⁶. Les sapeurs peuvent apparaître comme des fantassins spécialisés, avec réappropriation de certains savoir-faire développés en Indochine ou en Algérie, comme la fouille. Sur la route et la piste, ils sont engagés face à la réémergence de la menace des EEI. Dès le début des opérations Enduring Freedom et Iraqi Freedom, et face à l'accroissement de cette menace, les Américains constatent un manque de moyens consacrés à l'ouverture d'itinéraire²⁷. Ils développent donc en 2005 un concept qui deviendra le Route Clearance Package (RCP)²⁸ : il s'agit de regrouper dans un même détachement sapeurs de combat, démineurs (EOD) et unités interarmes pour la protection.

Les soldats français font face à la même menace. L'armée de terre connaît son premier mort par EEI dans ce pays le 17 septembre 2005. Entre 2008 et 2010, une attaque par semaine en moyenne est recensée en zone française et les EEI sont la cause de 28,9 % des décès de l'opération Pamir²⁹. L'ouverture d'itinéraires est à nouveau une mission centrale pour les sapeurs. Elle se fait à pied et à l'aide de détecteurs électromagnétiques de mines – qui (re)deviennent indissociables de la silhouette du sapeur – et en utilisant des sondes amagnétiques. Cependant, l'armée de terre prend rapidement conscience de l'utilité d'une capacité de type RCP pour reconnaître les axes de manœuvre plus rapidement et plus efficacement.

Alors que les ouvertures d'itinéraires continueront à être réalisées par des sapeurs à pied, en complément, à l'été 2008, un détachement d'ouverture d'itinéraire piégé (DOIP) est formé au sein du 1^{er} RG, dont

26. Ch. Lafaye, *L'Armée française en Afghanistan. Le génie au combat, 2001-2012*, Paris, CNRS éditions, 2016.

27. C. Jolly, « EOD and Engineers: Close the Gap », *Engineer*, janvier-mars 2005, pp. 40-45.

28. R. G. Baker et D. V. d'Aria, « Countering IEDs and Explosives Hazards », *Engineer*, janvier-mars 2005, pp. 32-35.

29. Données compilées par Isabelle Dufour, directrice des études stratégiques chez Eurocrise.

la 6^e compagnie de contre-mobilité détient les systèmes d'ouverture d'itinéraire miné (SOUVIM)³⁰. Les véhicules du premier DOIP arrivent en Afghanistan en avril 2009³¹. Cinq Buffalo³² sont acquis en urgence opérationnelle (UO) en 2008 afin de compléter la capacité. En octobre 2010, le véhicule blindé hautement protégé (VBHP) *Aravis*, un engin de type MRAP³³, remplace les VAB génie au sein du DOIP³⁴. En 2011, le SOUVIM 2, spécialement adapté par MBDA pour la lutte contre les EEI, remplace le SOUVIM. Dans un premier temps, cette capacité nouvelle peine à trouver sa place, mais les chefs de groupements tactiques interarmes (GTIA) l'estiment rapidement indispensable. En avril-septembre 2012, le DOIP de la Task Force Lafayette 6 ouvre ainsi deux mille huit cent trente kilomètres de routes. Cible à haute valeur ajoutée, le DOIP emprunte très régulièrement les mêmes axes, ce qui accroît les risques. Deux hommes du détachement sont tués : en juillet 2010, le sergent-chef Laurent Mosaic du 13^e RG est victime d'un EEI piégé par une grenade ; le 10 mai 2011, le caporal Loïc Roperh, du même régiment, est touché par l'explosion d'un EEI au moment de contrôler une buse.

Au Sahel : la logique d'archipel

Pendant l'opération Serval (2013-2014), le génie remplit sa mission d'appui à la mobilité. Ainsi, lorsque, par exemple, les groupes armés terroristes (GAT) endommagent le pont de Tassiga à cent cinquante kilomètres au sud de Gao, les sapeurs du 31^e RG déploient en deux jours (17-19 mai 2013) un pont Bailey de vingt-quatre mètres de long pour rétablir l'itinéraire. Initialement, le DOIP n'est pas engagé. Il est vrai que les conditions opérationnelles sont bien différentes de celles de l'Afghanistan. En particulier, les élongations sont beaucoup plus importantes : le Sahel est grand comme l'Europe. En 2015, plus de trois mille cinq cents soldats y remplissent leur mission à partir de quinze emprises réparties dans cinq pays.

Pour autant, dans cette « logique d'archipel » de l'opération Barkhane³⁵, les principaux axes logistiques constituent de « véritables

30. Ch. Lafaye, *L'Armée française en Afghanistan. Le génie au combat, 2001-2012*, op. cit., pp. 145-146. En juin 2010, la 6^e CCM est transférée au 13^e RG.

31. *Ibid.*, p. 153.

32. Véhicule blindé à roues 6x6 américain, spécialisé dans les missions d'ouverture d'itinéraire. Offrant une protection pour les engins explosifs de quinze kilos et les mines terrestres de vingt kilos, il est équipé à l'avant-droit d'un bras articulé hydraulique qui dispose à son extrémité d'une petite bêche permettant à l'équipage de manipuler les explosifs à une distance de sécurité.

33. Pour Mine Resistant Ambush Protected, une famille de véhicules blindés conçus pour résister aux EEI.

34. Ch. Lafaye, op.cit., p. 237.

35. Sur le génie dans cette opération, lire, notamment, Ch. Lafaye et P.-M. Vachon, « Le Génie dans la bande sahélo-saharienne. Poursuite de la transformation de l'arme », *DSI*, hors-série n° 60, juin-juillet 2018, pp. 88-93.

BARKHANE : OUVRIR LA ROUTE COÛTE QUE COÛTE

La menace principale à laquelle fait face la force Barkhane dans la bande sahélo-saharienne (BSS) est l'engin explosif improvisé (EEI). Tous les groupes armés terroristes (GAT) en présence en maîtrisent la technique et savent comment les employer pour causer des pertes. Surtout, ils savent où les utiliser. Aujourd'hui, la route, entendue comme un axe revêtu, est leur cible principale. En effet, ils ont compris qu'elle est pour nous un véritable cordon ombilical, car elle seule permet d'assurer les ravitaillements indispensables à la conduite des opérations. Les vecteurs logistiques ne peuvent s'en affranchir que sur de courtes portions, notamment en raison de leur poids. De plus, l'utilisation de la route permet de gagner des délais importants : alors que la vitesse moyenne hors-piste est généralement comprise entre 5 et 10 km/h, elle peut y atteindre jusqu'à 40 km/h. Les GAT ont donc parfaitement saisi qu'il leur fallait tenter de nous en interdire l'usage.

Ensuite, les ressources matérielles et humaines des GAT étant comptées, ils doivent optimiser leurs attaques et donc faire effort dans une zone ou sur un point du terrain où ils sont susceptibles d'atteindre leur objectif. À l'heure actuelle, leur principal mode d'action est donc de saturer une portion de route (environ dix kilomètres) en y posant plusieurs EEI distants de quelques centaines de mètres – l'exemple le plus significatif est la saturation de la RN16 entre Gossi et Hombori en janvier 2021. Cela leur permet non seulement d'augmenter la probabilité de toucher la Force, mais également de retarder suffisamment l'unité touchée pour se réarticuler et l'attaquer plus tard.

Pour réduire cette menace, la force Barkhane met en œuvre des tactiques et des techniques. Elle emploie deux principaux modes d'action. Le premier, le plus utilisé et sans doute le plus évident, consiste à s'affranchir systématiquement des routes, si les véhicules engagés le permettent, et à créer sa propre « trace » à cinq cents mètres au moins de tout axe. Mais si la route doit être empruntée, par un convoi logistique par exemple, le second mode d'action consiste à éclairer et à flanc-garder le convoi de façon à pouvoir surprendre les terroristes qui pourraient soit être en train de poser un EEI, soit être prêts à le déclencher à notre passage. Dans ce contexte, la mission des sapeurs est non seulement de déterminer les portions de la route où la Force serait la plus vulnérable, mais également de détecter et de détruire tout engin explosif posé par l'ennemi. L'emploi d'un véhicule détecteur de mines en tête des convois permet de déceler les mines et pièges placés sur l'itinéraire, réduisant encore davantage la menace.

La route revêt donc une importance toute particulière en BSS. Indispensable à la conduite des opérations, elle est systématiquement piégée par les GAT. La Force s'adapte en permanence à cette menace et développe encore aujourd'hui de nouveaux modes d'action afin de continuer à ouvrir la route et à conserver sa liberté d'action.

Capitaine Pierre Clément, 3^e régiment du génie

lignes de vie » qu'il faut sécuriser. D'autant plus que l'emploi des EEI demeure l'arme principale d'un ennemi qui cherche à éviter l'affrontement direct, tout en maintenant un niveau de menace élevé. Les GAT ciblent les grandes villes et surtout les axes routiers majeurs où les convois logistiques sont harcelés. Ces derniers sont par essence prévisibles et canalisés sur les routes, notamment à cause des véhicules civils qu'ils escortent. Les EEI sont la cause de 40,9 % des

morts français³⁶. La meilleure protection demeure le renseignement, la manœuvre (éclairage, flanc-garde, harcèlement des poseurs et des sonnettes) et l'imprévisibilité (changer régulièrement d'itinéraire, ne pas rouler dans les traces...). Les moyens spécialisés de lutte contre les EEI viennent en complément. Dans le Sahel, ils ont longtemps été constitués des unités de génie combat, d'un groupe cyno-aide à la recherche et détection d'explosifs (ARDE), de trois équipes de démineurs EOD, d'une équipe Weapons Intelligence Team (WIT) et d'un laboratoire Counter-IED Exploitation Laboratory (CIEL, laboratoire d'analyse d'explosifs artisanaux). Seul un « détachement Buffalo-drone du génie (DROGEN) » représentait le DOIP. Face au besoin, fin juillet 2017, une section « SOUVIM adaptée » est mise en place à Gao pour être engagée en appui des convois majeurs : elle obtient de très bons résultats.

2035, la route vers l'inconnu

Après avoir esquissé quelques grandes tendances quant à l'ouverture de route depuis 1914, dressons quelques perspectives à l'horizon 2035.

D'abord, trois thèmes anciens mais à l'acuité renouvelée reviennent aujourd'hui sur le devant de la scène. Premièrement, les conflits récents, en Syrie et en Ukraine notamment, démontrent une nouvelle fois la nécessité de disposer d'engins protégés pour franchir des zones d'obstacles. Le bréchage demeure une capacité essentielle, qui doit être renouvelée dans l'armée de terre. Deuxièmement, alors que les conflits en zone urbaine risquent d'être de plus en plus fréquents, il est nécessaire de développer la capacité à s'y mouvoir, à l'horizontale, comme à la verticale³⁷. C'est un défi technologique et tactique majeur pour le génie que de parvenir à ouvrir la route dans ce terrain cloisonné, où les réseaux routiers modernes, comportant fréquemment ponts, tunnels et échangeurs, compliquent les mouvements, et où ruines et déblais peuvent être des obstacles majeurs. La mobilité verticale dans les villes, notamment dans les immeubles de grande hauteur, est également problématique en raison de l'inaccessibilité des niveaux supérieurs et de la lenteur de la progression. Troisièmement, se pose la question de l'ouverture d'itinéraires souterrains. La guerre souterraine est de plus en plus courante, entre autres parce que son emploi par les acteurs non étatiques est de plus en plus fréquent. Les armées conventionnelles conservent, elles,

³⁶. Données compilées par Isabelle Dufour. Chiffres au 10/05/2021.

³⁷. J.-J. Patry, B. Lassalle et P. Nebois, « La mobilité dans les zones urbaines (horizon 2035) », frs, juin 2016.

des réticences à s'y engager tant ce milieu est complexe : luminosité réduite et espace confiné accroissant le risque de piégeage, difficulté à maintenir la liaison avec la surface, peine à s'orienter, effets des armes ardues à estimer, difficultés physiques et psychiques pour les soldats, dangers liés au gaz et autres risques sanitaires... Les souterrains seront l'une des routes du combat de demain et l'armée de terre doit être capable de s'y engager, ses sapeurs en tête³⁸.

Ensuite, l'ouverture d'itinéraire pourrait se voir profondément renouvelée grâce à certaines évolutions technologiques. La robotique ouvre en effet des champs de réflexion nouveaux. Après avoir été une mission exclusivement réalisée à pied, puis partiellement mécanisée, le détachement d'ouverture d'itinéraire pourrait demain être robotisé. Il est possible d'imaginer des systèmes de type « pantin » afin de pouvoir téléopérer temporairement des véhicules. À plus long terme, il est aussi intéressant de réfléchir à un système d'ouverture d'itinéraire partiellement voire totalement autonome. La détection ou le leurrage peuvent être assez aisément réalisés par un drone terrestre lourd agissant en binôme avec un autre engin du génie qui, lui, serait habité. L'utilisation de drones aériens est également prometteuse. Un drone équipé d'un radar pénétrant au sol (GPR) pourrait « scanner » une route ou un carrefour. Un autre, pourvu d'une caméra thermique, aiderait à détecter d'éventuels postes de tir ou la préparation d'une attaque complexe. Enfin, un drone armé d'une charge explosive amorcée pourrait larguer celle-ci sur l'engin détecté pour le détruire³⁹.

Ainsi, la mission d'appui à la mobilité remplie par les sapeurs français a connu bien des évolutions et des ruptures depuis 1914 et, dans ce domaine, depuis le milieu des années 2010, le génie se trouve de nouveau à la croisée des chemins. Se préparer pour un conflit de haute intensité nécessite des investissements capacitaires importants et le réapprentissage de savoir-faire délaissés depuis plus d'une vingtaine d'années. C'est à ce prix que les sapeurs pourront continuer à ouvrir la route. ┐

38. Le génie a déjà disposé de sections spécialisées pour intervenir dans ce milieu. Lire R. Choron, « Les sections de neutralisation de grottes en Algérie (1959-1962). L'utilisation du génie dans la lutte anti-subversive », *Revue historique des armées* n° 284, septembre 2016, pp. 43-54.

39. C'est notamment l'objet du projet Caladrius.



GÉRARD CHESNEL

ROUTES EN DÉROUTE

Dès l'origine des sociétés organisées, les routes ont été un enjeu économique et militaire, puisqu'elles permettaient de relier entre elles les villes et les citadelles d'un même pays, et de se porter aussi rapidement que possible au-devant de l'ennemi. Aussi était-il de première importance de protéger ses propres routes et, *a contrario*, d'endommager ou de détruire celles de l'ennemi. Dans cet objectif, les mines ont constitué une arme redoutable voire indispensable dès qu'elles furent maîtrisées.

Ce n'est pourtant pas sur les routes mais sous les murailles des châteaux forts ou des villes assiégées que sont apparues les premières mines : les sapeurs-mineurs ne se contentaient pas, en effet, de creuser des galeries, mais ils les remplissaient souvent, aux endroits adéquats, de matières inflammables, parfois simplement du bois, puis, quand elle arriva de Chine, de poudre noire. C'est la Chine qui la première utilisa les mines, vers le début du XV^e siècle. En Occident, leur usage n'est apparu que lors de la guerre de Sécession (1861-1865) ; il s'agissait en fait d'obus pouvant exploser sous le poids d'un homme. Les premières mines antichars, quant à elles, datent de la Grande Guerre. Mais c'est le second conflit mondial qui vit se développer considérablement l'usage de cette arme, qu'il s'agisse de mines antipersonnel ou de mines antichars. Plus de trois cents millions de ces dernières furent posées, dont deux cent vingt par les Soviétiques.

La distinction entre mine antipersonnel et mine antichars tient d'abord à la sensibilité du déclenchement de l'arme, la première pouvant sauter sous le poids d'un homme (à partir de vingt kilos pour certaines) tandis que la seconde nécessite une pression beaucoup plus importante, ce qui fait qu'elle ne présente pas de danger pour un être humain à pied. En outre, cette dernière est, bien évidemment, d'une puissance très supérieure. Sans entrer dans les détails techniques, on considère généralement que lors de son explosion la mine antipersonnel peut envoyer des éclats dans un rayon de cent mètres ; pour les mines antichars, la distance de sécurité est d'un kilomètre.

Alors qu'elles étaient quasiment absentes avant la Seconde Guerre mondiale, la France comptait quelque treize millions de mines en 1944. La plupart avaient été posées par les Allemands le long des côtes, en soutien au mur de l'Atlantique, mais d'autres l'avaient été par les Alliés comme par l'ennemi lors des opérations de 1944. Ces mines se trouvaient partout où elles étaient susceptibles de retarder la progression de l'ennemi, et donc aussi bien en rase campagne que

sur les routes menant à la côte. L'armée française avait commencé le déminage, mais, occupée par la reconquête du territoire et ne disposant pas des moyens nécessaires, elle avait demandé à être déchargée de cette tâche. Celle-ci avait donc incombé au ministère de la Reconstruction, et le ministre, Raoul Dautry, en confia la responsabilité à Raymond Aubrac, qui était ingénieur des Ponts-et-Chaussées. Pour mener à bien et rapidement cet énorme travail, celui-ci put compter sur trois mille démineurs français et quarante-huit mille cinq cents prisonniers Allemands. La tâche était très difficile, car les démineurs ne disposaient même pas de « poêles à frire » et devaient utiliser leur baïonnette pour détecter les objets métalliques, très dangereuse et très longue, mais en juillet 1944 l'Armée Rouge mit la main sur les plans de champs de mines établis par les Allemands et les transmit immédiatement à Aubrac. Cela facilita beaucoup la tâche et le travail fut achevé dès fin 1947, ce qui est une performance incroyable.

La rapidité des travaux entraîna sans doute des victimes supplémentaires parmi les démineurs. Mais s'ils avaient été moins vite, il y aurait eu beaucoup plus de morts dans la population, et exploitations agricoles et voies d'accès n'auraient été utilisables que bien des années plus tard, entravant ainsi la reprise économique si nécessaire au sortir de la guerre. Il y eut en tout cinq cents tués et sept cents blessés parmi les Français, soit respectivement 16 % et 23 % des effectifs, et deux mille morts et trois mille blessés parmi les Allemands, soit seulement 4 % et 6 % des effectifs. Cette différence s'explique par le fait que c'étaient les Français qui détectaient et désamorçaient les mines, les Allemands n'étant responsables que de la vérification – ils devaient labourer en profondeur les champs réputés dépollués. Ainsi, en un temps record, les paysans français purent regagner leurs fermes et exploiter leurs champs.

L'usage des mines n'a cessé de se développer et d'évoluer après la Seconde Guerre mondiale, aussi bien dans des conflits « internationaux » (Corée, Vietnam, Afghanistan) que dans les guerres civiles comme en Angola, au Mozambique, au Cambodge ou encore au Nicaragua. Les mines « traditionnelles » n'ont cessé de se perfectionner et nous avons affaire maintenant à un nouvel « ennemi caché », les engins explosifs improvisés (ou IED pour *Improvised Explosive Devices*), très utilisés par Daesh en Syrie et en Irak ou par AQMI au Sahel. Utilisant n'importe quel support (un jouet, un tuyau, un tapis de prière, un ustensile de cuisine, un cadavre...), ces armes font des ravages tant dans les populations civiles que parmi les troupes armées. Très difficiles à détecter, elles imposent des précautions nouvelles. Très faciles à fabriquer et à mettre en place, elles peuvent être utilisées aussi bien en ville que sur les voies de communication.

Le 18 septembre 1997 a été ouverte à la signature des pays intéressés par ce problème la Convention sur l'interdiction de l'emploi, du stockage, de la production et du transfert des mines antipersonnel et sur leur destruction, dite Convention d'Ottawa. La France fut l'un des premiers signataires et créa un poste d'ambassadeur chargé de l'action contre les mines et de l'aide aux victimes des mines antipersonnel ainsi qu'une Commission nationale pour l'élimination des mines antipersonnel (CNEMA), qui rassemble les acteurs institutionnels ou privés (ministères des Affaires étrangères, de la Défense, de la Santé, le Sénat, l'Assemblée nationale, des ONG comme Handicap international, la Croix-Rouge...) et coordonne leur action. La Convention d'Ottawa compte aujourd'hui cent trente-cinq États signataires, mais manquent à l'appel les principaux producteurs et utilisateurs de mines : États-Unis, Russie, Chine, Inde, Pakistan, Corée, Israël... Son importance est donc limitée, mais elle jouit du prestige que lui a apporté le Prix Nobel de la Paix, décerné en 1997 à l'International Campaign to Ban Landmines (ICBL), un conglomerat de huit ONG, dont Handicap international, et elle vaut surtout pour l'aide qu'elle apporte aux victimes et pour les pressions qu'elle exerce sur les États non signataires, les amenant à respecter ses règles, sans pour autant les obliger à signer. C'est le cas, en particulier, de la Chine. C'était le cas aussi des États-Unis jusqu'à ce que Donald Trump décide, en 2019, de s'affranchir de toute contrainte dans ce domaine.

La Convention d'Ottawa ne porte pas sur les mines antivéhicules. De nombreuses pressions sont exercées par des ONG de tous les pays pour qu'elle soit étendue à celles-ci. Ce fut le cas notamment lors de la conférence d'examen de la Convention d'Ottawa, qui se tint à Nairobi en 2005. Représentant de la France, j'avais reçu instruction de ne pas céder sur ce point. En effet, engagés dans des opérations extérieures, nous avons besoin de protéger nos troupes, y compris en utilisant ce type d'arme. Je me suis trouvé totalement isolé, mais les décisions devant être prises à l'unanimité, la Convention d'Ottawa reste donc limitée aux mines antipersonnel. Cela ne veut pas dire que nous soyons aveugles aux réalités du terrain. Le plus gros projet de déminage que j'ai engagé, en 2005, était en Angola qui, par suite de la guerre d'indépendance puis de longues années de guerre civile, est l'un des pays du monde le plus affecté par les mines. Lorsque je me rendis sur place pour discuter de mon projet avec les responsables angolais, il apparut très vite qu'ils étaient plus intéressés par le déminage des routes, donc surtout l'enlèvement des mines antivéhicules, que par la recherche des mines antipersonnel. En effet, faute de pouvoir emprunter les voies de communication principales, les paysans n'avaient pas accès à leurs fermes. C'est le même problème

que celui auquel nous avons été confrontés en France au sortir de la Seconde Guerre Mondiale. Nous nous sommes donc occupés des deux sortes de mines. Actuellement, la France concentre ses efforts sur l'Irak, notamment les régions de Ninive et de Falloujah. Il s'agit surtout de financer des opérations menées par les Irakiens eux-mêmes, qui sont devenus, par force, de grands spécialistes des IED.

En dépit de tous les efforts déployés, la situation reste mauvaise. Bien qu'il soit absolument impossible d'avoir des certitudes sur cette question, on estime qu'il pourrait subsister une centaine de millions de mines dans le monde, sans parler des engins non explosés (ERW pour Explosive Remnants of War) ni évidemment des IED qui apparaissent à tout moment, partout et sous toutes les formes. Les mines sont aujourd'hui la première cause de mortalité de nos soldats. Les dernières victimes françaises au Sahel, dans le cadre de l'opération Barkhane, ont sauté sur des mines improvisées placées sur la piste qu'ils empruntaient. Or des pays non signataires de la Convention d'Ottawa comme les États-Unis continuent non seulement d'en produire, mais de chercher à en améliorer l'efficacité – dans le futur, certaines seraient capables de détecter d'elles-mêmes l'ennemi et de l'attaquer sans être spécialement activées.

Il est probable que, dans les zones de combat, ou même simplement dans les pays sous tension, la circulation terrestre deviendra de plus en plus difficile, de plus en plus dangereuse. Sans doute faudra-t-il privilégier les transports aériens, les drones, ou toute autre forme de déplacement non terrestre. Pour moi, penser à la route de demain à la lumière de nos expériences récentes et des perspectives peu réjouissantes ici évoquées, cela veut dire songer à se passer des routes. ┘



JEAN-LUC COTARD

LA ROUTE DES FRANÇAIS

Le 26 décembre 1992, à son arrivée après presque trois semaines d'attente à Trogir sur les bords de l'Adriatique, le convoi principal¹ du bataillon français du génie en Bosnie-Herzégovine (BGBH) a mis treize heures pour parcourir les treize kilomètres et demi de la piste reliant Tarcin à Kresevo, au sud-ouest de Sarajevo, et rejoindre ainsi ses quartiers à Kakanj, sur les bords de la Bosna !

Cette piste contournait un obstacle, un tronçon de route détruit, qui, dans le mont Igman, empêchait d'atteindre directement Sarajevo assiégée. Large de trois mètres cinquante au maximum, elle était empruntée par toute sorte de véhicules et de convois importants pour la vie dans la capitale, dont les accès étaient strictement limités et contrôlés, et dans les villes du nord du pays. Chaque virage pouvait être un piège au-dessus du vide, chaque avancée ou descente une glissade dans la boue dans laquelle les véhicules légers disparaissaient jusqu'au capot. Les attelages porte-engins se mettaient parfois en portefeuille, bloquant la circulation descendante et montante. Les points de garages étaient rares. Les véhicules essayaient de se croiser en se gênant le moins possible. Il n'existait pas d'organe de régulation et, à neuf cents mètres d'altitude comme dans les vallées, chacun faisait comme il pouvait pour avancer, parfois au milieu d'une plaque de brouillard.

Trois jours après son arrivée à Kakanj, le BGBH a reçu pour mission d'améliorer la traficabilité de cet axe, c'est-à-dire de l'élargir le plus possible et de faciliter l'écoulement de l'eau, le tout sans interrompre longtemps la circulation. Impossible en effet d'empêcher les trois à quatre cents véhicules journaliers d'acheminer leurs précieuses cargaisons. Pendant six mois, les sapeurs du bataillon s'y sont employés, confrontés aux problèmes techniques habituels, mais aussi à la gestion de l'alternance de la circulation, détruisant parfois immédiatement ce qui venait d'être édifié, et à l'altitude moyenne de neuf cents mètres en plein hiver continental – à Kresevo, où le détachement travaillant sur la piste se retirait à la nuit tombée, le thermomètre descendait à - 30 °C.

Travailler à la dure, les sapeurs y sont accoutumés. Travailler sous le feu de l'ennemi aussi. Mais cette piste était parfois à moins de cinq cents mètres du front avec les forces serbes. Et les combattants

1. Cent trente-trois véhicules et engins, trois cent vingt personnels et quelques-uns des quatre-vingts conteneurs « vingt pieds ».

croates de Kresevo comme les Musulmans² de Tarcin l'utilisaient pour monter en ligne. À deux reprises, ces derniers l'ont empruntée pour mener une offensive contre les Croates alors que les Français étaient en plein travail. La seconde fois, en juin 1993, les miliciens croates empêchèrent les sapeurs de rejoindre le chantier et minèrent l'axe ; le lendemain, une fois toute menace passée, ils libérèrent l'itinéraire. Malgré tout, il semble que chacune des trois parties ait trouvé son compte, pour de bonnes et de mauvaises raisons, au bon fonctionnement de cet axe, ce qui a facilité le travail des soldats français.

Pour rendre plus aisé le croisement des véhicules de tous gabarits sur l'ensemble de la voie, il fallait parfois combler des vides, parfois creuser dans la roche. Mais les engins³ n'y suffisaient pas. Deux importantes campagnes de déroctage à l'explosif ont donc eu lieu. Ces tirs posaient deux problèmes majeurs. De sécurité d'abord : comment éviter de confondre une explosion provoquée par les Français et le déclenchement d'une action offensive par l'une des parties ? D'ordre pratique ensuite : où trouver les explosifs et comment en assurer la sécurité ? Le BGBH possédait une dotation initiale de munitions, dont des explosifs. Or ces derniers étaient surtout destinés à protéger un éventuel retrait des casques bleus par la mise en œuvre de destructions d'infrastructures *ad hoc*. C'est donc auprès d'une poudrerie située à Vitez, à une cinquantaine de kilomètres, et avec l'aide de l'UNHCR et de l'état-major de la FORPRONU qui finançaient les travaux, que le BGBH a trouvé ce dont il avait besoin. Mais se présentait alors une nouvelle difficulté : la fabrique était en zone croate, encerclée par des forces musulmanes elles-mêmes plus ou moins gênées voire encerclées par d'autres Croates... Aux difficultés techniques et tactiques classiques s'ajoutaient donc des considérations diplomatiques à prendre en compte afin que chacun soit rassuré quant à l'utilisation des explosifs. La mise en œuvre sur la piste a donné lieu à d'autres négociations et a exigé une grande rigueur de travail pour éviter un embrasement du secteur.

Fin juin 1993, la piste était élargie à sept mètres sur toute sa longueur. Il ne fallait plus que trente minutes pour relier Tracin et Kresevo. L'application ViaMichelin indique aujourd'hui un trajet de vingt minutes. Il semblerait qu'une plaque ait été apposée à Kresevo à l'entrée de ce qui est devenu une route, la « route des Français ». Les sapeurs du BGBH ont ainsi laissé une trace tangible sur le terrain.

2. Musulman avec une majuscule, car le régime de Tito avait inventé une nationalité musulmane, au même titre que la croate, la slovène ou la serbe.

3. Le BGBH possédait deux « bulldozers » léger D6, deux pelles mécaniques sur pneus, deux niveleuses, deux compresseurs permettant d'avoir au bout des durites d'air des outils de sciage, de percussion..., sans compter les tracto-chargeurs moyens polyvalents du génie (MPG)

Ce chantier de six mois qui, en condition de paix auraient pu être réduit à deux, a-t-il changé la vie des deux villages situés à chacune des extrémités de cet axe ? Les habitants ont-ils infléchi leur perception de ceux habitant de l'autre côté ? Quel usage font-ils maintenant de cette ancienne piste vitale pour la logistique de la Bosnie ? ┘



RÉMY PORTE

LES ARMÉES ET LA ROUTE, UNE LONGUE HISTOIRE PARTAGÉE

« J'étais sur la route toute la sainte journée... » chantait Gérard de Palmas en 1995. Une formule que bien des militaires pourraient reprendre tant la route est une réalité quasi quotidienne, souvent intensément vécue, inséparable de la moindre opération, voire du moindre exercice. Depuis la plus haute Antiquité en effet, la maîtrise des voies de communication est une condition essentielle de l'autonomie politique et militaire comme de l'engagement opérationnel. Le réseau bien connu des voies terrestres et maritimes romaines permettait ainsi, à partir de Rome, d'engager dans les meilleurs délais une intervention dans telle ou telle province agitée ou menacée de l'empire. Qu'il s'agisse du déplacement des troupes ou de leur ravitaillement lorsqu'elles stationnent, le contrôle des axes est une nécessité première pour le chef militaire et l'histoire nous en donne de multiples exemples.

Au début du XIX^e siècle, avec le développement de la conscription et l'accroissement des effectifs, il n'est plus possible de se contenter d'envisager de vivre sur le pays traversé ou occupé, comme au cours des siècles précédents. À la fois pour s'émanciper des sociétés privées soumissionnaires, qui remplissaient fort mal leurs contrats en dépit d'un coût élevé pour les finances publiques, pour accroître la réactivité de l'ensemble des grandes unités et pour améliorer le quotidien du soldat en campagne (indispensable lorsqu'il faut sillonner l'Europe à pied), Napoléon d'une part militarise le soutien de son armée et, d'autre part planifie en amont le ravitaillement des troupes.

Deux exemples illustrent parfaitement ce processus, marqué en mars 1807 par la création des premiers escadrons du train des équipages militaires. À l'été 1805, lorsqu'il décide d'abandonner le camp de Boulogne pour lancer l'armée française contre l'Autriche, Napoléon organise minutieusement le déplacement le plus rapide possible des corps d'armée jusqu'à Strasbourg. Ce sont les « sept torrents » de l'Empereur¹, qui convergent de la Manche et de la mer du Nord vers le Rhin et la Bavière. Pour que les troupes puissent se déplacer en ordre et sans la moindre perte de temps, il fixe les itinéraires, les délais de route, et exige de chaque général

1. Les corps d'armée de Bernadotte, Marmont, Davout, Soult, Lannes et Ney, la garde impériale aux ordres de Bessières, auxquels il faut ajouter la réserve générale de cavalerie de Murat.

commandant de place forte et des préfets des départements situés sur le parcours la mise en place en quelques jours de stocks et dépôts de matériels divers (alimentation, tentes, chaussures, chevaux...), afin que les hommes puissent se reposer et entrer en campagne en étant totalement équipés. De même, à partir de l'hiver 1811-1812 et durant le premier semestre 1812, convergent vers la Pologne orientale des milliers d'animaux, du vin, du bois, des munitions et de la poudre, des équipements et des pièces d'uniformes... venus d'Allemagne, de France, d'Italie et même d'Espagne, afin de préparer la campagne de Russie, entamée à la fin du mois de juin. Cet immense effort logistique de préparation n'est possible que grâce à la maîtrise de toutes les grandes routes transcontinentales de l'époque, à travers l'Autriche et la Prusse battues.

Sous la III^e République, les opérations liées à la conquête coloniale constituent autant d'exemples de l'importance des axes de pénétration en pays inconnu ou ennemi, ce qui explique le caractère systématique des relevés topographiques effectués par les officiers en charge de ces colonnes. En Afrique notamment, les voies d'eau comme le Niger ou le Congo jouent un rôle majeur, entraînant par exemple la création d'unités fluviales de la Marine. Mais c'est lors de l'expédition de Madagascar en 1895 (la plus importante par le volume de forces engagées, de l'ordre de quinze mille hommes) que la notion de route prend toute son importance et révèle toute sa cruauté. Parallèlement à la voie fluviale utilisée pendant la première phase de la progression², les soldats vont s'épuiser à créer de toutes pièces une voie carrossable afin que les voitures Lefebvre, peu adaptées au terrain, puissent suivre la progression des troupes. Le long des marais et dans les massifs montagneux, les tombes des métropolitains du 200^e RI, des chasseurs du 40^e BCP, des légionnaires, des zouaves et des tirailleurs d'Afrique du Nord, des coloniaux de Djibouti et de La Réunion témoignent des ravages des épidémies, de l'absence trop longue d'alimentation fraîche, et des déficits d'un service de santé sous-dimensionné et sous-équipé. Les suicides pour échapper aux fièvres et à la construction de la route se comptent par dizaines.

Mais, en dehors de quelques modalités pratiques de mise en œuvre, rien n'avait encore fondamentalement changé depuis les temps anciens. Les armées se déplaçaient toujours au rythme des jambes des fantassins, au mieux pour quelques étapes à celui du galop des chevaux. Après la croissance exponentielle des effectifs du fait de la conscription, la seconde évolution majeure est alors causée par la révolution industrielle.

2. <https://www.gros-delettres.com/lot/17183/3268559>

Dans un premier temps, la multiplication des voies de chemin de fer permet aux états-majors de planifier l'emploi du rail pour accélérer le transfert de volumes de troupes importants d'un point à l'autre du territoire ou pour garantir le ravitaillement des armées en campagne. La guerre de Sécession aux États-Unis, la campagne d'Italie de Napoléon III, la guerre franco-prussienne de 1870-1871 marquent ainsi l'émergence des réseaux ferroviaires dans les préoccupations militaires. À ces réflexions à caractère logistique s'ajoutent, d'une part, l'idée d'améliorer l'appui des troupes en donnant plus de mobilité à l'artillerie et, d'autre part, la nécessité d'assurer la sécurité de ces nouvelles voies de transport et de ravitaillement comme de leurs ouvrages d'art. C'est ainsi que les Prussiens et les coalisés allemands, en 1870, en viendront à consacrer plus de cent mille hommes à la garde et à la protection des ponts, des tunnels et des gares en France occupée.

C'est toutefois avec le moteur à explosion et le véhicule automobile qu'une approche très actuelle s'impose au tournant des XIX^e et XX^e siècles. En effet, si le rail permet le transport d'effectifs ou de volumes importants, il est strictement lié à la voie, d'un point A à un point B, et manque singulièrement de souplesse lorsque la situation tactique évolue. Il ne peut que très marginalement être utilisé par les unités de l'avant, où la situation est par nature mouvante et la géographie du réseau le plus souvent inadaptée, et toute modification de la ligne de contact entre armées ennemies pose à l'arrière des problèmes d'adaptation de la chaîne logistique. Le général Joffre, qui va activement soutenir le développement du Service automobile, en résume les limites : « La difficulté de la concentration est l'emploi des chemins de fer. Une fois que la concentration est commencée, il est impossible de prendre des troupes au sud pour les porter au nord. [...] Si l'on veut faire un mouvement de flanc, on cisaille toutes les lignes de transport. Ce n'est pas possible, ou bien il faut revenir en arrière jusqu'à Paris³. » L'automobile et le camion vont permettre de résoudre ces difficultés, et dans ce domaine la France va être pionnière.

C'est donc pendant la Grande Guerre que naissent les règles qui vont régir jusqu'à nos jours les transports terrestres opérationnels militaires. Au cours des deux premières semaines d'août 1914, c'est à la parfaite planification des mouvements ferroviaires militarisés que la France doit la réussite de sa mobilisation, tandis que, grâce à la qualité et à la densité de son réseau ferré intérieur, l'Allemagne va pouvoir, jusqu'à la Révolution russe, basculer ses divisions d'ouest en est et d'est en

3. Maréchal Joffre, 1914-1915. *La préparation de la guerre et la conduite des opérations*, Paris, Éditions E. Chiron, 1920, pp. 13-14.

ouest en fonction des nécessités opérationnelles. Mais depuis plusieurs années déjà, des expérimentations sont conduites avec des véhicules à moteur, notamment à l'occasion des grandes manœuvres. Quelques officiers, dont les capitaines Girard et Doumenc, affectés au 4^e bureau de l'état-major général, préparent la montée en puissance du Service automobile des armées. Les bases de l'encadrement juridique et doctrinal sont progressivement mises en place, avec notamment l'instruction ministérielle de mars 1909, qui organise en détail « la réquisition des véhicules automobiles de poids lourd pour le service des armées », selon le principe ancien des réquisitions de chevaux, l'importante instruction provisoire signée du général Joffre d'avril 1913 sur « l'utilisation en temps de guerre des véhicules automobiles » et la note ministérielle de décembre de la même année sur la réquisition des véhicules privés.

Le 31 décembre 1913 est officiellement créé sous ce nom le Service automobile des armées, dont la responsabilité est confiée à l'artillerie, arme savante qui dispose déjà de nombreux véhicules à moteur. Dans le même temps, les premiers projets concrets sont engagés : mise en place d'un service de ravitaillement des troupes par automobiles au Maroc en mars 1913, motorisation des services de transport de la place de Toulon en mai, substitution de la traction automobile à la traction animale au 4^e régiment d'artillerie en novembre. Théoriquement, une section automobile est prévue dans chaque escadron du train, mais le manque de moyens en retarde la mise sur pied.

Le cadre général est donc en place à l'été 1914 ; toutefois l'armée française ne dispose encore en propre que de cent soixante-dix véhicules automobiles⁴ et d'une cinquantaine de tracteurs pour l'artillerie lourde, l'essentiel de ses moyens devant provenir de la réquisition (six mille véhicules attendus). La mission assignée reste modeste : relayer, pour ce qui concerne les approvisionnements, les munitions et les évacuations sanitaires, l'action des chemins de fer. On prévoit pourtant d'affecter au Service automobile cinq cents officiers et vingt mille gradés et soldats issus des réserves.

Aux premiers jours d'août 1914, Girard et Doumenc rejoignent la Direction de l'arrière du Grand Quartier général (GQG), où ils sont affectés à la Direction des services automobiles des armées (DSA). En travaillant en étroite collaboration avec les 2^e et 3^e bureaux, ils vont y démontrer que les convois automobiles peuvent jouer un rôle essentiel au niveau tactique comme au niveau opératif. Weygand l'écrira dans sa préface au tome XI des *Armées françaises dans la Grande Guerre* : « Direction de l'arrière ! L'appellation n'était certainement pas appropriée à un

4. Dont vingt-six voitures de tourisme, douze auto-mitrailleuses, trente-deux voitures d'ambulance, quatre-vingt-onze camions et quelques véhicules spécialisés.

organisme dont la collaboration avec le “commandement de l’avant” doit être intime et continue. »

Contrairement à une légende tenace, les célèbres taxis ne constituent qu’un épiphénomène accessoire de la bataille de la Marne, ultérieurement valorisé pour mettre en relief la contribution de la population parisienne à la défense de la capitale menacée. En revanche, dès le mois d’août, quatre sections d’autobus parisiens réquisitionnés de la Compagnie générale des omnibus assurent l’entrée en Belgique des fantassins du 45^e RI. Pendant ce temps, les réquisitions sont activement menées et les armées passent de cent soixante-dix véhicules à moteur de tous types fin juillet à deux mille cinq cents voitures, mille cinquante autobus et six mille camions fin août. Parallèlement, il faut mettre sur pied les unités presque exclusivement constituées de réservistes, ce qui exige un lourd effort de formation technique.

Du fait de la fatigue des troupes, épuisées par la longue retraite vers la Marne, les formations automobiles sont de plus en plus sollicitées pour des transports en cours d’opération (TCO), et chaque nouvelle expérience fait l’objet d’un compte rendu détaillé, analysé par Doumenc, adjoint puis directeur des services automobiles. Devant les demandes toujours plus nombreuses des commandants de division et de corps d’armée, les matériels et les effectifs sont rapidement insuffisants. Au grand parc automobile de réserve : « J’ai été obligé de donner les commandements des éléments de convoi formés à des sous-officiers. [...] Le nombre de conducteurs formés diminue chaque jour. [...] L’habillement, l’équipement, l’armement de ces hommes sont difficiles. » À la 6^e armée : « L’effectif en hommes de troupe non gradés est inférieur aux fixations réglementaires et juste suffisant pour assurer le service. » Au parc automobile de réserve de Vincennes : « J’ai un besoin pressant de nouveaux conducteurs pour les nouvelles formations. [...] Je vais avoir besoin sous peu de lieutenants pour les formations futures. »

En dépit d’une croissance quasi exponentielle du service, ce contexte général de pénurie (« crises des conducteurs » successives) par rapport aux besoins va durer pendant tout le conflit. Au 1^{er} septembre 1918, le déficit dans les unités opérationnelles de la DSA est encore estimé à plus de huit mille cinq cents hommes.

Avec les « taxis de la Marne », les transports automobiles prennent, dans la mémoire populaire, l’allure d’une épopée plus ou moins spontanée, passant de l’indifférence la plus complète à la notoriété la plus grande. Pourtant, l’effectif transporté ne dépasse pas quatre mille hommes sur une distance inférieure à cinquante kilomètres, intégrés parmi les cent cinquante mille soldats de la 6^e armée autour de Paris,

elle-même partie d'un ensemble s'étendant jusqu'à l'est de Verdun. Gallieni lui-même en conviendra : « Certes, on a exagéré un peu l'importance des taxis, mais enfin, c'était une bonne idée, quoique toute simple. Et ça s'est passé d'ailleurs très simplement⁵. »

Si l'importance de ce transport est au bilan plus psychologique que strictement opérationnelle, l'expérience est particulièrement riche d'enseignements et Doumenc en analyse tout le déroulement. En fait, il cumule tout ce qu'il ne faut pas faire en matière de transport automobile :

- la composition, l'articulation et le fractionnement des colonnes ne sont pas organisés ;
- l'encadrement, pour l'essentiel constitué des sous-officiers et officiers des unités transportées, n'a aucune notion de la circulation automobile en convoi ;
- les véhicules roulent à vide sur la moitié du trajet ;
- la discipline de marche est inexistante, les chauffeurs ne tiennent pas leur place dans les rames et ne circulent pas à la même vitesse ;
- les axes de circulation ne sont pas contrôlés et mêlent flux montant et flux descendant au milieu de la circulation ordinaire ;
- aucune police de la route n'est mise en place et le jalonnement aux carrefours n'est pas assuré ;
- les zones de stationnement, d'attente, d'embarquement et de débarquement ne sont pas reconnues ;
- le ravitaillement des chauffeurs et les compléments en carburant ne sont pas prévus.

Tirant le bilan de cette expérience et des cas de TCO lors de la « course à la mer » en octobre et en novembre 1914, est diffusée la première « Instruction provisoire au sujet des transports de troupe en automobiles », qui précise en particulier qu'« une autorité unique doit être maîtresse du transport de bout en bout, actionner les embarquements et les débarquements, faire l'itinéraire, surveiller la marche : c'est le directeur du transport ».

L'évolution se poursuit tout au long de l'année 1915, avec en particulier un effort de rationalisation du fonctionnement afin d'éviter les trajets à vide, inutiles et coûteux, et de non-spécialisation des véhicules, désormais rassemblés par modèle identique au sein d'une même section afin de faciliter l'entretien et les réparations. Toutes les unités sont progressivement constituées sur le même modèle, dotées des mêmes véhicules-ateliers et des mêmes « roulantes ». Dès mars 1915, le GQG souligne : « Si l'on tient compte de la rapidité avec laquelle ces transports peuvent s'effectuer, il est incontestable que

5. M.-A. Leblond, *Gallieni parle... Entretiens du sauveur de Paris avec ses secrétaires*, 2 vol., Paris, Albin Michel, 1928, vol. 1, p. 56.

les moyens automobiles des armées constituent à l'heure actuelle un instrument tactique de premier ordre. »

Enfin, la création d'une Réserve générale des transports, à la disposition directe et permanente du commandant en chef, mise en œuvre pour la première fois lors des offensives de mai 1915 et capable dès juillet de transporter en un seul emport dix-huit mille hommes, apporte au commandement une souplesse et une réactivité accrues. Dans le cadre de la seconde offensive de Champagne en septembre, quatre-vingts officiers, cent soixante sous-officiers et deux mille quatre cents hommes pour mille deux cents camions sont déployés dans la région de Vertus afin de transporter les réserves vers les ailes du front d'attaque et exploiter rapidement une éventuelle percée.

C'est bien sûr avec Verdun et la « Voie sacrée »⁶ que l'action du Service automobile marque les esprits, parmi les chefs militaires comme parmi les responsables politiques et dans le grand public. Avant l'offensive allemande, sur l'ordre du Grand Quartier général, la DSA prend des mesures de précaution. Dès le 29 janvier, une réserve de transport permettant l'emport instantané de quatre divisions est prépositionnée dans la région de Vitry-le-François ; à partir du 13 février, des sections sanitaires sont dirigées vers Bar-le-Duc ; le 18 et le 19, des sections de transport de munitions sont regroupées dans le secteur de Verdun. La question des transports est jugée cruciale, notamment « par suite de la configuration du terrain [et par le fait que] le nombre de routes à la disposition de la RFV⁷ n'est pas suffisant ». Le 19 février, sous l'autorité du général Herr, commandant la région de Verdun, Doumenc prend l'engagement formel d'effectuer des transports journaliers par voie routière portant sur un minimum de deux mille tonnes de fret et de douze mille hommes, sous la réserve absolue que le Service automobile soit maître de la route. Mettant en œuvre les enseignements tirés des opérations antérieures, il planifie le 20 au matin le déploiement de ses unités et « réunit, à cinq heures du soir, au lycée de Bar-le-Duc, tous les officiers auxquels il avait fait appel pour leur expliquer ce qu'il attendait d'eux »⁸ :

- l'ensemble des transports automobiles sur tout le territoire de la RFV sera réglé par une commission régulatrice relevant directement de la DSA, en liaison permanente avec les états-majors ;
- la route sera complètement et exclusivement réservée aux transports par automobiles ;
- un service de surveillance et de pilotage sera mis en place le long

6. La loi du 30 décembre 1923, publiée au *Journal officiel* du 1^{er} janvier 1924, sur proposition de Maurice Barrès, classe « comme route nationale l'ensemble des chemins dits "Voie sacrée" qui relient Bar-le-Duc à Moulin-Brûlé ».

7. Région fortifiée de Verdun.

8. P. Heuze, *La Voie sacrée. Le Service automobile à Verdun*, Paris, La Renaissance du livre, 1919, p. 14.

- de la route, divisée en cantons de surveillance. Tout le personnel de surveillance, quelles que soient son arme et son régiment d'affectation, sera aux ordres de la commission régulatrice ;
- un officier du Service des routes sera mis à la disposition de la commission régulatrice pour assurer l'entretien de la voie ;
 - l'emploi des matériels est conditionné par les besoins : les camions de trois tonnes et plus sont réservés aux munitions, ceux de deux tonnes et les autobus au transport des troupes ;
 - les règles de circulation sont strictes : la marche en colonnes est réglementée, la vitesse imposée, il est interdit de doubler, de stationner, tout véhicule en panne est poussé dans le fossé.

Doumenc, qui raisonne en termes de flux des effectifs et d'approvisionnements opérationnels, a ainsi la haute main sur l'ensemble du dispositif, y compris la prévôté et les unités de cavalerie mises à sa disposition. Lorsque débute l'offensive allemande, le Service automobile est en place. Il dispose d'un organe de conception, de commandement et de mise en œuvre : « Le redressement de Verdun va être le triomphe de la méthode et de la volonté⁹. »

À compter du 22 février, des moyens supplémentaires convergent vers Bar-le-Duc. Le 27 au soir, trente-cinq groupes de transport, soit près de trois mille camions, sont aux ordres de Doumenc, chiffre porté à trois mille cinq cents en mars sur un total de neuf mille véhicules à moteur de tous types (motos, voitures, ambulances, autobus...). Au 15 mars, « l'ensemble représente cent soixante-quinze sections automobiles ; leur effectif est d'environ trois cents officiers et huit mille cinq cents hommes ».

Lorsqu'il prend le commandement de la défense de Verdun dans la nuit du 25 au 26 février, Pétain ne fait qu'entériner les mesures prises par Doumenc, en accord avec les généraux Herr et de Castelnau. Au fil des semaines, l'organisation est rationalisée pour gagner en efficacité et l'effort va être intensivement poursuivi pendant quatre mois, les chauffeurs roulant jour et nuit, y compris sous le feu de l'artillerie allemande. Le 2^e bureau note son effet sur le moral des poilus : « On se montre d'ailleurs émerveillé de la façon dont a été organisé le service automobile. Là-dessus, il n'y a qu'une voix : grâce surtout à l'héroïsme du ravitaillement et à l'admirable organisation des autos qui ne nous ont laissé manquer de rien. Aussi les automobilistes bénéficient-ils d'un retour de faveur qui se traduit en termes enthousiastes¹⁰. »

9. H. Corda, *La Bataille de Verdun (1916), ses enseignements et ses conséquences*, Paris, Gauthier-Villard et Cie, 1921, p. 17.

10. « Note sur le moral des combattants de Verdun d'après leurs correspondances », n° SC7283, 2^e armée/EM/2^e bureau, 29 mars 1916.

À partir de juin, une partie des sections automobiles est transférée sur l'arrière-front de la Somme, en prévision de la grande offensive franco-britannique lancée le 1^{er} juillet. Il ne s'agit plus désormais d'assurer le soutien des armées à partir d'un seul axe, de point à point, mais de prendre en compte pénétrantes et rocadés pour manœuvrer au rythme des progrès de la première ligne : « Le Service automobile donne, sous Verdun, la mesure de ses possibilités ; il devient un outil indispensable de manœuvre ; il le prouve sur la Somme¹¹. »

Grâce à ce formidable ensemble d'expériences accumulées en quelques mois et à un processus de retour d'expérience en boucle courte avant la lettre, Doumenc rédige en fin d'année les instructions « au sujet de l'organisation d'une route d'étape à circulation intensive ». En fonction de leur importance pour la DSA, les routes sont dites gardées, policiées, surveillées ou libres selon le niveau de surveillance et de contrôle exercé. Adaptées jusqu'au retour de la guerre de mouvement à l'été 1918, elles sont à la base de toute la réglementation concernant le train et la circulation. Hindenburg reconnaîtra dans ses Mémoires que le camion français a battu le train allemand.

Quelques chiffres illustrent l'importance prise par le service dans l'engagement et le soutien des unités. Entre septembre 1914 et juin 1916, le nombre de camions aux armées passe de six mille à trente et un mille, le nombre de sections organiques de deux cent quarante-cinq à huit cent quarante-six¹², les officiers de trois cent soixante à mille cinq cents, les sous-officiers de soldats de vingt mille à soixante-quinze mille. En septembre 1914, deux cent mille hommes et vingt-sept mille tonnes de fret sont transportés en un mois, en juillet 1918, on atteint neuf cent cinquante mille hommes et un million quarante mille tonnes de fret...

En août 1914, le Service automobile n'était que le prolongement du train sur les arrières des armées. Lorsque sonne le clairon de l'armistice, il est devenu un contributeur essentiel à la victoire, en permettant la manœuvre à l'échelle de l'ensemble du théâtre d'opérations et en donnant aux armées alliées des capacités accrues de mobilité et d'offensive. Paradoxalement, Doumenc, qui n'est toujours que commandant, a sous ses ordres près de cent mille hommes, l'équivalent de quatre corps d'armée. L'avancement ne profite guère aux logisticiens...

Les opérations de basse intensité et d'interposition de l'immédiat après-guerre permettent de compléter ce corpus réglementaire et

11. *Les Armées françaises dans la Grande Guerre*, tome XI, p. 312.

12. Il sera de mille deux cent vingt-trois sections opérationnelles en novembre 1918, soit une multiplication par cinq en quatre ans.

d'expériences acquises. Lorsque la 46^e division d'infanterie, déployée en Haute-Silésie entre 1920 et 1922 pour préparer et protéger un plébiscite, doit faire face simultanément à une insurrection polonaise et à l'entrée en ligne des corps francs allemands, le contrôle des routes entre les principales cités de la province devient une nécessité absolue. La comparaison d'une note de service sur la constitution d'un convoi protégé émise à Oppeln à l'été 1921 avec son homologue émise à Sarajevo au début des années 1990 est frappante : avant-garde d'ouverture d'itinéraire, véhicules radio, ambulance, place du véhicule de commandement, véhicule de dépannage, consignes aux conducteurs... À l'exception des marques et des types des engins, on pourrait croire à un copier-coller !

La Seconde Guerre mondiale confirme ces enseignements, tout comme les conflits de la décolonisation, en Indochine et en Algérie. La maîtrise des voies de communication est une préoccupation permanente du commandement, et l'on sait peu, par exemple, qu'en Extrême-Orient on compte au total plus de morts dans les embuscades quotidiennes que du fait de la bataille de Dien Bien Phu. Les « tringlots », comme les soldats de toutes armes en charge des ouvertures d'itinéraires, y payent un très lourd tribut. La seule attaque des soixante-dix véhicules du convoi de Dalat le 1^{er} mars 1948 entraîne la mort de trente-six hommes. Les routes vont être définies comme interdites, à circulation réglementée, à circulation contrôlée ou à circulation normale en fonction de leur dangerosité.

Dans les opérations récentes, l'importance de la route n'est pas moindre : que l'on se souvienne de l'axe « Vermont » entre Bagram et Tora en Afghanistan ou, dans le cadre de Serval, de la montée sur Madama, expérience dont Frédéric Jordan fait le récit dans *L'Armée française au Tchad et au Niger. À Madama, sur les traces de Leclerc*¹³. Des coupures « en touches de piano » et pièges de fortune des années 1950 aux actuels Improvised Explosive Devices (IED), les différences peuvent être techniques, mais pas de nature. La maîtrise de la route reste un préalable indispensable dans toute opération militaire. ─

13. Paru aux éditions Nuvis en 2015.



JÉRÔME PELLISTRANDI

LE TOUR DE FRANCE : UNE ROUTE GÉOPOLITIQUE

Chaque été, près de douze millions de spectateurs se rendent sur la route du Tour de France pour assister à l'événement sportif le plus médiatique après les Jeux olympiques et le Mondial de football. Et on estime à près de trois milliards le nombre de téléspectateurs qui, durant le mois de juillet, le suivent avec intérêt depuis leur petit écran.

Créé en 1903 par Henri Desgranges, propriétaire du journal *L'Auto*¹, le Tour n'est cependant pas qu'un événement sportif. Il est en effet devenu le reflet de l'évolution de la société française, de l'Europe, des innovations qui marquent la vie quotidienne, mais aussi un véritable outil géopolitique. Ainsi, en 1905, le tracé de l'étape Nancy-Besançon, longue de deux cent quatre-vingt-dix-neuf kilomètres, passe par le ballon d'Alsace, montrant ainsi que la France n'oubliait pas ses provinces annexées en 1871 par le Reich allemand. Le baron Ferdinand von Zeppelin (1838-1917) s'était personnellement impliqué pour permettre à l'épreuve de traverser la région. Le ballon d'Alsace figure également au programme de l'édition suivante avec l'étape Nancy-Dijon longue de quatre cent seize kilomètres ! En 1907 et 1910, le Tour fait étape à Metz ; l'enthousiasme populaire permettant de rappeler aux autorités allemandes les racines françaises de la ville est tel que Guillaume II interdit son passage à partir de 1912.

Dans un contexte de montée des périls, le Tour 1914 démarre le 28 juin, le jour même de l'assassinat de l'archiduc François Ferdinand et de son épouse à Sarajevo. Il est à peine achevé le 26 juillet que sonne la mobilisation et que nombre de coureurs rejoignent leurs unités. Quatre ans plus tard, dès la semaine suivant l'armistice du 11 novembre 1918, Henri Desgranges, qui s'était engagé comme volontaire en 1917, annonce que le Tour aura lieu en 1919 et qu'il fera étape à Strasbourg² afin de célébrer le retour de l'Alsace-Lorraine dans le giron national.

Durant l'entre-deux-guerres, le Tour connaît bien des vicissitudes sportives. Il faut cependant retenir qu'à partir de 1930, les coureurs roulent dans des équipes nationales : France, Belgique, Allemagne, Espagne et Italie. Ce n'est donc pas un hasard si Mussolini s'y intéresse de près. Et que durant la guerre d'Espagne, les coureurs espagnols

1. La création de ce journal est liée à l'affaire Dreyfus, en raison de divergences politiques au sein de l'Automobile Club de France.

2. 12^e étape Genève-Strasbourg.

portent les couleurs de la République. La dimension géopolitique de la Grande Boucle n'a pas non plus échappé aux nazis qui, durant l'Occupation, s'efforcent de la relancer. Sans succès réel. À la Libération, le journal *L'Auto* est interdit de publication³ en raison de ses liens avec l'occupant et se transforme en *L'Équipe*, journal auquel, en 1947, l'État confie, en collaboration avec *Le Parisien libéré*, la responsabilité de l'organisation de cette épreuve sportive qui reprend dès juillet de cette même année et passe à Bruxelles et au Luxembourg.

La guerre froide voit la création de la Course de la paix⁴ organisée à partir de 1948 dans les pays d'Europe de l'Est, obligeant le Tour à évoluer et à s'ouvrir davantage. En 1949, il fait ainsi étape à San Sebastian⁵, dans l'Espagne franquiste, alors même que la réouverture de la frontière pyrénéenne ne date que du printemps 1948, une ouverture qui avait pris pour prétexte les cols hors catégorie faisant la renommée de l'épreuve, mais qui, de fait, a permis à Madrid de profiter médiatiquement de cette opportunité, avec le paradoxe que les coureurs espagnols avaient déjà abandonné.

En 1954, grande première : le Tour part pour la première fois de l'étranger, d'Amsterdam, aux Pays-Bas. En 1958, c'est de Bruxelles qu'il s'élance, marquant la création de la Communauté économique européenne (CEE), voulue par le Traité de Rome et dont le siège est fixé dans la capitale belge. En 1964, il entre pour la première fois en Allemagne, à Fribourg-en-Brigau⁶. Un choix hautement symbolique après la signature du Traité de l'Élysée l'année précédente. En 1965, il part de Cologne, la ville dont le chancelier Konrad Adenauer fut maire. En 1974, c'est le Royaume-Uni qui est choisi, alors qu'il vient juste d'intégrer la CEE (1973).

La grande affaire sera Berlin en 1987, alors que la ville est encore scindée par le Mur. L'opportunité est saisie à l'occasion du sept-cent cinquantième anniversaire de la capitale allemande. Le projet est cependant contesté par certains en France, qui estiment que cette ouverture vers l'Europe dénature la spécificité française – certains diraient gauloise – du Tour. Il n'était bien entendu pas question de passer à Berlin-Est. Deux ans après, le Mur s'effondrait...

En 1992, à l'occasion de la signature du Traité de Maastricht, le Tour parcourt sept pays de l'Union⁷. Deux ans plus tard, il emprunte le tout récent tunnel sous la Manche, inauguré le 6 mai par la reine

3. Le même procédé a été appliqué au *Temps*, dont les actifs ont permis la création du *Monde*, dirigé par Hubert Beuve-Méry à partir de 1944.

4. La Course de la paix a disparu dans l'indifférence générale en 2006.

5. Neuvième étape Bordeaux-San Sebastian.

6. C'est alors l'une des garnisons les plus importantes des Forces françaises en Allemagne.

7. Espagne, Belgique, Pays-Bas, Luxembourg, Allemagne, Italie et France.

Elizabeth et le président Mitterrand. En 1998, l'Irlande accueille les trois premières étapes, entraînant de fortes contraintes logistiques, mais démontrant l'attractivité de l'épreuve.

Depuis 1954, vingt-deux éditions ont débuté à l'étranger⁸, beaucoup du Benelux, grande terre de cyclisme. Curieusement, le Tour n'est jamais parti d'Italie. L'étude de son tracé met en évidence une dimension géopolitique voulue ou subie selon les circonstances de l'Histoire. Indéniablement, il a reflété les contradictions et les aspirations françaises⁹ avec un élargissement progressif et désormais totalement assumé d'une course aux dimensions chaque fois plus importantes dans un format contraint de trois semaines. C'est un monument toujours en construction de la géopolitique européenne. Le départ du Danemark de son édition 2022 illustrera à nouveau cette dimension qui transcende les frontières.

En parallèle, le Tour nous fait relire notre histoire militaire qui a tant façonné notre géographie et nos paysages. Chaque année, des pans entiers ressurgissent du passé et rappellent cette importance dans la constitution de notre État-nation. Entre forteresses médiévales témoins de la rivalité entre féodaux et pouvoir royal, citadelles de Vauban construites pour protéger nos frontières, mais aussi pour contrôler des populations enclines à la révolte, notamment dans le Sud-Est, casernes de la III^e République ayant contribué à l'aménagement de nos villes, les sites sont nombreux et permettent de se remémorer ce lien étroit entre l'autorité régaliennne et le tissu territorial. C'est aussi le tissu industriel qui, par exemple, après 1870, est restructuré pour éloigner de l'Est les sites de production d'armes, faisant alors la fortune de villes comme Bourges ou Saint-Étienne.

Et bien entendu, on ne peut pas passer sous silence les champs de bataille. Certes, la mémoire retient essentiellement ceux des deux conflits mondiaux dont les conséquences furent terribles dans le quart nord-est de la France, face à la ligne bleue des Vosges, et bien sûr en Normandie durant l'été 1944. Mais à regarder de plus près, quand le Tour traverse Royan¹⁰ ou Lorient, les pays de langue d'Oc, le bocage vendéen, le Piémont vosgien¹¹ et qu'il arrive sur les Champs-Élysées, c'est bien toute l'histoire de notre pays qu'il a parcouru en empruntant ses routes. ─

8. En y incluant Monaco, cela représente neuf pays.

9. Le Tour est aussi un objet politique national. Le 16 juillet 1960, il est passé à Colombey-les-deux-Églises pour saluer le général de Gaulle. Et, fait exceptionnel, le peloton s'est arrêté quelques instants pour lui rendre hommage. Le 10 juillet 1985, le président Mitterrand a assisté au passage des coureurs et les a pris en photo. En 1998, c'est le tour du président Chirac. Le président Sarkozy, fin connaisseur du cyclisme, a suivi les différentes étapes avec assiduité. Le président Hollande n'a pas manqué de se rendre sur la Grande Boucle au cours de son mandat. Comme l'a fait son successeur, Emmanuel Macron, privilégiant les Pyrénées et soulignant que le seul maillot qui compte, c'est le maillot jaune, celui du vainqueur.

10. Détruite entre 1944-1945 et libérée après le 8 mai 1945, comme Lorient.

11. Entre Turenne au XVII^e siècle et la guerre de 1870, les lieux de mémoire y sont nombreux.



ANTHONY NAMOR

LA CONQUÊTE DES ROUTES NUMÉRIQUES

À la fin des années 1950, quelques étudiants¹ du Massachusetts Institute of Technology (MIT) passionnés de modélisme ferroviaire passaient des heures à bidouiller des portions de voies ferrées miniatures à l'aide de commutateurs téléphoniques. Ils furent naturellement fascinés par les premiers ordinateurs mis en service au sein de leur université, dont ils explorèrent l'inouï potentiel. Devenus ingénieurs dans le domaine alors florissant des télécoms, ils furent les pionniers de l'informatique moderne². Vingt ans plus tard, en France, Louis Pouzin, chercheur à l'Institut de recherche en informatique et en automatique (IRIA), voyait le financement de son projet de réseau Cyclades coupé au profit du protocole X.25 exploité par la société Transpac pour la communication du Minitel. La logique de circuits virtuels, établissant d'abord une route entre deux équipements avant de les faire communiquer, l'emportait alors sur celle consistant à insérer l'adresse du destinataire dans les paquets d'informations et à laisser le réseau les acheminer.

C'est dire si les problématiques d'aiguillage et de transport de l'information sont historiquement au cœur de l'informatique et des télécoms modernes. En réalité, le cyberspace, entendu comme « le maillage de l'ensemble des réseaux permettant l'interconnexion informationnelle des êtres vivants et des machines »³, est le maillage des routes de l'information. Celles-ci peuvent être définies au prisme des trois couches du cyberspace : un émetteur et un récepteur dans la couche sémantique, un protocole d'échange (grammaire commune, formats, modulation...) dans la couche logique et un support (câble, équipements, ondes...) dans la couche physique.

Alors que l'on attend de ces routes qu'elles transportent toujours plus d'informations, plus vite et de manière plus sûre, les menaces et les opportunités qui pèsent sur elles peuvent être analysées au travers de trois grandes caractéristiques : l'intégrité (peut-on les détourner ? les infiltrer ?), la disponibilité (peut-on les interdire ? les saturer ?) et la confidentialité (un tiers peut-il y accéder ?). Ces routes sont devenues incontournables pour piloter la production et

1. Peter Samson, Jack Dennis.

2. S. Levy, *L'Éthique des hackers* [1984], traduction française Paris, Globe, 2013.

3. Il existe de nombreuses définitions de ce terme en France et dans le monde. Celle de Stéphane Dossé et Aymeric Bonnemaison dans *Attention : Cyber !* a été retenue pour sa concision et sa portée généraliste.

la distribution d'énergie, appeler les secours, transmettre des ordres en bourse, coordonner la manœuvre sur le champ de bataille... Il n'est qu'à constater les effets d'une panne ou d'une attaque pour s'en rendre compte : dysfonctionnement chez Orange empêchant l'appel des numéros d'urgence, incident chez le fournisseur de services Fastly interdisant l'accès à de nombreux sites Web (lemonde.fr, gov.uk...)... Le rôle central de l'information dans la politique, dans l'économie, dans la conduite des opérations militaires n'est plus à démontrer. Les routes qui la transportent sont ainsi au cœur des questions géopolitiques, stratégiques et tactiques. Que sont-elles exactement dans ces trois champs ? À qui appartiennent-elles ? Quels enjeux y revêtent-elles ? À chacun de ces trois niveaux, la maîtrise des routes du cyberspace constitue aujourd'hui un facteur clé de supériorité informationnelle, et donc de puissance.

Géopolitique des routes numériques : compétition et confrontation pour la maîtrise des flux

À l'échelle du monde, la géographie des routes numériques ne peut plus être négligée dans l'étude des rapports de force entre puissances.

Leur support physique repose sur les câbles sous-marins, qui focalisent une attention croissante depuis le début des années 2010. Ces quatre cent vingt câbles, qui font transiter environ 99 % du trafic Internet mondial, révèlent parfois l'extrême fragilité du réseau : en 2015, l'Algérie a été partiellement privée d'Internet pendant près d'une semaine suite à un incident sur le câble South East Asia-Middle East-Western Europe 4 (Sea-Me-We-4). Si la fabrication et la dépose de ces câbles n'est aujourd'hui maîtrisée que par quelques acteurs, dont le français Alcatel Submarine Networks, les GAFAM (Google, Apple, Facebook et Microsoft) en sont majoritairement propriétaires. La Chine monte également en puissance, comme le démontre la réalisation en cours des quinze mille kilomètres du câble Pakistan and East Africa Connecting Europe (PEACE) reliant notamment le Pakistan, la Somalie, l'Égypte et la France.

Ces « pipelines » de l'information sont révélateurs de la résilience numérique et de la projection de puissance des États. Par sa position géographique, la Chine dispose de très nombreux points de sortie sur sa bordure orientale et *via* le Pakistan, tout en évitant de dépendre de l'Inde, et entend prolonger son projet de nouvelles « routes de la soie » dans ce domaine. À l'inverse, un pays comme la Géorgie est plutôt enclavé. À l'été 2008, lors de l'intervention russe en Ossétie, un seul câble sous-marin le reliait à la Russie ; un autre, vers la Bulgarie

à travers la mer Noire, était en cours de construction par la société russe Rostelekom. La grande majorité des connexions géorgiennes passaient alors de fait par la Russie, qui n'eut aucun mal à couper le pays d'Internet lors de ses opérations.

Le nombre, la diversité voire la nationalisation des opérateurs gérant ces câbles sont donc autant de facteurs concourant à l'autonomie numérique des États, voire à leur capacité à intercepter une partie des flux d'information sur leurs points d'entrées côtiers. Les câbles éveillent en effet l'intérêt des services de renseignement qui développent des moyens de les exploiter : sous-marin américain *Jimmy Carter* spécialisé dans les écoutes, navire de renseignement océanographique russe *Yantar* régulièrement observé à proximité des câbles et, en réaction, conception d'un Multi-Role Ocean Surveillance Ship britannique pour leur protection...

Le maillage numérique mondial se déploie aussi dans un champ technico-administratif. Dans ce domaine, les États-Unis sont de loin les maîtres d'une norme internationale qu'ils produisent et imposent. La plupart des organismes phares d'Internet sont américains ou liés aux États-Unis. Le plus incontournable est sans doute l'Internet Corporation for Assigned Names and Numbers (ICANN), chargée d'allouer les plages d'adresses IP⁴ et d'affecter les noms de domaine de premier niveau (.com, .org, .fr...). Elle est en somme l'aiguilleur d'Internet. Initialement sous tutelle du Department of Commerce américain, elle possède aujourd'hui encore des liens privilégiés avec les États-Unis. Elle joue un rôle stratégique qui affecte notamment le commerce international : en 2014, par exemple, la France a exigé la suspension de l'attribution de domaines en .vin ou .wine vendus au plus offrant, qui aurait alors pu choisir d'appeler son site www.bordeaux.vin. Certains acteurs mettent en place une gouvernance alternative : la Chine dispose depuis 2006 de ses serveurs racines et de ses noms de domaine propres. Techniquement, le pays pourrait ainsi être coupé du réseau mondial sans que cela n'affecte les internautes chinois.

Plus localement, Internet est en fait constitué de l'interconnexion de plus de soixante-douze mille sous-réseaux⁵ appelés Autonomous Systems (AS). L'ICANN attribue des plages d'adresses à cinq registres régionaux qui agissent comme des antennes locales de celle-ci. Ces derniers coordonnent les acteurs (étatiques, grands groupes, certaines grandes villes...) de leur zone et répartissent les adresses de ces sous-réseaux à des « clients » locaux – BNP Paribas, par exemple, dispose de l'AS n° 20 617 pour l'ensemble de son infrastructure web centrale, les sites

4. Internet Protocol, adresse permettant d'identifier un terminal sur le réseau.

5. <https://bgp.he.net/report/netstats> consulté le 27 juillet 2021.

d'agences, l'interface client... L'aiguillage de l'information transitant entre ces sous-réseaux est assuré *via* le Border Gateway Protocol (BGP), dont les faiblesses sont parfois exploitées par les acteurs étatiques. Celles-ci affectent la disponibilité et l'intégrité des routes numériques : mise hors ligne de YouTube dans le monde entier en 2008 suite à une tentative du Pakistan de bloquer ce site sur son territoire, détournement de trafic internet mobile européen par la Chine en 2019⁶...

Enfin, la norme est essentielle à la confidentialité de ces routes. Le National Institute for Standards and Technology (NIST) du département américain du Commerce est à l'origine de la plupart des standards cryptographiques : AES, fonctions de hachage, distribution de clés... Or il est mathématiquement possible de fabriquer de tels algorithmes présentant en apparence de solides garanties de sécurité mais comportant une faiblesse cachée. Disposer d'un accès dérobé dans les chiffrements peut être un atout précieux dans la lutte contre la cybercriminalité (création et distribution de la messagerie chiffrée AnOm par le FBI pour démanteler des réseaux mafieux), mais également à des fins de renseignement (pressions américaines sur Lavabit⁷ et Apple⁸). La souveraineté numérique passe donc également par l'indépendance vis-à-vis de ces normes. La Russie tente de développer des algorithmes alternatifs (GOSTCrypt) ; la Chine limite voire interdit le chiffrement, notamment à des fins de surveillance et de censure, et est en pointe sur la cryptographie quantique.

Demain, les progrès réalisés en informatique quantique bouleverseront peut-être la physionomie de ces routes en les rendant encore plus rapides (téléportation quantique) et sûres (par intrication quantique). La maîtrise de ces technologies confèrera un avantage décisif, sur un plan tant commercial que politique et militaire.

La maîtrise des routes numériques mondiales est ainsi l'un des facteurs clés de la géopolitique des grandes puissances. Elle l'est d'autant plus au plan stratégique, dans le cadre de conflits armés.

Le rôle stratégique des routes numériques : la bataille pour et par l'information

Le maillage intérieur d'un pays, d'une zone de conflit voire d'une infrastructure vitale est d'importance stratégique. Le cyberspace est en effet loin de se réduire à Internet. Ainsi les télécommunications

6. <https://news.sophos.com/fr-fr/2018/10/31/chine-accusee-pirater-traffic-internet-border-gateway-protocol/>

7. <https://www.presse-citron.net/lavabit-le-service-e-mail-utilise-par-snowden-force-a-larret/>

8. <https://www.latribune.fr/technos-medias/internet/chiffrement-pourquoi-apple-resiste-au-fbi-et-a-la-nsa-552212.html>

mobiles, les réseaux d'infrastructure par faisceaux hertziens ou encore les réseaux informatiques industriels sont autant de routes numériques d'intérêt stratégique dans le fonctionnement d'un pays. Une grande partie de ces routes, bien qu'immatérielles, ont un support bien physique reposant sur les ondes radio. Elles ont alors une caractéristique qui les distingue des autres routes : une forme d'ubiquité de ce support dans les trois dimensions de l'espace. En effet, contrairement aux voies reliant un point de départ à une destination sur une seule ligne, rares sont les antennes produisant un faisceau d'ondes purement directif. La plupart d'entre elles émettent de manière plus ou moins omnidirectionnelle ou présentent des « lobes secondaires », autant de chemins de traverses, empruntables par des tiers qui ne sont pas censés embarquer. L'engouement des opérateurs télécoms français pour l'achat de fréquences cédées par l'État pour près de trois milliards d'euros montre bien l'importance du sans-fil, qui doit présenter des garanties fortes de disponibilité et d'intégrité sous la contrainte croissante d'une information toujours plus volumineuse, à transmettre plus vite.

Au-delà des usages civils courants, ces routes sont capitales en temps de crise. Par exemple, un déni de service téléphonique mené par les forces pro-russes a privé les parlementaires ukrainiens de possibilités de communication fin février 2014, au moment des votes ayant conduit à la destitution de Viktor Ianoukovytch au tout début de l'intervention russe en Crimée. À une échelle plus locale, les liaisons dédiées à certains sites industriels peuvent être vitales mais présentent pourtant parfois des faiblesses en termes d'intégrité et de confidentialité. L'intrusion du virus Stuxnet dans le réseau propre à une centrale nucléaire iranienne en 2010 en est l'illustration la plus retentissante. Des stations d'épuration d'eau, des centrales électriques, des sites de production gaziers disposent du même type de réseau et de failles. Leur protection fait donc l'objet d'une stratégie particulière. En France, ils sont qualifiés d'opérateurs d'importance vitale (OIV), dispositif décrit dans le Code de la défense impliquant une sécurité renforcée.

La dimension logique de ces routes porte par ailleurs des enjeux forts de disponibilité et de confidentialité. Il s'agit de permettre le transport de grands volumes de données par des canaux physiquement limités et d'en assurer l'invulnérabilité. Le passage des algorithmes de chiffrement de la 2G puis de la 3G ont, par exemple, rendu possible l'interception de communications mobiles. Le domaine des faisceaux hertziens, liens radio à haut débit, est quant à lui caractérisé par une très grande variété de normes de modulations propriétaires. Pour autant, ils sont souvent peu sécurisés, bien qu'ils convoient des

données Internet ou des ordres en bourse destinés au *trading* haute fréquence.

Plus largement, le déploiement d'infrastructures sans fil offre une grande modularité favorisant le raccordement rapide d'équipements divers (objets connectés, systèmes de surveillance et d'alerte...), particulièrement prisé en Afrique où l'infrastructure filaire est souvent peu développée. Au-delà de la norme Wimax, qui permet de distribuer l'Internet à haut débit sans-fil, les liaisons Very Small Aperture Terminal (VSAT), *via* de petites antennes satellites et des modems dédiés, permettent un raccordement Internet par satellite. Dès lors, il est possible d'ouvrir des routes alternatives, comme ce fut le cas de l'opposition libyenne, qui employa ce moyen en 2011 pour contourner la censure centralisée à Tripoli puis la défaillance de l'infrastructure quand éclata le conflit. Un autre type de route alternative peut être constitué de réseaux *mesh* : ce protocole transforme les ordinateurs en un nœud relais constituant un réseau décentralisé, à l'inverse des réseaux centralisés (autour d'un serveur ou d'un *backbone*⁹ central). Véritables bulles Internet autonomes, ces réseaux *mesh* sont employés à Hong Kong, à Taïwan et dans les pays censurant le Web. Ils permettent alors de communiquer en se passant de l'infrastructure étatique, voire, aux frontières, de se raccorder à l'Internet libre d'un pays voisin par le Wifi.

Le développement des satellites bon marché à orbite basse pourrait bientôt changer la physionomie de ces routes stratégiques, notamment en permettant à chacun de se connecter à Internet sans dépendre de l'infrastructure (parfois contrôlée et censurée) de son pays. Dans le cadre de son projet Starlink, l'entreprise Space X a déployé une constellation d'environ deux mille minisatellites.

Ainsi, les routes numériques régionales, devenues vitales au fonctionnement d'un pays, font-elles l'objet de stratégies de conquête, d'interdiction, de contrôle ou de contournement, en particulier lors de crises, de contestations ou de conflits.

À portée de tir : le combat cyber-électronique sur les routes numériques

Enfin, les routes numériques jouent également un rôle clé dans les tactiques hybrides ou de haute intensité sur le champ de bataille. Elles y sont plus courtes par nature et le combat s'y mène alors à portée

9. Dorsale réseau : il s'agit de l'infrastructure supportant le cœur du réseau, l'autoroute principale par laquelle transitent toutes les informations depuis et vers les périphéries du réseau.

de tir, leur accès étant conditionné par la proximité. À l'instar du niveau stratégique, il s'agit de préserver ou d'atteindre, selon le côté où on se place, leur intégrité, leur disponibilité et leur confidentialité. On pourrait qualifier de tactiques les routes se déployant dans un espace restreint, reliant un nombre limité de terminaux, activées dans un temps court. L'explosion des technologies sans fil en favorise le développement, à l'heure où la guerre est « réseau-centrée » ou « info-valorisée ». Physiquement, la disponibilité du spectre électromagnétique contribue plus que jamais à la liberté de manœuvre. L'impossibilité de communiquer, donc de se coordonner, ou de se géolocaliser est un handicap majeur voire un critère de non-intervention pour les états-majors.

Un autre enjeu dans la couche physique est celui de la localisation et de la caractérisation de la route, en particulier de l'émetteur. La signature électromagnétique de la force se densifie à mesure que chaque équipement devient communicant et établit des routes avec ses voisins. Sa surface électronique étant plus grande, il peut devenir plus aisé de la localiser (par radiogoniométrie), de la caractériser (étude des formes d'ondes, des fréquences employées...) voire de la manipuler. En 2007, des F15 israéliens sont ainsi parvenus à déjouer les défenses anti-aériennes syriennes de conception russe grâce à un système similaire au Suter de BAE, par intrusion dans le réseau radio Very High Frequency (VHF)¹⁰ reliant les différentes stations radar pour y injecter de fausses informations.

Le développement des objets connectés contribue également à densifier ce maillage routier. Les systèmes de surveillance, les systèmes industriels et même les équipements réseaux sont désormais « communicant ». Disposant de leur propre adresse IP, ils sont recensés, ainsi que leurs vulnérabilités, sur des sites comme shodan.io. C'est ainsi qu'en 2018, des pirates ont repéré un routeur mal configuré de l'US Air Force depuis lequel ils ont téléchargé puis revendu des données sensibles sur le drone Reaper¹¹.

L'aspect logique de ces routes ouvre tout autant de menaces et d'opportunités. Les liaisons tactiques sont devenues « radiologicielles » : les modulations ne sont plus réalisées par une carte électronique dédiée à chaque signal, mais par un composant standard piloté par un code informatique. Cette évolution technologique déplace la manœuvre sur ces routes numériques du domaine de l'électronique vers celui de l'informatique. La lutte pour l'intégrité


10. Bande de fréquence radio située entre 30 MHz et 300 MHz généralement utilisée pour les communications maritimes ou de forces de sécurité et d'intervention.

11. <http://www.opex360.com/2018/07/16/informations-sensibles-drone-mq-9-reaper-proposees-a-vente-dark-web/> consulté le 27 juillet 2021.

et la confidentialité prend alors une forme connue dans le domaine des réseaux informatiques : confrontation cryptographique, *malwares*¹²... Plus largement, les protocoles d'aiguillage des réseaux radio sont une mine d'informations parfois aussi précieuse que le contenu qu'ils charrient. Les radios Private Mobile Radiocommunication (PMR) en sont un bon exemple : à mi-chemin entre la radio tactique et le téléphone portable, les données de signalisation qu'elles échangent peuvent renseigner sur la structure du réseau voire sur la localisation des postes. Autant d'informations recherchées sur le champ de bataille : en Ukraine, les drones russes de guerre électronique collectaient ce type d'informations issues de téléphones mobiles pour guider des frappes d'artillerie. Ainsi l'observation du véhicule en transit devient-elle aussi importante que ce qu'il convoie.

L'avènement du tout connecté, qui comprendra sans doute drones et robots, continuera probablement à densifier ce maillage quantitativement, en rendant le spectre électromagnétique plus difficile à exploiter, et qualitativement, en dévoilant des informations techniques d'intérêt tactique.

Conclusion : la maîtrise des routes numériques, gage de la liberté de manœuvre

À l'échelle géopolitique comme à l'échelle tactique, les routes numériques qui constituent le cyberspace sont au cœur des stratégies de confrontation. Leur maîtrise, leur interdiction, leur contournement et leur défense sont devenus l'un des facteurs clés contribuant à la liberté de manœuvre des acteurs civils et politiques comme militaires. Les évolutions technologiques déjà amorcées tendent à confirmer l'importance de ces routes. C'est pourquoi, dans le cadre du plan stratégique 2030, l'armée de terre adapte ses moyens et dessine des synergies pour délivrer des effets dans les champs immatériels. La conquête des routes numériques ne fait ainsi que commencer. 

12. Logiciels malveillants.



THOMAS LEGRAND

EN MER : LA ROUTE DU COMMANDANT

« La mer, espace de rigueur et de liberté »
Victor Hugo

« En route au deux cent soixante-dix ! » Par ce compte rendu du barreur, l'officier chef du quart sait que la frégate fait maintenant cap à l'Ouest, conformément à ses ordres. Il a fait virer son bâtiment pour contourner un voilier et contrôle maintenant sur la carte que sa manœuvre ne l'écarte pas trop de la route fixée par son commandant. Car dans la Marine nationale, c'est le pacha qui trace la route. Sur la mer, espace immense et en apparence homogène, la Marine a ainsi fait le choix de cadrer les évolutions de ses bâtiments par le suivi d'une route et de faire du tracé de celle-ci la responsabilité du seul commandant, « chargé de conduire la préparation et de mener à bien l'exécution [...] des missions »¹. Ce choix est le fruit des leçons des premiers navigateurs qui ont ouvert les portes des océans. Si la régulation de la navigation, le développement du droit maritime ainsi que les exigences de sécurité et de rentabilité ont depuis réduit sa liberté de manœuvre et son autonomie de décision, le tracé de la route demeure encore un élément déterminant du succès de la mission pour celui qui commande un bâtiment de combat.



Conquérir la haute mer

Avant de devenir un espace de liens et d'échanges, la mer était un espace mystérieux et hostile sur lequel il a fallu, à défaut de pouvoir pleinement le maîtriser, apprendre à se déplacer en sécurité. Dès lors, naviguer consiste avant tout à se rendre à bon port le plus rapidement possible.

Distances gigantesques, phénomènes météorologiques dangereux et difficilement prévisibles, courants contraires, récifs et hauts-fonds ont d'abord rendu les océans infranchissables et demeurent des obstacles à la navigation. Si les hommes se sont aventurés sur les mers dès la Préhistoire, si les grands empires ont souvent été des thalassocraties, la maîtrise de la navigation hauturière a nécessité des siècles de progrès technologiques.

1. Instruction générale n° 14/DEF/EMM/ORJ relative à l'exercice du commandement et à l'organisation des forces maritimes et des éléments de force maritime.

Au 1^{er} siècle, les marins méditerranéens transportaient des cargaisons de blé d'Alexandrie à Ostie ; ils naviguaient sur une mer fermée, à l'instinct ou à la vue, se repérant grâce à des amers naturels (promontoires rocheux, traits de côtes caractéristiques) ou artificiels, comme le fameux phare d'Alexandrie, et se dirigeaient grâce au soleil ou aux étoiles. Les progrès des instruments de navigation ont ensuite autorisé les traversées transatlantiques et permis de commencer à répondre à deux questions fondamentales : où suis-je ? vers où me diriger ?

L'usage de la boussole se développe en Europe au XII^e siècle, permettant aux navigateurs de déterminer le Nord magnétique et d'évaluer le cap de leur bateau. À l'aide d'instruments comme le quadrant ou l'arbalestrille, on peut dès le XV^e siècle mesurer à partir de l'horizon la hauteur dans le ciel de l'étoile polaire ou du soleil à son zénith et connaître la latitude. Il faut en revanche attendre la seconde moitié du XVIII^e siècle pour savoir mesurer à la mer la longitude. Auparavant, celle-ci était estimée en fonction de la distance parcourue, obtenue à partir du XVI^e siècle grâce au loch, qui mesure une vitesse, et au sablier, qui fournit une référence de temps en complément du cadran solaire.

À partir du XIII^e siècle, l'expérience et les connaissances des marins sont consignées sur des portulans permettant de repérer les ports et les dangers qui les entourent, et de déterminer la route à suivre pour les rallier. Ces portulans sont complétés par des livrets d'instructions qui facilitent la reconnaissance des approches. La constitution de cartes marines à partir du XV^e siècle et leur essor à partir du XVII^e siècle permettent finalement au navigateur de se situer à l'aide de ses instruments. La mention sur ces cartes des profondeurs et de la nature du fond offre par ailleurs un moyen de vérification complémentaire de la position à l'aide du plomb de sonde.

Maîtriser l'ensemble de ces outils exige des compétences spécifiques. C'est ainsi qu'apparaît la fonction de pilote, dont la grande ordonnance de la Marine de 1681, ou « ordonnance de Colbert », définit les responsabilités à bord d'un navire : « Commander seul et en chef à la route que le vaisseau doit faire. » Le pilote, formé par des hydrographes et des maîtres durant plusieurs voyages, est le spécialiste de la navigation, le maître des instruments et des cartes.

Ces progrès ne peuvent être dissociés de ceux de l'architecture navale. Les navires antiques étaient grésés de voiles carrées qui leur interdisaient pratiquement de remonter au vent ; ne pouvant affronter les tempêtes, ils ne naviguaient pas en hiver. Au contraire, la caravelle, symbole des Grandes Découvertes, associe voile latine et voile carrée, qui lui offrent de meilleures allures et donc des transits plus rapides ; elle intègre également des bordages renforcés pour faire face au

mauvais temps et un gouvernail d'étambot qui la rend plus maniable. Limitée par son faible emport, elle sera remplacée par le galion, qui multiplie par dix la capacité de chargement au prix d'une faible manœuvrabilité. Celle-ci n'est toutefois plus rédhitoire une fois la route des Amériques fixée et le régime des vents connu, en particulier celui des alizés.

Liberté et limites

À la fin du XVIII^e siècle, le problème de la navigation ayant été résolu par les cartographes, les pilotes et les architectes, les capitaines de navire sont désormais pleinement maîtres de leur route. L'essor considérable du trafic maritime et l'exploitation massive des océans depuis deux siècles ont cependant fait naître des règles et des usages qui limitent leur espace de manœuvre ou leur autonomie.

Le tracé des premières routes maritimes, cartographié à défaut d'être matérialisé, est le fruit de l'expérience partagée des capitaines. Il constitue une réponse collective qui permet de franchir de manière optimisée les obstacles de diverses natures (météorologiques, géographiques, politiques...) auxquels sont confrontés les navires. Avec le temps, les routes évoluent, tirant profit des améliorations technologiques et s'adaptant aux nouvelles contraintes. Avec l'augmentation du trafic maritime, il devient indispensable d'organiser les itinéraires empruntés par les bâtiments afin de limiter les risques de collision et de faciliter la recherche des naufragés en cas de sinistre. Dès la fin du XIX^e siècle, certaines compagnies maritimes de transport de passagers décident d'adopter des routes fixes. Cette pratique est ensuite transposée dans les conventions maritimes internationales² et des dispositifs de séparation de trafic ou autres systèmes de routage sont désormais établis dans les espaces où le trafic maritime est dense ainsi que dans les zones où se croisent des flux importants de navires.

Si le droit de la mer s'est construit depuis le XVI^e siècle autour de la notion de liberté, avec le *Mare Liberum* de l'avocat néerlandais Hugo Grotius, l'espace même sur lequel s'exerce la liberté de navigation est régulièrement contesté. Face aux revendications étatiques de souveraineté maritime et aux préoccupations des États côtiers, un cadre juridique international s'impose, et les États se dotent en 1973 d'une convention internationale précisant leurs droits et devoirs dans les divers espaces maritimes : la Convention des Nations unies sur le

2. L'article 41 de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer indique que « les États riverains de détroits peuvent, lorsque la sécurité des navires dans les détroits l'exige, désigner des voies de circulation et prescrire des dispositifs de séparation du trafic ».

droit de la mer. Cette convention, dite de Montego Bay, préserve la liberté de navigation en haute mer, mais valide en particulier la notion de mer territoriale, qui s'étend jusqu'à douze milles nautiques du littoral, dans laquelle les navires battant pavillon d'un État étranger ne bénéficient que d'un droit de passage inoffensif³. Ce découpage des océans est régulièrement remis en cause par des pays qui souhaiteraient « territorialiser » des zones maritimes plus éloignées de leurs littoraux. La Chine, par exemple, revendique la souveraineté exclusive sur de nombreux espaces maritimes entourant des îles disputées ou artificielles.

À ces contraintes fermes que le commandant doit prendre en compte pour déterminer la route optimale pour l'accomplissement de sa mission s'ajoutent d'autres paramètres fluctuants. La météorologie est ainsi fondamentale, en particulier pour la navigation à voile. Les prévisions sont élaborées à terre ; leur analyse exige une forte puissance de calcul et leur transmission aux navires à la mer un transfert de données important. Pour effectuer ce travail, élaborer et proposer la meilleure route aux navigateurs, des bureaux de routage voient le jour dans les années 1950. La pratique du « routage météo » s'est depuis fortement développée et certaines courses au large, en particulier les courses en solitaire sur multicoques, autorisent les skippers à faire appel aux services de « routeurs » qui leur permettent de consacrer leur temps aux réglages de leurs voiliers. Le besoin de prendre en compte des exigences économiques et environnementales conduit également les sociétés de transport maritime à recourir au routage, ou au moins à l'assistance à la navigation. La Compagnie maritime d'affrètement-compagnie générale maritime (CMA CGM), armateur de porte-conteneurs français, a ainsi ouvert depuis 2007 plusieurs centres de navigation à terre afin d'assister les capitaines dans l'optimisation de leur route et de leur vitesse dans le but d'améliorer la sécurité des équipages et des navires, de réduire la consommation de carburant, mais également, par exemple, de diminuer les risques de collision avec les cétacés dans leurs aires de reproduction.

La route du succès

La Marine nationale, elle, n'a pas fait le choix du « routage » et confie encore à chaque commandant la responsabilité de fixer la route qui permettra de remplir au mieux la mission en minimisant les risques pour son bâtiment et son équipage.

3. Le passage doit être continu et rapide. Les navires ne peuvent en particulier conduire aucun exercice ni manœuvre avec armes, aéronefs ou engins militaires ni même toute autre activité sans rapport direct avec le passage.

À l'instar de ses prédécesseurs du XVIII^e siècle, déterminer sa position avec la précision et la fiabilité nécessaires demeure une préoccupation permanente pour le commandant d'un bâtiment. Dans un monde où la compétition entre les nations s'exprime aussi sur les mers et où se développent des stratégies de déni d'accès, le recours au brouillage des moyens de radionavigation couramment employés doit être anticipé et la capacité à opérer dans ce type d'environnement impérativement maîtrisée par les équipages. Pour les sous-marins, la navigation autonome, indépendante et discrète en immersion exige des moyens et des savoir-faire spécifiques, en particulier pour l'élaboration et l'entretien de la position. La précision des cartes reste également un enjeu car de nombreux espaces sont encore peu ou mal hydrographiés. Aux Kerguelen, par exemple, de nombreuses routes restent peu empruntées et certaines zones ne font pas l'objet de cartes détaillées. Le commandant s'aide alors de calques enrichis à chaque passage et il n'est pas rare qu'il utilise en précurseur l'une de ses embarcations équipée d'un sondeur à main afin de s'assurer de disposer de la profondeur nécessaire au passage de son navire.

Le choix de la route peut être guidé par des impératifs de sécurité. Le commandant exerce la responsabilité « de l'intégrité générale de son élément vis-à-vis des risques extérieurs tels que l'environnement physique, l'environnement météorologique ou les risques liés à l'évolution dans un milieu hostile ou dangereux »⁴, ce qui lui impose en premier lieu d'adapter sa route aux conditions extérieures et aux capacités de son navire. Pour ce faire, il dispose de la vision de l'environnement *in situ*, et d'une connaissance fine de son bâtiment et de son équipage. Il a aiguisé son sens marin et forgé son expérience au long de sa carrière, et c'est notamment pour ces qualités qu'il a été sélectionné parmi ses pairs.

La première préoccupation du pacha est de remplir sa mission. Dans ce cadre, quelle que soit la nature de l'activité conduite, la route choisie est déterminante. Même s'ils ne sont pas engagés dans des opérations ou des exercices, les bâtiments de combat qui rallient la zone de leur prochaine activité ou le port dans lequel ils feront relâche sont toujours actifs. Dotés de capteurs d'informations variés et leur équipage toujours en veille, ils participent en permanence à l'appréciation de la situation dans la zone dans laquelle ils naviguent, valorisant ainsi les phases de déplacement entre deux zones d'activité. Pour ce faire, il est parfois nécessaire de couper au plus court pour observer une activité militaire en cours ou au contraire de s'approcher à faible vitesse au plus près des dangers nautiques pour patrouiller à

4. Directives générales pour la conduite nautique.

proximité d'un point d'intérêt. Là encore, la maîtrise des capacités du navire et de l'équipage, qui permet au commandant de choisir la route adaptée, est la clé de la réussite.

La route qu'emprunte un navire de guerre peut même parfois constituer le cœur de la mission. Elle est alors un moyen d'afficher des capacités ou d'affirmer des intentions. Le franchissement autonome du passage du Nord-Est réalisé par le bâtiment de soutien et d'assistance hauturier *Rhône* en 2018 a démontré les capacités de la Marine nationale à opérer dans l'Arctique. Le déploiement du sous-marin nucléaire d'attaque *Émeraude* pendant huit mois pour la mission « Marianne » et son passage en mer de Chine en janvier 2021 ont prouvé l'intérêt que porte la France à la zone indo-pacifique.

Si c'est avant tout le trajet qui importe ici, le détail de la route a également son importance, particulièrement lors des Freedom of Navigation Operations menées par la marine américaine en mer de Chine méridionale, durant lesquelles les bâtiments de l'US Navy viennent réaffirmer le droit à la navigation pacifique et contester la lecture chinoise du droit maritime en naviguant par exemple autour des îles Paracels, dans les eaux revendiquées par Pékin comme eaux territoriales mais non reconnues par les États-Unis.

L'exemple le plus marquant du lien inextricable entre le commandant, la route et le succès opérationnel peut être trouvé à bord des sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE). Afin de garder son bateau prêt à tirer, indétectable et libre de ses mouvements, le commandant élabore la route qui lui permettra de disparaître dans les profondeurs, bâtissant sa manœuvre selon sa propre perception de la situation qu'il nourrit des informations mises à sa disposition⁵. Tracée avec sagesse et imagination, la route contribue à la dilution du bâtiment dans l'océan et donc au succès de sa mission. Trop prévisible, elle le rendrait vulnérable et remettrait directement en cause la crédibilité et l'efficacité de la dissuasion nucléaire.

La route demain

Avec les progrès des systèmes d'information et de communication, les apports de l'intelligence artificielle et du *big data*, le navigateur ne pourra plus prétendre rivaliser avec le routeur. Des systèmes d'aide à la décision permettront sans doute au chef du quart de visualiser à chaque instant l'ensemble des trajectoires remplissant des critères de succès et de sécurité définis, maximisant le champ des possibles.

5. C. de Jaurias, « Dans le secret du pacha », *Inflexions* n° 47 « Le secret », 2021, pp. 105-111.

Aujourd'hui unique parce que fruit d'un choix mûrement réfléchi, la route pourrait ainsi devenir plurielle et fugace.

Dans un monde où la puissance s'exprime de manière décomplexée dans tous les champs et milieux de confrontation, face à des compétiteurs voire à des adversaires qui recourent volontiers à des modes d'action indirects ou hybrides, combattre sur les mers exigera toujours plus d'agilité. Au moment de tracer sa route, le commandant devra garder à l'esprit la nécessité de favoriser la réactivité et l'initiative de ses subordonnés.

Confronté au risque de cyberattaque et de brouillage des moyens de radionavigation, il pourra se fier à des savoir-faire hérités de ses aînés des vaisseaux du roi : navigation optique, estime manuelle et point astronomique. Engagé dans des missions complexes durant lesquelles chaque événement sera susceptible d'avoir une portée stratégique, il devra toujours penser sa manœuvre et la faire comprendre à ses subordonnés afin de permettre la subsidiarité. Le tracé de la route, tout comme l'écriture, lui permettra de poser sa réflexion. Parce qu'elle incarnera son intention et offrira le cadre nécessaire à la bonne délégation, la route restera, quoi qu'il arrive, celle du commandant. ─



MARINE BARON

LA ROUTE, LE LANGAGE COMMUN ET LA NORME

Si les Gitans ont coutume de dire que « ce n'est pas la destination mais la route qui compte », force est de constater que, pour la plupart d'entre nous, celle-ci, qu'elle soit terrestre, maritime ou aérienne, est surtout perçue comme un moyen d'arriver à bon port. Mais la considérer comme un pur instrument sans signification particulière ressemblerait à une facilité. La route, comme le langage, est un moyen qui ne saurait être neutre. Son expression, ses codes, sont à eux seuls des points de repère qui s'apparentent à une norme, comme si elle donnait à chaque lieu qu'elle dessert non pas seulement une voie d'accès, mais une place dans le monde.

La route, langage du pouvoir

La route est, par définition, un outil de liaison, la possibilité du cheminement d'un lieu à un autre. Et il est commun de penser que plus la destination est « importante », plus elle est un lieu de passage, plus elle est connue, plus elle est potentiellement un lieu de pouvoir, et plus elle est desservie. Si « tous les chemins mènent à Rome », c'est précisément parce qu'il faut s'y rendre pour prendre les ordres, commander, obéir, se reposer, obtenir une autorisation administrative, travailler, gagner une reconnaissance officielle ou celle du plus grand nombre. Ce qui est favorisé par le passage de la route, c'est le cœur du pouvoir, celui par lequel s'impose la norme, du moins en partie, parce que le centre du pouvoir ne peut se suffire à lui-même.

Michel Foucault définit en effet la norme non pas comme un sommet hiérarchique précis imposant son pouvoir uniquement par la verticalité, mais comme un dispositif, un langage architecturé, un réseau qui s'apparente à un assemblage de routes pensées pour s'articuler entre elles. Ainsi voit-il en elle « un ensemble résolument hétérogène comportant des discours, des institutions, des aménagements architecturaux, des décisions réglementaires, des lois, des mesures administratives, des énoncés scientifiques, des propositions philosophiques, morales, philanthropiques [qui sont]

les éléments d'un dispositif»¹. Et, par conséquent, «le dispositif lui-même, c'est le réseau qu'on établit entre ces éléments»².

La route, à cet égard, n'est pas seulement le lien entre des lieux de pouvoir. Elle *est* le pouvoir, l'uniformisation de tout ce qui peut être relié par des chemins qui constituent la charpente et le dispositif de cette norme. Elle contribue à faire de chaque ville, de chaque village, une possible étape, une destination ou un point de départ.

Chaque endroit est différent, mais il ne peut être reconnu comme tel et accessible à la découverte que parce qu'une route mène à lui. Chaque point de la Terre a désormais des coordonnées GPS grâce auxquelles on dispose d'un itinéraire qui y conduit, à pied, en train, en avion, en bateau ou en voiture. Par la norme du plan d'accès, de la représentation du chemin, chaque lieu est desservi par le langage universel de la route, son code, ses panneaux qui se ressemblent, qui permettent à chacun de se repérer et de circuler : le sens interdit est compréhensible par tous, comme sont identifiables les lieux où l'on peut se garer, tourner... Pour faire route, il faut apprendre ce langage des signes et l'utiliser correctement, se plier à ses exigences pour se l'approprier, pour le maîtriser.

Prendre la route pour écrire

Le langage en soi est une norme puisque chaque langue possède des règles strictes, puisqu'il est, comme la route, un instrument de liaison, un échange oral ou écrit commun aux individus, un passage de l'un à l'autre, et qu'il n'a de sens que dans ce mouvement de communication pour lequel il existe. La route et le langage sont tous deux des cheminements codés vers un but. Le chemin parcouru figure le cheminement du raisonnement, les pas mis bout à bout sont comme des lettres accolées l'une à l'autre pour faire sens.

Nombre d'auteurs, poètes ou philosophes, et nombre de personnages politiques ont vanté les vertus de la route pour trouver l'inspiration du langage qui formule la pensée. Napoléon, dont on dit qu'il pensait en marchant à toute vitesse pour trouver ses idées et ses mots ; Rimbaud, «l'homme aux semelles de vent» ; Jean-Jacques Rousseau et ses *Rêveries du promeneur solitaire* ; ou encore Emmanuel Kant, coutumier d'une promenade effectuée juste avant de se mettre au travail et pour qui, comme le rappelle Frédéric Gros dans *Marcher, une philosophie*, «la marche était un authentique exercice spirituel»³.

1. M. Foucault, *Histoire de la sexualité*. T. I, *La volonté de savoir*, Paris, Gallimard, 1976, p. 122.

2. *Ibid.*

3. F. Gros, *Marcher, une philosophie*, Paris, Flammarion, 2008, p. 112.

Route, norme, langage commun et domination politique

Par-dessus tout, et même si l'on pourrait trouver de nombreux autres points communs entre ces deux éléments de communication et de pensée, la route comme le langage peuvent s'apparenter à des instruments de domination politique par la norme. En effet, la langue officielle est celle qui uniformise et garantit la légalité des actes administratifs, de la même façon que la route est un terrain sur lequel chacun est soumis aux mêmes règles (vitesse, type de véhicule, code de la route...). Et ce sont les grandes routes qui mènent encore et toujours au centre décisionnel, lequel se reconnaît par l'infinité de voies qui le dessert, ainsi que par son ouverture sur le reste du monde, celle-là même qui fait sa force. L'accessibilité par la route est le signe d'une reconnaissance d'utilité, de nécessité, de puissance. *A contrario*, l'enclavement, l'isolement, le retrait peuvent être perçus comme des signes d'abandon et de faiblesse. On ironise souvent sur « Trifouillis-les-Oies », les villes « ravitaillées par les corbeaux », ces « trous perdus » qui ont « un train de retard » et que personne ne connaît, dépassés par les codes actuels dominants. De là vient aussi la condescendance, fantasmée ou réelle, des habitants des grandes villes pour ceux des campagnes, le dédain de ceux qui empruntent fièrement les routes où l'on peut rouler vite pour ceux qui avancent lentement dans les petits chemins.

Le pouvoir, l'autorité qui propage la norme, s'exprime par la création des routes, goudronnées ou ferroviaires, terrestres ou maritimes. Et la route fait l'objet de taxes et de péages depuis l'Antiquité ; elle est un instrument de pouvoir politique et économique. C'est la « route de la soie » qui procure sa richesse à Venise au Moyen Âge. C'est la route qui concrétise le partage des gains et le partage de l'autorité. Au temps des grandes lois de décentralisation françaises de 1982-1983⁴ puis de 2003, cette répartition du pouvoir parisien initialement centralisé a été suivie de travaux de désenclavement, des autoroutes aux voies de chemin de fer⁵, afin de donner aux régions et aux départements les moyens des pouvoirs accordés par les textes constitutionnels et les dispositions législatives.

4. « Les lois des 7 janvier et 22 juillet 1983 ont modifié la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l'État. De 1982 à 1986, vingt-cinq lois complétées par environ deux cents décrets se succèdent. C'est ce que l'on a appelé l'acte I de la décentralisation », site du ministère de l'Intérieur, consulté le 2 juillet 2021, <https://www.interieur.gouv.fr/Archives/Archives-des-dossiers/2012-Dossiers/La-decentralisation-a-30-ans>

5. Les premiers TGV « province-province » sont lancés en 1984 entre Lille et Lyon via la Grande Ceinture, et en 1986 entre Rouen et Lyon. En 1989 et 1990, la LGV Atlantique (LN2) permet au TGV de desservir une cinquantaine de nouvelles villes.

Route et norme de la langue

Mais, au-delà des routes elles-mêmes, la langue garantit la continuité et la persistance du langage commun. Aussi la route est-elle le moyen le plus sûr de la propagation de celui-ci. De la langue commune, du moins. Les langues régionales, aujourd'hui jugulées par la décision du Conseil constitutionnel du 21 mai 2021⁶ censurant, dans la proposition de loi Molac, le principe de leur apprentissage en immersion totale ainsi que les signes diacritiques inexistantes en langue française, sont peut-être la marque politique de la norme, de la langue officielle, celle qui régit l'État et ses concitoyens sans souffrir de concurrence.

Depuis l'ordonnance de Villers-Cotterêts de 1539, le plus vieux texte législatif du pays toujours en vigueur aujourd'hui, la langue française est la langue officielle, celle des actes administratifs, celle qui supplante le latin, signe du pouvoir du pape, mais aussi les patois ou autres langues parlées sur le territoire, signes de la puissance des seigneurs excentrés. Dans *Composition française*, l'historienne Mona Ozouf décrit les punitions infligées aux enfants qui parlent le breton au lieu du français dans la cour de l'école au début du XX^e siècle. C'est aussi l'époque de l'exode des Bretons qui prennent la route pour se rendre à Paris. La route venue jusqu'en Bretagne est là pour uniformiser la langue, celle qu'il faut parler pour « monter » à la capitale. La Constitution du 4 octobre 1958 dispose, en son article 2, que « la langue de la République est le français ». Non pas la langue de la France, mais celle de son système politique. Le langage commun n'est donc pas seulement le garant de l'identité française en tant que nation, en tant que peuple, mais aussi l'assurance de la stabilité de son architecture institutionnelle.

Une langue forte est une langue qui s'impose et qui peut s'exporter. Aussi la langue la plus parlée est-elle également un signe de la domination de ceux qui voyagent sur ceux qui restent sédentaires. Les plus riches, par exemple, sont ceux qui peuvent exporter leur langue et leur mode de vie. La domination de l'anglais va de pair, sans doute, avec la domination économique des GAFA, qui sont également la marque de la force politique du libéralisme.

Cette force de la langue dominante est bien souvent remise en cause, jusqu'à remettre en question, parfois, son histoire et ses règles. Ainsi la « domination du masculin en grammaire » a, ces dernières années, fait couler beaucoup d'encre et donné lieu à des remises en cause de la structure même du langage. La féminisation de plusieurs noms de fonctions aux XX^e et XXI^e siècles (« avocat », « professeur », « docteur » ou « ministre ») accompagne l'évolution des mœurs, mais

6. Décision n° 2021-818 DC du 21 mai 2021, <https://www.conseil-constitutionnel.fr/decision/2021/2021818DC.htm>

donne aussi lieu à des réflexions plus passionnées. La langue française, selon certains observateurs, serait une langue d'hommes, dont la norme d'ensemble est masculine, et ce caractère n'est pas tout à fait étranger à la question de la route, du moins chez certains penseurs contemporains. Dans *Masculin-Féminin*, Françoise Héritier voit ainsi dans l'homme « celui qui a le pouvoir de prendre la route » ou « celui qui règne sur l'extérieur », quand la femme « est cantonnée au règne de l'intérieur »⁷. Il serait également celui qui détient, du moins en ce qui concerne la langue française, le pouvoir de la langue, de la norme et des règles grammaticales qui s'y appliquent. La route du langage est tracée, sa norme n'est jamais totalement acquise ; il n'est pas aisé de la changer, parce que cette route, dominante ou non, a son histoire qui, elle, ne saurait être effacée.

Ainsi, la route elle-même, qui doit pouvoir être empruntée par ceux qui sont étrangers au pays où elle se trouve, nécessite un langage commun avec les autres. Ce langage est lui aussi normé, qu'il soit ou non d'usage de rouler à gauche ou à droite, et quelle que soit la langue inscrite sur les panneaux de signalisation, quel que soit le principe prépondérant qui la marque. La route doit être claire et simple pour être comprise. Elle porte en elle-même la langue dominante, pour laquelle le réseau routier permet de s'étendre ; elle est également la marque de la puissance politique, laquelle s'impose par le langage. Mais, par-dessus tout, elle permet de faire exister chaque lieu aux yeux des autres. Elle n'est jamais neutre, mais elle permet à toutes et à tous, les « dominants » comme les « dominés », de faire entendre leur voix. Elle relie les lieux, concrètement, virtuellement – les actuels réseaux sociaux relient les êtres entre eux par un langage commun fourmillant de symboles. La route est utile et elle est ambiguë. Elle cherche à relier, peut-être à uniformiser, mais elle est la voie par laquelle s'expriment toutes les différences. Sera-t-elle fatalement le signe normatif qui marquera la perte de l'identité des lieux, des langues et des peuples ? Rien n'est moins sûr. ─

7. F. Héritier, *Masculin-Féminin*, Paris, Odile Jacob, 2008, p. 218.



PATRICE DEBRÉ

LES MILLE ET UNE ROUTES DES ÉPIDÉMIES

Chaque épidémie a sa route, son tracé, sa propre évolution et éventuelle disparition. La dissémination dépend de la nature des microbes et varie selon leur origine, le franchissement des barrières entre les espèces et les formes de contamination. Les différents facteurs qui façonnent l'émergence et la progression épidémiques expliquent la diffusion des pandémies. Nous les rapporterons avant d'illustrer par quelques exemples emblématiques les multiples facettes qu'ont prises ces fléaux dans l'Histoire.



Des routes dépendant des causes d'émergence et de transmission des microbes

Les deux tiers des infections sont des zoonoses, la rencontre de l'homme avec l'animal formant un couple indissociable. La Covid-19 en est le plus récent exemple ; si cette infection semble bien provenir originellement de la chauve-souris, quel que soit l'hôte intermédiaire avant d'atteindre l'homme, il est difficile cependant de discerner s'il s'agit d'une contagion à partir de la faune sauvage ou de la faune domestique.

Une fois franchie la barrière d'espèces, la transmission, la diffusion et la prolifération des germes dépendent en partie des contacts entre les hommes. L'évolution démographique du monde, qui connaît aujourd'hui d'importantes modifications, joue ainsi un grand rôle. En Asie du Sud-Est, en Amérique latine, au Moyen-Orient et en Afrique du Nord, le taux de fécondité baisse, s'associant à un vieillissement de la pyramide des âges et du taux de croissance démographique. À l'inverse, en Afrique subsaharienne, les régions dévastées par les pandémies du SIDA, de la tuberculose et du paludisme, ont un taux de natalité qui reste important.

Aux explications d'ordre démographique s'ajoutent celles relevant des déplacements des individus. Les voyages et les échanges commerciaux – le transport de conteneurs par exemple – offrent de multiples exemples d'émergences épidémiques insulaires. Le commerce des esclaves, déjà, avait importé au Nouveau Monde le moustique *Aedes aegypti* et avec lui la fièvre jaune. Aujourd'hui, la mondialisation du commerce fait qu'aucune frontière ne peut

empêcher la progression des épidémies. En parallèle, les migrants qui fuient les guerres, la faim ou le manque de ressources constituent également un facteur de diffusion des épidémies. Les mégapoles actuelles, qui exercent une forte attraction sur ces populations sans ressources, sont des lieux privilégiés pour la diffusion des maladies. D'autant plus que dans les zones suburbaines se concentrent également un certain nombre d'animaux réservoirs ou vecteurs de microbes, comme les rats, les puces ou les poux. L'histoire des épidémies abonde d'exemples de nouvelles émergences infectieuses liées aux déplacements des hommes fuyant des zones à risque ou défavorables, ou au contraire migrant en raison de l'appât des richesses. Au XVI^e siècle, les voies maritimes de l'Europe vers le Nouveau Monde empruntées par les conquistadores furent à l'origine des épidémies de variole puis de typhus qui décimèrent les empires aztèque et inca.

La liste des causes des épidémies n'est pas exhaustive, car d'autres événements peuvent être à l'origine de leur émergence et de leur diffusion, dont, par exemple, le changement climatique, le délabrement de certaines politiques hospitalières ou la disparition, le rejet ou l'inobservance de mesures de prévention comme les vaccins et l'hygiène hospitalière (infections nosocomiales).

Premières routes

Il semble que ce soit l'invention de l'agriculture, au néolithique, qui, en rapprochant les hommes des animaux, soit à l'origine des premières épidémies. Les cueilleurs et chasseurs nomades cèdent la place à de petits producteurs alimentaires qui s'installent le long des fleuves. Les animaux sont désormais parqués dans des enclos proches des lieux d'habitation ; les déjections humaines et animales se mêlent. Entre 1500 et 1000 av. J.-C., ce sont vingt-deux espèces animales qui sont domestiquées. La pintade de pandore, le bœuf, le mouton, la chèvre, le porc et le chien transmettent aux hommes des germes qui franchissent aisément la barrière d'espèces. Le bœuf communique la variole, la lèpre, la tuberculose, la typhoïde, les salmonelles et le ténia ; le mouton, le charbon ; le porc et le poulet, la grippe ; le cheval, le tétanos. Ces premières infections sont cependant restées limitées à la proximité des villages et se sont peu disséminées en raison de la rareté des rencontres entre groupes humains.

Il en fut autrement aux Amériques. Là, les espèces domestiquées étaient plus rares, limitées au lama, à l'alpaga et au cobaye, ce dernier véhiculant la maladie de Chagas. Ces animaux étant élevés

en semi-liberté, la promiscuité avec l'homme était limitée. L'absence d'infection et donc d'immunité rendront les descendants de ces premiers habitants sensibles aux émergences infectieuses liées à l'arrivée des conquistadores espagnols et portugais aux XV^e et XVI^e siècles.

La révolution agricole est également à l'origine d'autres maladies infectieuses liées non plus seulement aux réservoirs des animaux domestiques, mais à l'expansion de certains vecteurs, notamment des moustiques dont le rôle est fondamental dans la transmission du paludisme. Isolés par petits groupes, les hommes du paléolithique ne représentaient que des poches insuffisantes pour perpétuer la maladie très loin. Ce sont les grands singes qui en assumaient la pérennité ; trois des agents du paludisme, *Malariae*, *Ovalae* et *Vivax*, peuvent leur être attribués. L'ancêtre de *Falciparum*, lui, se retrouve dans les oiseaux. Il provient d'une adaptation plus récente aux moustiques d'abord, aux singes ensuite, puis à l'homme. Avec le déboisement que nécessitaient l'agriculture et l'élevage, oiseaux et chauves-souris, prédateurs des moustiques, ont changé d'habitat, laissant la voie libre aux insectes pour proliférer dans les marais à l'eau stagnante, les points d'eau insalubre et saumâtre. Cela a suffi pour propager le parasite.

Partie d'Afrique vers la Mésopotamie, l'infection paludéenne s'est propagée en remontant la vallée du Nil jusqu'à la Méditerranée. Elle s'implanta en Europe pendant les périodes grecque et romaine. Lorsque le pouvoir politique s'est affaibli, l'eau des aqueducs, qui n'étaient plus entretenus, s'est déversée dans la campagne autour de Rome, offrant aux moustiques l'occasion de se multiplier. Le paludisme s'est ainsi établi sur les rivages de la Méditerranée, causant des ravages durant plusieurs siècles. En Asie, ce sont les paysans qui développaient l'agriculture le long du fleuve Jaune et du Yang-Tse, environ six cents ans avant notre ère, qui furent la cause et les victimes du paludisme – la riziculture, nécessitant des travaux d'irrigation, favorisa l'extension de la maladie. En Inde, c'est la mousson, qui fait alterner saisons sèche et humide, qui permit son développement.

D'autres microbes parvinrent à s'établir et à se développer grâce à l'édification de grandes villes, du croissant fertile à Memphis, Thèbes, Uruk... Des virus comme ceux de la rougeole, de la variole, ou de la rubéole purent ainsi se propager. Seule l'immunité collective a permis de limiter cette expansion à certaines communautés urbaines ou à certains réservoirs, tels les enfants.

Les animaux tracent la route

Les épidémies de peste¹ figurent parmi les plaies que le Dieu de Moïse infligea à l'Égypte ; l'iconographie chrétienne les représente sous forme de flèches et donc de trajectoires multiples. Leur histoire débute avec la guerre du Péloponnèse. En 430 av. J.-C., Athènes est attaquée par Sparte. La campagne est ravagée. Les paysans et les rats qui la fuient gagnent la ville. La concentration démographique et l'insalubrité font alors le lit de l'épidémie. La maladie ressurgira par vagues successives pendant plus de deux ans. Sa deuxième apparition entraîna la victoire de Sparte, car Athènes, plus atteinte, avait perdu le tiers de ses habitants. Au VI^e siècle, l'épidémie réapparaît, franchit la Méditerranée pour s'étendre vers l'ouest, le nord et gagner l'Europe entière. L'Histoire retiendra la route de cette peste bubonique. Elle fut révélée à Péluse, en Basse-Égypte, mais certains estiment qu'elle vint d'Héliopolis, déborda le delta du Nil, contamina Alexandrie, gagna la Syrie puis Antioche. En 542, on la retrouvera à Constantinople où siège l'empereur Justinien. Puis ce sera l'Illyrie, l'Espagne, l'Italie. À partir d'Arles, elle se répandra jusqu'au Rhin. En 544, l'épidémie déclinant, l'empereur Justinien en proclame la fin. Malheureusement, elle est à nouveau à Antioche en 577, gagne Ravenne puis Constantinople. On estime que 40 à 50 % des populations de l'Empire romain périrent de la « peste justinienne ».

La peste se maintiendra durablement durant deux siècles, frappera à quinze reprises et démantèlera le grand commerce méditerranéen jusqu'à la fin du VIII^e siècle. Elle touchera l'Europe dix fois, ne se contentant pas de se limiter aux zones maritimes. Avec le cabotage, elle se propagera le long des grandes voies navigables. Le Rhône et la Loire colporteront l'infection à l'intérieur des terres par l'intermédiaire des rats qui se nichent dans les soutes des bateaux, dans les entrepôts et dans les ballots de chiffon.

Un long intervalle sépare la pandémie du haut Moyen Âge de sa nouvelle éclosion six siècles plus tard. La peste avait délaissé l'Occident, sans que les scientifiques en trouvent d'explication claire. Une immunité des rats et des hommes ? Cette hypothèse est plausible sans que l'on puisse la confirmer. Le retour fut brutal. Venue d'Orient, une nouvelle épidémie atteint la limite des comptoirs génois en 1347, avec les cavaliers mongols qui déferlent sur l'ouest de l'Europe à la recherche de pâturages plus propices.

1. Jusqu'au XIX^e siècle, « peste » est un terme générique construit à partir du mot latin *pessimus*, « le pire », donc la pire des maladies. Il est ainsi probable que la peste qui touche Athènes soit plutôt le typhus.

Elle se développe à l'occasion de ce qui est connu comme la première guerre bactériologique : arrivés devant Caffa, port de la mer Caspienne, trait d'union entre les mondes chrétien et musulman, les Mongols se heurtent à une farouche résistance ; contraints de lever le siège, ils catapultent sur la ville les cadavres de leurs compagnons couverts de puces infectantes. Dans la cité génoise où les rats pullulent, la maladie se développe rapidement. Les habitants fuient et prennent la mer. Rats, puces et hommes embarqués sur les mêmes bateaux propagent l'épidémie en Europe. La « mort noire », ou « peste noire », dévastera la façade maritime, traversera l'Italie, l'Espagne, la France, rejoindra la Grande-Bretagne et l'Allemagne, puis Moscou. Entre vingt-cinq et quarante millions de personnes, le tiers de la population de l'époque, seront emportées par l'épidémie. La peste ne quittera pas l'Europe pendant plusieurs siècles.

Cette seconde grande pandémie finira par s'éteindre grâce à une immunité collective, non tant celle des hommes que celle des rats : à partir du XVIII^e siècle, une espèce de rat gris originaire d'Asie, qui avait établi sa niche écologique dans les zones tempérées de la Russie et de la mer Caspienne, se répand en Europe et, pour une raison inconnue, prend la place du rat noir, réservoir des pestes antérieures. Une des hypothèses proposées est que le nouveau rongeur, infecté par un bacille proche parent de *Yersinia Pestis*, l'agent de la peste, en était protégé par une sorte d'immunité croisée. En quelque sorte vaccinées, les nouvelles populations de rats firent éteindre les épidémies de peste et protégèrent l'Europe de leur réapparition.

Quand les hommes s'en mêlent

Deux exemples, parmi de nombreux, montrent que la route des épidémies appartient à l'homme : la grippe espagnole et le SRAS².

La « grippe espagnole » fut liée à la dissémination mondiale d'une souche particulièrement virulente entre mars 1918 et juillet 1921. Elle doit son nom, mais non son origine, au fait que l'Espagne fut le seul pays pendant la Première Guerre mondiale à publier des informations relatives à cette épidémie, longtemps cachée par les autres États pour ne pas décourager les combattants. Avant cette date, le monde avait connu d'autres épidémies de grippe, en moyenne trois fois par siècle, sans degré de sévérité particulière.

Le premier cas a été identifié au Kansas, aux États-Unis, chez un jeune agriculteur contaminé par un volatile d'élevage. Appelée sous

2. Syndrome respiratoire aigu sévère.

les drapeaux, il avait rejoint un camp de formation militaire avant de traverser le pays avec ses camarades et de rejoindre le front en France. D'autres cas au Kansas, trop souvent mortels, décidèrent un médecin à alerter les autorités, ce qui, dans un premier temps, n'eut pas de suite. Mais de la base militaire de Fort Riley, l'épidémie s'est rapidement répandue en Amérique du Nord, pendant que les soldats du contingent envoyés en Europe la disséminent dès leur arrivée, à partir de Bordeaux. Du fait de sa grande contagiosité, l'épidémie se propage rapidement, par l'intermédiaire des personnes, civiles ou militaires, se déplaçant avec les moyens ferroviaires et maritimes. En octobre, le virus touche l'ensemble de l'Amérique du Nord ; 30 à 40 % de la population sont atteints avec un taux de mortalité de 2 %. Nombre de villes sont paralysées en raison d'un grand nombre de malades et parce que la population, terrorisée, refuse d'aller travailler. C'est à cette période que sont mises en place les premières mesures barrières : lavage des mains, port du masque, confinement, fermeture des écoles, interdiction des services religieux et des attroupements, distance physique... Parallèlement, en Europe, les populations, affaiblies par quatre ans de guerre et de pénurie, subissent de lourdes pertes. Après deux mois d'accalmie, de décembre 1918 à janvier 1919, le nombre de cas augmente à nouveau, limités cependant par l'immunité collective³. Progressivement, l'épidémie s'atténue ; le dernier cas est signalé en juillet 1921. En un peu plus d'un an, elle a fait plus de victimes⁴ dans le monde que les combats.

Le SRAS, quant à lui, fut la première grande peur du XXI^e siècle. Les premiers cas sont identifiés à la mi-novembre 2002 dans la province du Guangdong, en Chine méridionale. Un médecin contaminé dans cette région se rend à Hong Kong par avion et séjourne dans un hôtel international ; d'autres clients, étrangers, sont alors infectés. Ignorant qu'ils sont en période d'incubation, ils regagnent leurs pays respectifs par des vols réguliers. De leur côté, les médecins qui ont traité les premiers cas se rendent en Europe et en Amérique du Nord. Le virus⁵ envahit la planète à travers le réseau des lignes aériennes internationales. En moins de quatre mois, il atteint plus de trente pays, infectant huit mille cinq cents personnes, sept cent soixante-quatorze d'entre elles décédant. Faute de liaisons aériennes, la pandémie a épargné les pays les plus pauvres. Elle s'est éteinte au bout de quelques mois, sans que l'on comprenne complètement la soudaineté et la disparition de cette foudroyante émergence. La

3. La pandémie aura eu trois vagues, la première au printemps 1918, la deuxième de fin août à décembre 1918, la troisième à partir des premiers mois de 1919.

4. Vingt à cinquante millions de morts, cent selon certaines réévaluations réalisées en 2020, soit 2,5 à 5 % de l'humanité.

5. On fait remonter son origine à la chauve-souris, réservoir initial, et à la civette, hôte intermédiaire.

Covid-19 a montré que les coronavirus savent diffuser et emprunter les multiples voies que suivent les hommes dans leurs déplacements, commerces et migrations.

Si l'homme est impliqué dans la dissémination du virus par le biais de contacts entre individus, il l'est aussi par les modifications de l'environnement qu'il entraîne. Ainsi la construction de barrages fut à l'origine de la fièvre de la vallée du Rift en Égypte (1976) et en Mauritanie (1989). La schistosomiase est devenue endémique dans la région irriguée par le barrage de Diama au Sénégal. La déforestation a permis l'émergence des virus Oropouche en Amazonie et Machupo en Bolivie. La destruction des forêts d'Afrique tropicale, d'Amazonie et d'Indonésie a bouleversé l'écologie, et favorisé le contact entre l'homme et la faune. L'exploitation du bois exotique a rapproché l'homme des grands singes réservoirs des virus VIH et des populations de chauves-souris abritant le virus Ebola.

D'autres pratiques accroissent encore les occasions de rencontre à haut risque. La viande de brousse consommée en Afrique est vendue sur les marchés et proposée dans les restaurants haut de gamme. L'agrotourisme dans les aires protégées où vivent les animaux sauvages ainsi que le déplacement d'hommes, d'oiseaux, de moustiques favorisent le passage des germes à des populations jusqu'alors non exposées.


Toutefois, les contacts avec la faune sauvage ne sont pas les seuls en cause : l'élevage intensif de poulets, de porcs ou de ruminants, qui facilite la recombinaison entre virus animaux et humains, est aussi à l'origine de nombreuses épidémies, dont celles de la grippe. Ainsi, en 2005, le virus H5N1 peut avoir été transporté par des oiseaux migrateurs, mais c'est plus probablement par des volailles importées illégalement qu'il s'est introduit dans l'hémisphère Nord.

Et l'industrie

La fièvre hémorragique d'Argentine a vu sa première description en 1953 chez les agriculteurs de la province de Buenos Aires. Le pathogène ne fut isolé qu'en 1961 : un virus de la famille des Arenavirus, proche du virus Machupo. L'une de ses particularités est son apparition par bouffées épidémiques et saisonnières avec un pic en milieu d'automne, toutes en milieu rural. Le réservoir du virus est la souris du maïs, qui élimine les particules virales dans la salive et les urines, source de contamination directe pour l'homme. La question est pourquoi cette infection s'est-elle transformée en épidémie au XX^e siècle ? La réponse tient de l'observation suivante : dans les années 1950, l'Argentine a

connu une véritable révolution agricole avec notamment l'utilisation de nouvelles moissonneuses-batteuses pour la récolte du maïs. Par leur rabatteur à griffes, ces imposantes machines happent les souris présentes dans le maïs, les hachent, les écrasent et les pulvérisent sous forme d'un aérosol de sang et d'urine. Dispersée par le broyeur à paille, une pluie virale s'abat sur les ouvriers agricoles qui suivent le cheminement de l'engin. Cette nouvelle source efficace d'infection a suffi pour changer en quelques années le profil épidémiologique de la fièvre hémorragique. La route est ici celle d'une machine agricole.

Conclusions

Rien n'a changé ou presque depuis la Préhistoire : ce sont les activités et les comportements humains qui sont en cause dans la plupart des épidémies, même si nombre d'entre elles débudent à l'occasion de rencontres avec l'animal. La co-évolution de l'homme et des microbes crée en effet une liaison dangereuse. La modernité multiplie les occasions d'émergence à risque et de transmission, qu'il est difficile de proscrire mais qu'il faut apprendre à maîtriser. Une meilleure information sur les multiples routes des épidémies permet de comprendre les mille facettes de leur évolution, y compris de celle qui surviendra demain. 



PATRICK CLERVOY

SORTIES DE ROUTE

Au départ, cela se présente comme une énigme. Ce sont des militaires exemplaires. Ils ont un bon niveau intellectuel. Ils sont bien notés. Ils progressent vite dans la carrière. On apprend qu'ils ont été dans les premiers de leur promotion. Ils sont regardés comme un modèle d'intégration et de réussite. Ils ont l'estime de leur chef et le respect admiratif de leurs cadets. Ils sont des pères de famille rangés. Puis, en quelques mois, c'est la dégringolade. Leur comportement change. Ils perdent leur efficacité au travail. Ils commettent des fautes lourdes. Ils s'alcoolisent. Ils ont des accidents. Ils disparaissent de leur unité après quelques mois de congé maladie. Rien ne permettait de prédire cette chute. Chaque commandant d'unité a connu au moins un de ces militaires apparemment parfaits qui ont décroché d'un coup sans que l'on puisse repérer quel dysfonctionnement est survenu dans leur parcours et a provoqué cette « sortie de route » inattendue.

Lorsqu'ils rencontrent le médecin, leur état moral est effondré. Mais faire le diagnostic d'un état anxio-dépressif est insuffisant. Quand j'ai été confronté à ces situations, j'ai entendu comme explication : « C'est un alcoolique. » Or cela n'est pas suffisant : l'alcool est l'apparence du problème, mais ne peut en aucun cas être le point de départ. L'un de mes maîtres en psychiatrie militaire, Maurice Bazot, disait qu'enlever l'alcool à un alcoolique était comme enlever les lunettes à un myope : cela ne règle rien du problème de fond. Pour assurer une prise en charge efficace, il faut donc chercher la cause première. Repérer la faille initiale. Mise en défaut de saisir le phénomène caché à l'origine de cette rupture de trajectoire, la prise en charge est vouée à l'échec.

J'ai le souvenir précis de l'un de ces hommes. Il avait été l'un des plus jeunes adjudants de sa génération. Il était marié avec deux enfants. Au fil de ses affectations, il avait été instructeur, ce qui souligne la maîtrise de sa spécialité, et l'adjoint de son commandant, ce qui est la marque de la confiance qu'on lui accordait. Il avait un profil administratif : il s'occupait du bureau des personnels et n'avait jamais été exposé à un événement opérationnel à caractère traumatique. Il est parti à la dérive en quelques mois, multipliant les alcoolisations. Il ne demandait pas d'aide. Si on lui demandait « qu'est-ce qui ne va pas ? » il répondait d'une voix neutre « je ne sais pas ». On pouvait avoir l'impression qu'il était satisfait de casser l'image de militaire parfait qui lui collait à la peau depuis ses débuts dans l'armée. Avait-il avancé trop vite ? Ses notations élogieuses lui étaient-elles devenues insupportables ?

Plusieurs générations de psychiatres se sont attachées à classer et à comprendre les profils de ces personnalités pathologiques. Selon les époques et les théories en vogue, on a parlé de névrose décompensée, d'immaturité psycho-affective, d'état limite... Les descriptions cliniques sont bien faites. Les points communs sont la difficulté à comprendre la genèse du problème et celle à prévenir ces ruptures.

Chez les jeunes, les sorties de route surviennent dans les premiers mois de l'engagement. Elles sont l'indice d'une inadaptation en relation avec un parcours d'existence antérieur à l'armée déjà chaotique. Chez les militaires qui ont été confrontés à des événements graves en opération, les symptômes post-traumatiques sont présents, et on peut établir un lien direct entre la désadaptation et l'événement de guerre auquel ils ont été exposés. Mais les décompensations décrites ici sont tardives et l'histoire militaire avant la rupture a un aspect lisse.

Deux psychiatres militaires, qui ont été aussi des maîtres pour ma génération, Guy Briole et Jean-Dominique Favre, ont abordé cette problématique dans un article des *Annales de psychiatrie* de 1988 consacré aux troubles des conduites en milieu militaire. Ils proposaient une approche singulière de cette question : « Pour les personnels engagés et de carrière, ce qui, au moment de l'engagement, a pu être voilé par la motivation réapparaît dans des troubles des conduites comme un point aveugle de l'histoire du sujet qui fait retour. [...] Il apparaît que le désengagement de la vie militaire est très souvent lié aux modalités mêmes de l'engagement. Engagement et désengagement sont pris dans un même mouvement. » Ce serait donc dès l'engagement que les coordonnées pathologiques de ces parcours se seraient à la fois inscrites et cachées.

Lorsque ces personnes sont vues en consultation par un spécialiste de psychiatrie dans l'optique d'une présentation devant une commission de réforme, leur dossier contient un document important intitulé « Rapport sur le comportement et la manière de servir ». Rédigé par le commandant d'unité, il permet au psychiatre des armées de se faire une idée du parcours du militaire qu'il examine et, éventuellement, de situer l'origine du point de rupture afin d'envisager un projet thérapeutique. Dans les cas qui nous occupent ici, ces rapports sont laconiques. Hormis les troubles récents, il est écrit « RAS » dans toutes les cases. Le chef n'a-t-il pas vu les problèmes de son subordonné ? Rechigne-t-il à accabler un cadre qu'il a longtemps estimé et soutenu ? Ces patients ont été bien notés jusqu'au moment du décrochage. Ils sortent d'un coup d'une trajectoire qui était jusque-là rectiligne. Cela prend, par exemple, la forme d'un accident de la route : des voitures accidentées sur des voies ne présentant pas de danger particulier, sans implication d'un autre véhicule, sans problème mécanique. Des « sorties de route » inexorables.

Un autre aspect commun à ces accidents de parcours est l'échec dans la tentative de reprendre sa route au sein de l'armée. Les intéressés n'en veulent pas. Ils opposent au psychiatre résignation et passivité, ne formulent pas de regrets, n'expriment pas de nostalgie. Quelque chose s'est éteint de la flamme qui les a animés tout au long de leur vie sous les drapeaux. Ils restent silencieux, le regard vide. Repensent-ils aux bons moments, aux camarades, aux joies qu'ils ont eues tout au long de leur carrière ? Non. Cela ne les touche plus. La dépression est installée. Ont-ils envie de retrouver leur place ? C'est davantage le désir du médecin que le leur. Et lorsque, avec le soutien bienveillant de leurs chefs, nous parvenons à les réinstaller à leur poste, cela ne dure pas longtemps : au bout de quelques semaines ils sont à nouveau en arrêt maladie.

C'est dans un centre hospitalier des armées régional – il n'en existe plus aujourd'hui –, qui permettait un travail de proximité avec les unités militaires voisines, que j'ai eu à prendre en charge ce sous-officier qui présentait ce profil pathologique. Il était hospitalisé pour une cure de sevrage, la troisième en quelques mois. Il avait accepté avec docilité cette hospitalisation. Il n'exprimait aucune plainte. Il avait lâché prise. Il se comportait à la maison comme dans son unité : apathique et indifférent. Son épouse non plus ne comprenait pas. Elle disait qu'il était devenu comme ça en quelques mois. Elle ne voyait pas d'événement familial particulier susceptible d'expliquer cet effondrement. Il était devenu le contraire de ce qu'il était : auparavant rigoureux et dynamique, aujourd'hui négligent et sans énergie.

Lors de cette hospitalisation s'est produit un épisode qui m'a marqué. Un après-midi, j'ai trouvé sa chambre vide. Non seulement il n'y était pas, mais la pièce semblait inhabitée. Hormis son sac rangé dans un coin, aucun objet personnel n'était visible. Rien n'indiquait qu'il s'y était installé. Comme si cette hospitalisation n'était pour lui qu'un transit, qu'une attente. Il n'était dans aucun endroit du service, ni en salle de soins ni en salle de télévision. J'ai eu l'intuition qu'il était sorti sans autorisation pour s'alcooliser dans le bar le plus proche. Il y en avait un à cinquante mètres du porche de l'hôpital. Il était en effet au comptoir devant une bière. Il ne se cachait pas. Je l'ai appelé. Quand il m'a vu, il n'a manifesté aucune surprise. J'ai eu l'impression qu'il m'attendait. Je l'ai invité à me suivre. Il ne bougea pas. J'ai alors répété : « S'il vous plaît, suivez-moi. » Il s'est tourné vers moi et lentement il m'a indiqué qu'il acceptait. Il laissa passer du temps. « Laissez-moi finir », demanda-t-il, sans que je perçoive si c'était ou non une provocation. Il prit son temps. Gorgée après gorgée, il vida son verre. Le patron nous regardait. Il n'eut rien à

régler, ce qui me fit penser qu'il avait anticipé qu'un membre de l'équipe soignante viendrait le chercher. Que cette personne fût moi, un officier, l'adjoint du chef de service, le médecin qui l'avait en charge, me sembla être important. Peut-être que ma patience, mon attention, mon implication personnelle à venir vers lui allaient nouer une relation entre nous, ce qu'en psychothérapie on appelle le « transfert ». Il n'y a rien eu. Il a semblé indifférent à cet événement. Seule une partie de l'équipe soignante m'a blâmé d'être sorti du cadre des soins en allant le chercher hors de l'enceinte de l'hôpital.

Manifestement, cet homme ne voulait plus de lien ni avec l'armée ni avec les soins que l'on pouvait lui proposer. À chaque fois que l'on réussissait à le réinstaller dans son milieu professionnel, il en sortait de la même manière. Je repensais à cette phrase : « Engagement et désengagement sont pris dans un même mouvement. » Irait-il mieux une fois réformé ? Il fallait accepter cette éventualité, même si elle était peu flatteuse pour le Service de santé et pour les armées en général. Si le problème avait été posé dès l'engagement, quel était-il ?

Dans ce cas comme dans les quelques autres que j'ai rencontrés, j'ai constaté que la période antérieure à l'engagement est lisse, que les récits de l'enfance et de la vie de famille sont banals. J'ai alors commencé à douter qu'il avait eu l'envie d'être militaire lors de son engagement. Peut-être n'avait-il jamais eu la vocation au sens étymologique du terme, c'est-à-dire se sentir appelé à servir. Peut-être n'avait-il jamais cru aux idéaux. Au temps des soins et des entretiens psychologiques, le constat était que ces idéaux ne fonctionnaient plus.

D'une manière générale, que ce soit pour les militaires qui ont été en difficulté dans leur parcours professionnel comme pour ceux pour lesquels la carrière a été harmonieuse, les idéaux demeurent. C'est le côté parfois moqué des associations de vétérans : les idéaux restent le lieu symbolique qui les réunit. Ils aiment à se rappeler qu'ils ont partagé des épreuves similaires, qu'ils y ont établi des liens à vie, qu'ils y ont célébré les mêmes valeurs. Pour d'autres, c'est ce qu'il se produit dans le cas que nous avons raconté, ces valeurs n'existent pas ou n'existent plus. Elles ne peuvent plus être un secours pour repartir, pour reprendre la route.

Pour faire la « route » dans la carrière militaire, il faut une flamme. Il faut le désir de servir son pays, la croyance dans les honneurs du métier, le goût des liens de camaraderie que l'on peut y tisser. Ces trois facteurs psychologiques sont l'essence de cette flamme. Lorsqu'elle n'existe plus, la direction se dérobe et c'est la sortie de route. ┐



HAÏM KORSIA

LA ROUTE ET LE DOUTE

La route... Que d'images vous viennent à l'esprit à l'énoncé de ce seul mot ! Route de la soie, route 66, route des vins, nationale 7... L'une, simple et peut-être plus prosaïque, s'impose cependant, bien sûr, celle de la voie de communication qui relie deux points dans l'espace. Et puis apparaît le chemin comme un but : celui de Compostelle, la Voie sacrée, les pérégrinations des Hébreux dans le désert, et Abraham qui doit tout quitter pour un ailleurs que l'Éternel lui indiquera, que le Chemin lui fera découvrir. Et si la route était l'ultime nom divin, celui qui nous force à nous mettre en mouvement, à nous dépasser, à enfin sortir de notre Égypte intérieure pour être celui ou celle que notre Créateur rêve que nous soyons ? La route comme notre moteur.

J'aime l'idée de *Dubito ergo Deus est*, selon Descartes, résumé de *Dubito ergo cogito, cogito ergo sum, sum ergo Deus est*, car c'est de notre doute que vient l'idée de Dieu. Or la route, tracée depuis toujours, nous libère du doute. Mais pas du doute de savoir si c'est le bon chemin ou non. En fait, il existe toujours un doute fondamental dans les décisions des hommes qui laisse toujours une place à Dieu. Une incertitude, un hasard, quelque chose qui nous offre de pouvoir nous tourner vers Celui qui sait. La route diminue le doute, mais elle ne peut pas l'éteindre.

Quand on prend la route, on quitte un endroit. Et d'ailleurs, « endroit », en hébreu *Makom*, est l'un des noms de Dieu, car Il est l'endroit du monde. Un chemin nous fait toujours quitter quelque chose, quelqu'un ; on chemine et on se dirige vers autre chose, vers un ailleurs, fait d'espérance, de curiosité, de promesse. Ce sera peut-être de la détresse, mais nous ne le savons pas encore... Prendre la route, c'est donc partir, quitter la quiétude d'un foyer, la chaleur d'une famille, d'une patrie parfois, pour un ailleurs incertain, peut-être dangereux : quitter la France pour le Mali, pour l'Afghanistan, pour tous les théâtres d'opérations... C'est aussi, souvent, laisser derrière soi la désolation, la servitude et la déréliction pour avancer vers une terre d'accueil, une terre promise, une espérance de renouveau : ainsi les Hébreux fuyant l'Égypte derrière Moïse, ou toutes ces populations dévastées par la guerre ou la famine, par le malheur, la pauvreté, cherchant ailleurs un avenir meilleur.

Derrière cette idée de fuite d'Égypte, que l'imagerie populaire a conservée, il y a les commentaires rabbiniques qui refusent d'envisager un abandon, une débâcle ou même une évasion. C'est lors de la sortie

d'Égypte qu'il est dit dans le texte biblique que « pas un chien n'éleva la voix », comme si même les animaux percevaient le côté miraculeux de ce qu'il se passait. Car c'est avec l'accord de Pharaon et avec les richesses que les Égyptiens leur devaient que les Hébreux s'en vont. Il ne s'agit pas d'une dé-route, mais d'un passage. Et c'est justement le nom hébreu de la fête de Pâque, *Pessah*, « le passage », que l'on peut décomposer en *Pé*, « la bouche », et *Sah*, « qui raconte ». Nous découvrons alors une nouvelle interprétation de la route, celle de dégager du sens par le récit. Une route, un chemin et un périple ne valent que par le récit que nous transmettons à nos enfants et aux enfants de nos enfants. Elie Wiesel affirmait que « vivre une expérience et ne pas la transmettre, c'est la trahir ». Ne trahissons-nous pas nos routes et nos chemins, nos itinéraires et nos destins en ne les chantant pas aux générations suivantes ?

Partir, c'est cheminer sur la route, rencontrer l'Autre, se confronter à l'altérité, à la différence, l'accepter, la comprendre, l'admettre, sans quoi la route deviendrait une impasse. C'est faire face aux difficultés de l'avancée, mais conserver l'intime conviction que le bout du chemin sera un accomplissement. Tant de professions considèrent que la formation de l'impétrant n'est pas achevée tant qu'il ne prend pas la route. C'est bien que celle-ci offre une forme de vérité par la rencontre. Ces mêmes rencontres que Kessel décrit de façon si lumineuse dans *Les Cavaliers* où son amour de l'Afghanistan et de ces contrées si différentes n'a d'égal que son verbe qui décrit les routes et les paysages, les hommes et leurs efforts de vie. Encore et encore. Encore et toujours.

C'est justement de la force de la régularité du passage des hommes que la route existe. Il y a un miracle à faire sien un chemin que d'autres ont su emprunter et donc créer, mais à malgré tout rester maître de sa destinée. C'est ce sentiment qui disparaît lorsque nous ratons une sortie d'autoroute et que nous sommes condamnés à rouler vingt kilomètres de plus avant de faire... demi-tour. Les trois cents premiers kilomètres avaient un sens, les vingt derniers non. La route n'est plus mienne. Et encore, dans mon exemple, il y a le biais de l'autoroute, qui est une route... privée. La liberté associée à la route s'estompe sur une route où il faut payer. Car la liberté ne s'achète pas.

En hébreu, la Loi se dit *Halakha*, « la marche ». Incroyable que ce qui semble nous enfermer, nous limiter, la règle, nous place en réalité en situation de mouvement et donc d'évolution. C'est précisément ce qu'il se passe sur la route où nous semblons enfermés par l'itinéraire alors que notre déplacement change toutes les données de notre vie. C'est ce que la sagesse populaire

a conservé avec le dicton : « Celui qui change d'endroit change de destin. » La loi juive est donc une marche vers l'accomplissement et non une exégèse de textes jaunis. Ce mot est formé de *halakh*, « il marche », et de la lettre *hé* indiquant la transcendance, la direction. C'est, pour chacun de nous, le *Lekh lekha*, le « Va pour toi » d'Abraham. Ce dernier répond à l'appel divin de tout quitter, mais il doit réinvestir le chemin déjà accompli par son père. Oui, redéfinir le sens de cette route. Car si son père fuyait la colère du roi Nemrod, Abraham, lui, doit faire le choix de se mettre en marche, volontairement, et surtout sans destination précise, « vers une terre que Je t'indiquerai » propose Dieu. La route comme horizon, ou plutôt la promesse d'une promesse. La Route est la promesse. Et si la légende a pensé salir ou punir par son errance le « Juif errant », qui a dit qu'il erre alors qu'en fait il avance sur la Route ?

Marcher, progresser... Comment ? Prendre la route, c'est aller vers un ailleurs. La Terre promise que les Hébreux ont atteinte après quarante ans de difficile progression, c'est aussi la terre d'accueil que les migrants espèrent, c'est aussi parfois le terrain d'opérations que les soldats rejoignent pour défendre les idéaux qui forgent la sincérité et la sécurité de notre vie en commun, ici en France. La Route, au plan individuel, c'est la destinée de chacun ; nous « tombons » tous un jour du nid pour avancer dans la vie, faire la rencontre de l'Autre et nous accomplir. Et pour s'appliquer à rejoindre ce que tous les croyants savent être notre Terre promise. Et pourtant, que de fausses routes, que de tâtonnements, d'erreurs et de regrets... Il semble plus simple de demander, de suivre les rails de la vie que d'autres veulent choisir pour nous. Mais c'est là que la sagesse d'un vieux sage, rabbi Nahman de Braslav, vient nous éclairer : « Ne demande pas trop ton chemin, car tu risquerais de ne pas te perdre. » En une phrase, il nous explique que dans la vie il n'y a pas de fausse route ; il n'y a que des chemins de traverse qui nous offrent de nous retrouver. La Route nous ouvre à l'Autre et à nous-même. À celui que nous pourrions devenir, ou plutôt advenir. Et c'est peut-être le plus difficile. ─



YANN ANDRUÉTAN

LE VET ERRANT

« Une route est près d'ici/ J'entends le bruit des voitures/ Le vent, les pas indécis/
D'une lourde créature/ Qui va, qui vient, qui soupire/ Trébuche sur les cailloux/
Implore, mendie, expire/ Est-ce un dieu ? Est-ce un voyou ? »

Robert Desnos (Contrées)

Lors de sa sortie en salle en 1982, année exceptionnelle pour le cinéma avec notamment *Blade Runner*, *Tootsie*, *E. T.*, *Tron*, *Honkytonk Man*, rien ne laissait présager le succès de *Rambo* (*First Blood*), film de Ted Kotcheff adapté du roman éponyme de David Morrell, et la propulsion de son acteur principal, Sylvester Stallone, au rang de superstar, de héros, d'icône de l'Amérique de la fin de la guerre froide – qu'aurait donné le film si Steeve McQueen avait tenu le rôle comme cela avait été envisagé quelques années auparavant ?

Comment expliquer ce succès ? Tout d'abord parce que *Rambo* sort dans le contexte bien particulier du début des années Reagan où l'on commence à parler de la guerre du Vietnam autrement que par la seule contestation, et parce qu'il évoque une réalité : la difficulté pour les vétérans de ce conflit de se réintégrer dans la société.

Ensuite parce qu'il s'agit d'une variation d'un thème s'inscrivant dans une tradition ancienne. Un vagabond, John Rambo, erre sur une route. À l'entrée d'un village de l'Amérique profonde, le shérif lui déconseille de s'y arrêter et d'y chercher des ennuis, mais il décide tout de même d'y faire halte car il espère y trouver le dernier de ses frères d'armes. Emprisonné pour vagabondage et refus d'obtempérer, les brimades que lui inflige l'adjoint du shérif déclenchent des flash-backs : il se croit à nouveau torturé comme lorsqu'il était prisonnier au Vietnam – rares sont les films qui représentent des syndromes psycho-traumatiques – ; *Rambo* va permettre au public de se familiariser avec le concept de Post-Traumatic Stress Disorder (PTSD). Il s'enfuit et se réfugie dans la forêt où il va mener sa guerre d'abord contre la police puis contre la garde nationale. Car Rambo est un guerrier surentraîné, un ancien des forces spéciales, qui fait vivre à ses assaillants ce que les GI ont subi dans la jungle vietnamienne. Finalement, grâce à l'intervention de son ancien chef, le colonel, il libère le shérif qu'il avait capturé et se rend. Notons deux divergences entre le film et le roman car elles sont de taille : le shérif est lui-même un vétéran, mais de la guerre de Corée, et Rambo et lui meurent tous les deux... Le premier appartient à ces vétérans de la guerre oubliée, le second à ceux de la guerre perdue.

En quelques années, John Rambo devient une nouvelle figure archétypale : l'ancien combattant rejeté, machine de guerre, victime et

aliéné cherchant la guérison et la rédemption au sein d'une population indifférente ou hostile. Il incarne aussi le vagabond sans nom qui surgit de la route.

■ Sur la route

La route est un objet ambivalent. Les hommes y prêtent peu attention, mais ils ne se déplacent presque jamais en dehors des routes. Celles-ci sont profondément humaines d'abord comme objets, fruits de la technique, mais aussi parce qu'elles structurent l'expérience de l'espace dans lequel nous évoluons. Il est ainsi difficile de penser hors de la route. Nous choisissons un itinéraire, même en terrain libre, en fonction d'une intention : le plus court, le plus long, celui qui rapproche d'un centre d'intérêt ou qui éloigne d'un danger supposé. La route s'inscrit dans le paysage avant même d'exister du fait des contraintes physiques ou humaines.

Sapiens était à l'origine un nomade qui, au paléolithique, suivait les troupeaux de grands mammifères. La voie existait avant son invention par l'homme : une trace laissée par les animaux – certains (fourmis, troupeaux d'herbivores...) empruntent toujours les mêmes itinéraires. Mais quand moins d'un million d'individus se partage plusieurs continents, il est difficile de reconnaître l'ami de l'ennemi. L'échange est nécessaire à la survie : aliments, objets, techniques et femmes, comme le prouve la génétique... Mais l'autre peut aussi choisir de s'en emparer sans contrepartie. De la route peut ainsi surgir le bien comme le mal. Avec la sédentarisation, le phénomène a pris sans doute plus d'ampleur, d'autant que subsistaient (et aujourd'hui encore) des groupes nomades. Qui est celui qui surgit de la route ? Un marchand, un camelot, comme dans le mythe indien de Kokopelli¹, qui apporte objets et informations, et fait quelques enfants, ou un malandrin, un voleur, un violeur et un assassin ?

■ *Lonesome cowboy*

La route est un lieu dangereux où le destin s'abat sur les mortels. C'est là qu'Œdipe rencontre un vieil homme, qu'ils se disputent et qu'il le tue ; la suite est connue. C'est sur la route d'Emmaüs que les disciples rentrant de Jérusalem croisent un homme étrange qui

1. Figure mythologique populaire dans les populations amérindiennes du sud-ouest des États-Unis, cet esprit est associé à la joie, aux échanges et à la fécondité ; c'est aussi un conteur, un guérisseur.

se révélera être le Christ. Sur la route de Damas, Saül deviendra Paul. Bien plus tard, David Vincent, perdu, y découvrira des extraterrestres.

Les scénaristes et les réalisateurs de westerns des années 1950 à 1970 n'ont pas oublié cette leçon. La route est l'accoucheuse de l'homme du destin. Un homme arrive dans une bourgade, c'est un vagabond qui ne donne pas son nom ; méprisé par les notables, il va affronter et éliminer celui ou ceux qui détiennent le pouvoir de façon illégitime puis repartir. Telle est la trame de bien des films, notamment de la « trilogie du dollar » avec Clint Eastwood². C'était déjà celle de l'*Odyssée* – on notera le coup d'œil appuyé à Homère dans *Mon nom est Personne*³. Le cinéma japonais a produit des récits analogues – *Pour une poignée de dollars* est un remake de *Yojimbo* d'Akira Kurosawa. La tradition du guerrier errant, le fameux rônin, est ancienne ; elle date de la décadence de la caste des guerriers au cours de l'ère Tokugawa (ou période Edo, 1600-1868). Le rônin est semblable au héros de western : il arrive par la route, tue les représentants du pouvoir illégitime et s'en va. L'avatar ultime de ce type de héros est sans doute Mad Max, créé par George Miller, qui erre dans un monde post-apocalypse au volant de sa voiture : nul ne sait qui il est ni où il va, mais, souvent contre son gré, il aide une communauté tout en provoquant un bouleversement de l'ordre établi.

Car ces héros sont les porteurs d'une violence brutale et sans limite, mais aussi des perturbateurs de l'ordre établi. Ils recherchent la paix, mais celle-ci n'est pas pour eux. Ils sont aussi des révélateurs. Le meilleur exemple se trouve sans doute dans *Un homme est passé*⁴. L'action se déroule dans l'Ouest américain profond des années 1950. Un homme descend d'un train dans une ville où celui-ci ne s'arrête habituellement jamais. Il est manchot et recherche un homme au patronyme japonais. Il est rapidement l'objet de l'hostilité et de l'agressivité des habitants, mais il se révèle un adversaire tenace, mettant au jour leurs lâchetés et leur silence après qu'en 1941, suite à Pearl Harbor, quelques-uns d'entre eux ont tué le vieux Japonais par dépit ou par vengeance. Ironie de l'histoire, le manchot recherchait le vieil homme pour lui remettre une médaille que son fils s'était vu décerner à titre posthume pour acte d'héroïsme.

2. *Pour une poignée de dollars*, *Pour quelques dollars de plus* et *Le Bon, la Brute et le Truand* de Sergio Leone, de 1964 à 1966.

3. Film de Tonino Valerii sorti en 1973 avec Terence Hill et Henri Fonda. Le personnage de Terence Hill se fait appeler Personne, comme Ulysse interrogé par Polyphème.

4. De John Sturges avec Spencer Tracy, 1955.

Delirare

Génératrice de violence, la route accouche aussi parfois d'hommes étranges. Délirer vient du latin *delirare*, qui signifie littéralement « sortir du sillon ». Ainsi l'homme qui délire est celui qui sort du sillon de la conscience et de la réalité. Le fou, le vagabond, l'errant possèdent la même dangerosité, le même potentiel de violence, de remise en cause de l'ordre, d'anomie.

Une proximité qui se retrouve dans la figure des Ménades, en latin les Bacchantes, ces nymphes qui prirent soin de Dionysos enfant, dont le nom est utilisé pour désigner des groupes de femmes prises de folie ou d'extase et qui errent dans la campagne. Gare à l'homme qui les croise : comme Penthée ou Oreste, il sera mis à mort. Le mot ménade partage une étymologie avec manie : la *mania* des Grecs, le « délire » et la « folie ». Dans la Grèce antique, la Ménade est doublement dangereuse, car elle incarne la folie destructrice, mais aussi la femme redevenue sauvage, sortie de la prison qu'est le gynécée. Elle s'attaque à l'ordre des pères et des hommes par la destruction et le meurtre. Elle incarne l'anomie : en quittant le lieu policé (*sic*) de la cité, la femme retourne à la sauvagerie et donc à la folie.

Ainsi le fou errant serait par nature dangereux. Comme le fait remarquer Michel Foucault dans son *Histoire de la folie à l'âge classique*⁵, la seule solution serait de l'enfermer. Pourtant le fou n'est pas le seul à voir ses libertés limitées. Dans les années 1830, alors que sont élaborées les lois sur l'hospitalisation sous contrainte, les vétérans des guerres napoléoniennes, les fameux demi-soldes, sont eux aussi soumis à un contrôle de leurs déplacements, soupçonnés de conspirer ou de fomenter quelques mauvais coups.

À la fin du XIX^e siècle, les aliénistes vont s'intéresser à une nouvelle forme de patients : les fous voyageurs. Bien intégrés, ils ont une famille, un travail, et un jour, impulsivement, ils quittent tout dans une sorte d'état d'altération de la conscience, parcourant parfois des milliers de kilomètres. Ian Hacking⁶ remarque avec justesse que cette « épidémie » émerge à un moment où il est socialement acquis qu'il faut enfermer les fous et que se développent les voyages. Le fou voyageur inquiète par l'étrangeté de son comportement. Que fait-il sur la route ? Cette méfiance se retrouve en Allemagne dans les années 1920, après la défaite : les vétérans rendus inaptes à la reprise d'une vie ordinaire pour ce que nous nommerions des raisons psychiques sont soupçonnés d'avoir été à l'origine des troubles de

5. M. Foucault, Paris, Plon, 1964.

6. *Les Fous voyageurs*, Paris, Les Empêcheurs de penser en rond, 2002.

1918 et 1919. Une opinion qui amènera la Wehrmacht à revoir ses procédures de prise en charge de ses anciens soldats et à considérer la névrose de guerre comme une blessure comme les autres.

À la fin des années 1960, mais surtout durant les années 1970, se construit l'idée qu'il existe une association entre désinsertion sociale, folie et anciens combattants. Des études menées alors montrent que ces derniers ont plus de mal que d'autres à trouver un travail et à avoir une vie de famille, que beaucoup deviennent SDF ou sont sujets à la violence. C'est l'époque où des psychiatres font émerger le concept de Vietnam War Syndrom, redécouvrant en fait le trauma psychique. Dans la fiction, le vétéran du Vietnam, à l'instar de Rambo, est un déraciné. Il ne parvient pas à rester en place, il cherche à faire durer le groupe de camarades qui s'est substitué à la famille. Il prend alors la route, comme le héros de *Né un 4 juillet* d'Oliver Stone (1989) ou le capitaine Willsdorf du *Crabe-Tambour*⁷, qui, lui, choisit la mer, le lieu ultime du déracinement.

De la route, nul ne sait ce qui va surgir. Il en est de même pour le voyageur : « Qui vais-je rencontrer ? », « que va-t-il m'arriver ? ». Car le voyage entraîne une modification de celui qui l'entreprend. C'est un écrivain, Jack Kerouac, qui popularisera l'idée que ce qui compte, c'est le voyage et les transformations qu'il induit : « Rien derrière, tout devant. » Un thème né à la fin du XIX^e siècle lorsqu'il devient plus facile de voyager.

Dans *Le Héros aux mille et un visages*, le « mythologue » Joseph Campbell⁸ théorise l'idée que dans tous les contes, légendes ou histoires, le personnage débute un périple qui, après un certain nombre d'étapes, fait de lui un héros. *Le Magicien d'Oz*⁹, chef d'œuvre du cinéma américain, utilise ce thème : afin de pouvoir rentrer chez elle, Dorothy doit obtenir l'aide du fameux magicien ; sur la route de briques jaunes qu'elle emprunte, elle rencontre différents personnages qui ont également besoin d'aide et qui l'accompagnent dans sa quête¹⁰. Dorothy passe ainsi par les douze étapes conceptualisées par Campbell, dont le passage dans un monde extraordinaire, l'acceptation du défi, la rencontre avec des ennemis et des alliés ; elle affronte la mort, s'empare de l'objet convoité et, enfin, retourne au Kansas. Ainsi ses compagnons et elle deviennent des héros en affrontant leurs faiblesses pour vaincre la méchante sorcière de l'Est.

7. Pierre Schoendoerffer, 1977.

8. Essai de 1949 où l'auteur invente le concept de mono-mythe : il n'existe qu'un nombre limité de structures qui se retrouvent dans tous les mythes.

9. Victor Fleming, 1939.

10. Le film est antérieur de dix ans et semble valider les thèses de Campbell. Mais comme Kurt Vonnegut l'a résumé dans son propre mono-mythe : le héros a des problèmes, le héros résout ses problèmes...

Mais cette transformation peut être plus sombre ; l'*Odyssee* s'achève par un massacre ! Dans *Apocalypse Now*¹¹, le capitaine Willard doit se rendre au bout d'une rivière pour tuer le colonel Kurtz devenu incontrôlable. La progression sur l'eau arrache les oripeaux de civilisation et chacun des protagonistes se transforme – Willard se sent de plus en plus proche de Kurtz.

Le chemin, la route possède un lien fort avec l'évocation de la mort, car elle implique un début, un milieu et une fin. Et prendre la route comporte toujours un risque, la possibilité de faire une mauvaise rencontre.

Le mythe de l'étranger

Dans les années 1980 renaît donc un mythe aussi ancien que la guerre et la route, celui du vagabond au passé trouble apportant à la fois le désordre, la violence, mais aussi une possibilité de rédemption pour le collectif.

Rambo crée un imaginaire autour du vétéran. Pour le meilleur et pour le pire. Il incarne le combattant blessé dans sa chair mais aussi dans son esprit. Il attire d'ailleurs l'attention sur un véritable problème social, la réinsertion des anciens combattants, à une époque de convergence des luttes entre les associations de vétérans et les féministes, qui veulent une meilleure connaissance du trauma psychique, ce qui sera fait par son nouvel avatar : le Post-Traumatic Stress Disorder (PTSD).

Les anciens combattants vont faire une très mauvaise publicité au film lors de sa sortie en salle, pointant ses incohérences et l'accusant de créer un climat de méfiance envers eux. Mais leurs critiques, parfaitement recevables, vont se perdre dans ce qui apparaît de plus en plus dans les années 1980 comme un problème de reconnaissance : dès qu'une œuvre de fiction présente un personnage au passé militaire, on lui reprochera de le faire de façon caricaturale, comme dans *Miami Vice* ou *Magnum* par exemple. Ces associations pointent néanmoins un fait important : il semble impossible de banaliser la figure du vétéran, qui doit garder une faille, une blessure et, comme je l'avais déjà exposé dans un article précédent¹², confisquer la parole.

Malgré ces critiques, *Rambo* va imprimer sa marque dans l'imaginaire des spectateurs. Il inaugure en effet une nouvelle phase du cinéma de guerre, de celui évoquant le Vietnam en particulier. Durant

11. Francis Ford Coppola, 1978.

12. « Le son du silence », *Inflexions* n° 39 « Dire », 2018, pp. 165-170.

les années 1970, les films sur ce thème dénonçaient le conflit, son absurdité, les exactions commises ; c'était un cinéma de contestation. Avec les années 1980 naît un cinéma de la guérison. *Rambo* supplante *Hair*¹³ ! C'est d'autant plus un film de guérison qu'il va grandement participer à la prise de conscience et à la reconnaissance du PTSD par les Américains – on remarquera d'ailleurs que dans le film la guérison du héros doit d'abord passer par celle de la société américaine. ┘

13. Comédie musicale de James Rado et Gerome Ragni, 1967, et film de Milos Forman, 1979.



ADRIENNE CHARMET

MARCHER

Un pied devant l'autre, gauche, droite, gauche, droite... La marche debout est l'une des caractéristiques fondamentales de notre humanité. Elle marque le passage du bébé au jeune enfant ; elle est le prolongement de notre station debout. Elle structure une part importante de notre pensée et de notre représentation du monde, signifiant le mouvement, l'avancée, l'avenir, la progression, jusqu'à entrer dans le vocabulaire politique. Elle se différencie de la station debout en ce qu'elle procède d'un déséquilibre fondamental : pour marcher, l'humain projette une jambe devant lui, ce qui l'installe dans un mouvement de balancier qui implique de projeter son autre jambe devant lui et ainsi de suite.

Les anthropologues relient l'augmentation de la taille du cerveau des hominidés et les bouleversements cognitifs qui en découlent au passage à la station debout et à son corollaire, la marche. Libérant leurs membres supérieurs et leur permettant ainsi de manipuler des outils en même temps qu'ils se déplacent, celle-ci a facilité leur installation sur des territoires de plus en plus vastes. Par la suite, et pendant des millénaires, elle a été le seul moyen de déplacement de l'immense majorité des populations, rares étant les personnes assez fortunées pour posséder une monture. Ce n'est qu'à partir du XIX^e et surtout au XX^e siècle, avec l'avènement du transport individuel et collectif de masse, que la marche a pu devenir une activité choisie et non plus seulement subie. Chemin de fer, automobile, autocar, vélo, moto, avion ont profondément modifié le rapport de l'homme à cette pratique.

Pourtant, les raisons qui nous lancent aujourd'hui sur les routes et les chemins, voire hors des chemins, n'ont pas fondamentalement changé. Quelle que soit sa motivation, la marche est une rupture d'avec le quotidien. Elle nécessite de la légèreté (plus ou moins selon les conditions), convoque à la fois une certaine technicité et un grand dépouillement. C'est le mode de déplacement le plus simple et le plus exigeant physiquement, qui permet, plus que toute autre méthode de locomotion, l'improvisation, les changements, l'adaptation au milieu. La marche n'est pas une promenade ; elle est plus longue, plus lointaine, plus radicale.

D'hier à aujourd'hui, et malgré les évolutions technologiques dans le domaine des transports, il est possible de retenir trois motivations principales qui jettent les humains sur les routes, sans qu'il ne soit vraiment possible ni pertinent de chercher à les hiérarchiser.

La marche peut être utilitaire, mais elle est aussi un besoin de se transformer intérieurement, et un moyen d'exploration.

Si, dans les pays industrialisés et pourvus de nombreux transports individuels et collectifs, la marche est essentiellement devenue un loisir, elle reste une contrainte utilitaire et un moyen de transport nécessaire pour accéder à des ressources matérielles (eau ou nourriture par exemple) ou immatérielles (école ou lieu de culte) dans de nombreux pays moins développés. Le marcheur qui se rend dans ceux-ci pour randonner y est vu comme un original, qui a le temps et les moyens de transformer une corvée en loisir. Une réaction que l'on trouve aussi dans des endroits où le transport automobile est courant, mais où la population n'a jamais eu l'occasion ou les moyens de prendre du temps pour arpenter son propre territoire pour le plaisir. Le randonneur se voit alors continuellement proposer d'être pris en stop jusqu'à sa destination finale par des habitants perplexes devant son désir de marcher. Venir de si loin pour arpenter nos pires chemins ? Quelle drôle d'idée... C'est à ces réactions que l'on mesure le changement fondamental de statut du marcheur, pauvre lorsqu'il n'a pas accès à d'autres moyens de transport mécaniques, riche lorsqu'il peut faire le choix de s'en dépouiller.

Mais il reste, dans les pays industrialisés, une population qui garde un rapport particulier à la marche : les militaires. Pour eux, elle conserve son antique fonction de mode de déplacement fonctionnel et quotidien, tout en étant dans le même temps un entraînement qui forme et entretient corps et esprit, y compris sur le plan collectif au sein d'une unité. Peu nombreux sont ceux qui la pratiquent en loisir pendant leurs années de service. Elle reste le dernier moyen d'accéder à un espace de conflit, d'exercer une emprise et une forme de contrôle sur un territoire : on atteint puis on quadrille une zone, on la traverse, on y effectue des rondes... On ne s'y rend pas sans but défini. Marcher sur un territoire, lorsqu'on est militaire, c'est y exercer une forme de souveraineté. Elle matérialise une volonté politique, déclinée en action militaire. Elle engage les soldats dans une chaîne de décisions et de responsabilités qui se traduisent, sur le terrain, par cette action de marche en groupe. Elle est héritière de siècles de déplacements de troupes, glorieuses ou défaites, qui ont traversé les continents au rythme des conflits. Elle est collective, grave, parfois douloureuse.

Le soldat contemporain marche chargé, dans une épreuve physique d'où la beauté de la route peut tout de même surgir par effraction, par surprise et lors de moments exceptionnels. Les récits qui en sont faits parlent de longueur, d'épreuve physique, de nuit, d'aubes dangereuses, de marches où l'attention est portée sur le danger et non sur les qualités esthétiques du territoire traversé ou sur

l'introspection, même si les deux sont accessibles par moment. Le soldat de Sentinelle, qui arpente des jours durant les rues de notre pays, expérimente également une forme de marche utilitaire, qui requiert les mêmes qualités d'observation et d'anticipation du danger. Cette marche urbaine, qui semble aux yeux du profane parfois piétinante et sans ligne directrice, est pourtant le contraire d'une errance. Si les militaires ne sont certainement pas les derniers de nos régions développées à pratiquer la marche dans un but professionnel et utilitaire, ils en sont certainement le contingent le plus visible et le plus symbolique, convoquant un imaginaire partagé autour de la douleur et de l'effort collectif.

Pourtant, chaque année, des milliers de personnes prennent la route, sac au dos et bâton en main, de façon volontaire et sur leur temps libre. Pourquoi marchent-elles ? Ces hommes et ces femmes qui se mettent en mouvement par plaisir et loisir puisent souvent leur pratique dans une fonction très ancienne, celle de la marche transformatrice voire rédemptrice, celle qui change intérieurement le marcheur tout au long du chemin. Celle qui peut être un outil d'aide à la décision ; un temps de transformation personnelle. Il est fréquent de se lancer sur la route lorsque l'on a besoin de trouver de la clarté dans sa vie ou de faire des choix. Beaucoup de marcheurs rentrent de ces longues randonnées l'esprit apaisé, en capacité de prendre des décisions qui auraient été plus difficiles auparavant, parce qu'ils ont pris une hauteur de vue leur permettant un meilleur discernement.

Le balancement des pas sur le chemin, dans le silence ou les chants, la solitude ou le groupe, amène l'esprit à se détacher de cette action répétitive et quasiment automatique pour vagabonder vers d'autres pensées. La marche fait alors progresser la réflexion personnelle, intellectuelle ou spirituelle. L'esprit s'agite et passe d'une idée à l'autre, balaie les préoccupations, les soucis, les réflexions, dans une forme de tourbillon et de magma qui peut sembler très loin d'une réflexion structurée. Mais il travaille et sédimente. Sans en avoir conscience, le marcheur, au rythme régulier de ses pas, tamise son esprit : ce qui doit disparaître s'échappe dans l'air du chemin, ce qui doit rester se pose au fond du cœur et de l'esprit. Et au bout de la route, les idées importantes sont tranquillement disposées, prêtes à être structurées et utilisées.

Ainsi peut s'expliquer la fonction très ancienne du pèlerinage, que l'on retrouve déjà dans les vestiges archéologiques préhistoriques comme dans l'ensemble des religions du monde, de la Grèce antique aux religions asiatiques et à l'ensemble des civilisations bibliques. Cette marche religieuse peut être courte, vers un sanctuaire proche auquel les fidèles se rendent en procession, ou bien longue de plusieurs centaines ou milliers de kilomètres, traversant les continents. C'est

une marche d'abord intérieure, porteuse d'une fonction rédemptrice et purificatrice, à la fois individuelle et collective. Le pèlerin se transforme en marchant et porte dans son cheminement les intentions de ceux qu'il a laissés derrière lui. Autrefois imposé, notamment à ceux qui devaient réparer des fautes lourdes, le pèlerinage, par son caractère expiatoire, porte cette fonction transformative.

Si la pratique du pèlerinage perdure encore aujourd'hui, le lien avec une action culturelle classique s'est distendu et l'on trouve sur les chemins des grands pèlerinages anciens, comme celui de Compostelle par exemple, nombre de marcheurs qui ne sont pas pratiquants. Viennent y marcher des gens qui, seuls ou en groupe, cherchent un temps de retrait du rythme du monde, de quête intérieure, de méditation, de transformation spirituelle et physique. Une forme de dépouillement extérieur et intérieur ainsi que la connexion, souvent inconsciente, avec une généalogie immense de pèlerins dans laquelle chacun d'entre eux vient ajouter ses pas. La dimension patrimoniale et identitaire des grands chemins de pèlerinage, quelle que soit la religion concernée, est fondamentale.

Certains grands chemins de randonnée, qui n'ont rien de spirituel, exercent également ce type de fonction à la fois transformatrice et identitaire, parce qu'ils ont été consacrés par de nombreux marcheurs au cours des années. Celui qui s'y lance sait que les sacrifices physiques qui lui seront demandés seront récompensés par la beauté des paysages, le sentiment d'accomplissement d'un défi physique, l'inscription dans une lignée de « ceux qui l'ont fait ». Les grands sentiers trans-américains ou néo-zélandais, qui attirent des randonneurs expérimentés du monde entier, mais également des itinéraires difficiles et peu parcourus du continent européen, dans les montagnes alpines et pyrénéennes comme dans les vastes étendues isolées du Nord de l'Europe, sont des destinations privilégiées.

La dimension physique de la transformation par la marche est également importante. Une longue route est une épreuve qui modifie le corps par petites touches, qui l'assèche, le muscle, l'affûte au long des jours. La résistance à la douleur musculaire, aux intempéries ou à la fatigue en font une mécanique de plus en plus épurée et résistante.

Concomitamment ou non avec cette fonction transformatrice, la marche est également l'instrument le plus commun et le plus pertinent de l'exploration. Il peut sembler incongru aujourd'hui de parler de marche exploratoire dans un monde fini, dont les satellites ont déjà photographié chaque centimètre carré, où il n'existe quasiment plus de zones « blanches » à découvrir et à peine quelques zones « grises » où l'humain s'aventure rarement. Pourtant, marcher sur ou hors des sentiers continue d'être une activité d'exploration personnelle.

Même s'il emprunte des chemins et des itinéraires très connus, le marcheur le découvre avec ses propres sensations, ses yeux neufs, et l'explore ainsi intimement. Il n'est jamais le même, parce que la lumière change, que l'air bruisse différemment... Chacun y construit son expérience. L'exploration peut aussi démarrer au détour d'un sentier, quand le marcheur décide soudain de cesser de suivre la piste balisée pour se lancer dans une orientation et un itinéraire plus personnels, à partir de la cartographie ou d'un azimut. La nouveauté et l'inconnu pimentent alors la marche ; la route se construit au fil de l'eau, sans savoir si la trace repérée sur la carte existera toujours quand on y arrivera, ou si la tenue de l'azimut sera possible sur un terrain inconnu et changeant. Une randonnée sur le territoire français où le paysage est profondément façonné par l'activité humaine, où tout est nommé précisément, où chaque kilomètre est ponctué d'un vieux mur, d'un lavoir ou d'un calvaire, d'un village, de champs ordonnés, de troupeaux, de routes et de chemins, peut tout de même devenir une exploration si l'on y marche avec l'esprit ouvert à la découverte et à l'émerveillement.

Il existe aussi des possibilités d'exploration plus radicales, lorsque l'on se rend dans des territoires plus éloignés ou très différents de son espace quotidien. Marcher dans un paysage qui ne ressemble en rien à celui dans lequel on a grandi est une exploration. C'est le cas dans les étendues très peu peuplées des zones géographiques extrêmes de la Terre, où les populations non sédentaires ne laissent que de rares traces : sans route, sans habitat, sans aucune présence humaine à des dizaines de kilomètres à la ronde, le marcheur entre dans une forme de découverte d'une nature différente et convoque un rapport au terrain très particulier. On y cherche des traces infimes, un sentier à peine discernable dans un sol de cailloux et de mousse, la trace d'un foyer, les signes presque invisibles d'une présence humaine nomade millénaire. Ce sont alors des émotions nouvelles, le sentiment d'être le premier humain à découvrir cette terre. L'exploration est autant extérieure qu'intérieure, et peu importe que des satellites quelques kilomètres au-dessus de nos têtes soient en mesure d'en photographier chaque arpent... L'immensité vide et parcourue par les vents est un appel irrésistible à la marche.

Par son rythme nécessairement plus lent que celui offert par les transports modernes, la marche permet de redécouvrir le monde avec nos cinq sens ainsi que d'expérimenter des rencontres avec les occupants, humains ou animaux, d'un territoire. Même en solitaire, la marche est tout sauf une activité isolée. Celui qui arpente un territoire y est repéré par la faune sauvage tout comme par les animaux domestiques, qui souvent avertissent de son arrivée. Les habitants

travaillant dehors, en montagne ou dans les campagnes, de même que les yeux qui suivent le randonneur traversant un village depuis les fenêtres des maisons, sont autant de rencontres potentielles et de discussions qui permettent de mieux comprendre le paysage et son histoire, ses habitants, ses particularités. Le marcheur explore son environnement tout autant qu'il est un objet d'attention. Le rythme lent de sa progression donne lieu à un apprivoisement mutuel, favorisé par les besoins du marcheur qui demande parfois de l'eau, un endroit où coucher, un renseignement.

Solitaire ou en groupe, la marche est toujours une découverte singulière et l'expérimentation d'une forme d'exploration et d'apprivoisement, par soi-même et ses sens, d'un territoire et de ses habitants. La marche permet de se laisser envahir par des sons, des odeurs, une ambiance. De se laisser habiter par l'endroit dans lequel on chemine.

Cette exploration intime se matérialise avec force lorsque l'on revient, même des années plus tard, dans un endroit où l'on a marché au long cours : le souvenir du terrain et des sensations vécues est d'une prégnance beaucoup plus grande que pour les territoires parcourus avec des moyens de locomotion plus rapides.

Utilitaires, transformatrices ou exploratrices, tous les types de marche se croisent sans forcément s'opposer frontalement. En témoignent ces cols de montagnes alpines où randonneurs, militaires et parfois migrants peuvent se croiser dans le même espace, chacun marchant sur les mêmes sentiers, portant ses objectifs propres. Chacun peut expérimenter la transformation intérieure et l'exploration d'un territoire dans la même marche.

Quels qu'en soient le but ou le sens, chaque marche est d'abord un rapport personnel entre le marcheur et le territoire dans lequel il évolue. Que ce soit pour le contrôler et le dominer, pour l'explorer ou l'arpenter dans une démarche de transformation intérieure, le terrain est indispensable à la marche et il est le partenaire premier de celui qui la pratique. ─



OLIVIER KEMPF

NAGER DANS LE FLUX

Parmi les définitions de la route données par le *Littre*, retenons celles-ci : « voie pratiquée pour aller d'un lieu à un autre », « route militaire : chemin qui a été percé pour faciliter les opérations militaires », « direction que l'on suit pour aller à un lieu », « chemin que fait ou doit faire un navire dans une direction donnée », « espace que parcourent les astres, les eaux ». Nous proposons ici une définition un peu augmentée : « Itinéraire pour aller d'un point à un autre, parcourant des points de passage et permettant rapidité et économie des efforts. » Les précisions ajoutées insistent sur l'utilité de la route : c'est un objet social et humain, permettant à des humains de parcourir un espace donné pour rencontrer d'autres humains.

Le *Littre* nous enseigne autre chose : la route a d'abord été terrestre. Le mot vient du bas latin *rupta*, qui, au XIII^e siècle, désigne « une grande allée percée dans la forêt ». La route est donc d'abord un chemin sinon de terre, du moins sur la terre ; elle a pu être aménagée et pavée – que l'on songe aux voies romaines dont les vestiges s'observent encore régulièrement au détour de nos campagnes. Mais ces routes se sont progressivement affranchies de la terre ferme : elles ont été maritimes, aériennes, même si le *Littre* ne les mentionne pas, et même spatiales (outre les objets célestes, convenons que nos fusées partent de sites de lancement pour aller se placer sur des orbites définies – et peu nombreuses – ; dans ce cas-là aussi il y a route).

Ce modèle de la route est globalement valable dans le cyberspace. Il y a ainsi des routes principales, des secondaires, des cantonales et des vicinales, sans même parler des grands et petits chemins, traverses et autres layons terminaux faiblement battus... Décrivons brièvement les voies principales. On les désigne par le mot de dorsales, qui peuvent être terrestres ou sous-marines. Le grand public a certainement entendu parler des câbles sous-marins, avec des représentations cartographiques nombreuses et actualisées. Curieusement, il est fort difficile d'obtenir des représentations équivalentes des dorsales numériques qui équipent la terre ferme. Elles sont pourtant aussi nombreuses et, surtout, elles irriguent beaucoup plus de ramifications pour tisser une toile au point serré, ce qui n'arrive pas sous la mer. C'est la première raison de cette non-représentation cartographique. Une difficulté à laquelle il faut ajouter une raison politique, les États n'ayant guère intérêt à faire connaître leurs réseaux. Comme autrefois, la connaissance de la carte est instrument de pouvoir, car la géographie sert d'abord à faire la guerre, même si elle ne sert pas qu'à cela.

Ces dorsales, terrestres ou sous-marines, relient des stations diverses : stations d'atterrissage, points d'échange Internet, fermes de données. Dans ce dernier cas, les besoins en énergie sont énormes et ces lieux de stockage sont souvent localisés à proximité d'arrivées de lignes à haute tension. Il y a ainsi une certaine superposition entre les routes numériques terrestres et les infrastructures existantes : elles suivent les autoroutes, les voies ferrées ou encore, à distance, les lignes à haute tension.

Ces fibres, câbles et lignes informatiques paraissent donc continues. Survient déjà une première exception : d'autres réseaux peuvent supporter une route cyber. Un réseau électrique, par exemple, peut transporter de l'information numérique : c'est la logique des compteurs Linky, installés par EDF chez la plupart des Français et permettant de mesurer continûment la consommation électrique. L'information est partagée par le particulier et l'exploitant. La ligne électrique qui aboutit chez vous est ainsi une route numérique. La route numérique n'est donc pas aussi spécialisée qu'on le pense au premier abord.

De même, certaines routes numériques ne sont pas matériellement continues, ce qui constitue, pour le coup, une différence de nature avec les autres routes terrestres – celles maritimes, aériennes et spatiales sont œuvres de l'esprit, traits posés sur la carte, concepts plutôt que réalités tangibles. En effet, beaucoup de communications cybernétiques utilisent les ondes : pensez-à votre ordiphone sur lequel vous pouvez sélectionner ici le Bluetooth, là le Wifi, celui-ci étant encore 4G, celui-là déjà 5G, quand tel ou tel appareil reçoit ses données d'un satellite sidéral... D'ailleurs, la plupart des terminaux (imprimantes, rétroprojecteurs, matériels audiovisuels...) sont désormais connectés par onde et la tendance va s'accroître avec les réseaux de cinquième génération (5G) et de sixième génération (6G), déjà annoncée.

Mais surtout, la différence la plus structurelle tient à la façon dont les « objets » utilisent les routes. L'Internet est ainsi fait – et son protocole de communication est devenu un standard, au-delà même du monde de l'Internet proprement dit – qu'un message allant d'un ordinateur A à un ordinateur B ne va pas suivre une route unique mais une multitude, selon deux procédés. Tout d'abord, pour des raisons de duplication, donc de sécurité, la plupart des messages sont stockés à deux endroits différents, dans deux entrepôts de données distincts et si possible éloignés. C'est l'une des raisons qui expliquent qu'une majorité du trafic Internet mondial passe par les câbles transatlantiques : les applications américaines vont ainsi copier de l'autre côté de l'Atlantique tout message émis sur l'une de ses rives.

Votre recherche Google – ou Qwant, puisque vous êtes attentifs à utiliser des logiciels européens – est ainsi enregistrée simultanément dans une ferme européenne et dans une autre ferme américaine.

Mais surtout, votre message va être transporté par paquets. Il est divisé à l'émission en un certain nombre de lots, chacun numéroté et avec les indications nécessaires (origine, destination, date et heure, ordre de reconstitution...). Chaque paquet va ensuite suivre son chemin qu'il va trouver tout seul, en fonction des disponibilités, c'est-à-dire de la fluidité du réseau. Par exemple, si vous envoyez une photo de votre voyage à Venise à votre grand-mère à Marseille, tel « bout » de la photo passera par Rome, tel autre par Tunis, tel autre par Zurich, Berlin ou Stockholm... et une fois arrivés, ils se recomposeront en une photo similaire à celle d'origine. Supposons que votre photo ait été divisée en dix bouts : elle aura suivi dix chemins différents pour aller de Venise à Marseille. La route numérique n'a plus qu'un lointain rapport avec notre vieille route ancestrale, tracée autrefois par les Romains, le plus souvent sur des traces parcourues par les premiers hommes¹. Alors, l'objet ou le sujet du déplacement empruntait la route d'un seul tenant. Dans le numérique, c'est l'exception.

Plutôt que tenter d'isoler une route informatique, il faut parler des routes et de leur réseau si dense. Certes, les réseaux routiers, ferrés, aériens constituent également des toiles aux mailles plus ou moins serrées, qui doivent composer avec un certain nombre de contraintes géographiques (marais à contourner, vallée à franchir, zone de dépression météorologique, hauts-fonds marins...) mais aussi techniques : il n'est pas de route qui ne soit désormais équipée (signalisation au sol, barrières de sécurité, panneaux statiques ou diffusant des messages, mais aussi caméras, péages, contrôleurs aériens, sémaphores, phares, remorqueurs de ports, balises, radars...). Les routes sont ainsi contrôlées – si le langage courant parle des contrôleurs aériens, il ne doit pas oublier que toute infrastructure routière dispose d'un système de contrôle.

Sans surprise, cela est également vrai pour le réseau informatique. On observe ainsi une course à la taille qui entraîne une explosion du trafic des données. Voici donc un entassement des routes cyber, qu'elles soient physiques (les câbles, toujours plus gros et toujours plus nombreux) mais aussi par ondes (5G et bientôt 6G, mais aussi déploiement d'un réseau de milliers de satellites par Elon Musk). Alors que dans le monde classique, il y aura au maximum la juxtaposition de deux, voire de trois routes sur un même itinéraire (une

1. Lire à ce propos le passionnant G. Roupnel, *Histoire de la campagne française, 1932*, rééd. Presses Pocket, 1998, qui est toujours d'actualité.

autoroute et une nationale, voire une départementale, une ligne TGV avec une ligne ferroviaire classique, ou encore autour des villes la multiplication centrifuge des boulevards circulaires ; à Paris par exemple les boulevards des maréchaux, le périphérique et l'A86), le monde Internet connaît une profusion exponentielle de routes de toute sorte qui irriguent le Globe.

Il y a ainsi densification et ubiquité, au point que la notion d'infrastructure en réseau, souvent imagée par la toile d'araignée, disparaît. Dans le cyberspace, on n'identifie plus les routes. L'infrastructure cybernétique nous enveloppe désormais d'un tissu continu dont on ne distingue plus les mailles. Traditionnellement, la route supporte des flux : ils « empruntent » la route, ils cheminent dessus. Dans le cyberspace, la route a disparu pour se transformer en un océan de flux dans lequel on nage. Peu importe le chemin, seule compte la baignade.

Vous, comme individu, êtes désormais un être cyber, point d'aboutissement de toutes sortes de flux de données : votre ordinateur, votre ordiphone, votre voiture connectée, vos cartes de crédit, bientôt (grâce à la 5G) vos tissus connectés et tous vos objets connectés communiqueront entre eux, sans même que vous en soyez conscient. Ils échangeront des informations, ne serait-ce que l'identification et la localisation de l'objet connecté voisin. Ce flux de données sera immaîtrisable, car celles-ci se propageront d'un bout à l'autre de la Terre sans qu'il soit possible de les isoler. Cela pose d'ailleurs de graves considérations de sécurité, car jusqu'aujourd'hui, une hypothèse de base du domaine était que l'on pouvait réussir à isoler la donnée et les réseaux. Demain, cela sera impossible tant il y aura de flux de données. Il nous faut apprendre à nager dans le flux. ■

L POUR NOURRIR LE DÉBAT



THIERRY BOUZARD

QUAND LE CHANT PART DU PIED DROIT

Le chant dans les armées est le dernier répertoire de chants de métier vivant – nombre de vidéos sont disponibles en ligne pour qui s’y intéresse. En effet, les soldats en font usage régulièrement dans leur activité professionnelle et créent même de nouveaux titres chaque année. Il leur permet d’exprimer leur motivation et de montrer la cohésion de leur unité. Fierté et esprit de corps, ascendant sur l’auditoire, confiance en soi, sens du collectif, motivation, communication interne et externe... Il est reconnu que le chant participe de l’efficacité des unités de combat, raison pour laquelle sa pratique a toujours été encouragée par le commandement à son plus haut niveau. Baromètre du moral du soldat et des unités, son emploi devrait être spécialement suivi. Pourtant, cette pratique se dégrade malgré les notes de service qui tentent d’y remédier.

Des dérives sont ainsi observées lors des déplacements au pas cadencé. Un exemple en est donné par une vidéo d’une compagnie parachutiste mise en ligne en 2017 et qui totalise plus d’un million de vues¹. Elle est techniquement bien réalisée, mais l’interprétation du chant concentre les principaux défauts que l’on peut observer aujourd’hui : ralentissement de la cadence, avalement des fins de vers et baisse du ton. Dans les commentaires, la « tradition » est invoquée pour justifier ces changements. Il faut y voir aussi sans doute le besoin pour les jeunes générations de se distinguer. Le problème vient quand ces erreurs s’institutionnalisent. Dans le cas que nous évoquons, un régiment d’élite, par le biais d’Internet, va servir de modèle d’une mauvaise interprétation et, par son exemple, multiplier les défauts. Il n’y a pas matière à sanctionner, car le problème est esthétique, culturel et non réglementaire. Pourtant, à terme, c’est la cohésion et donc le moral des troupes qui sont en jeu. Les interventions nécessitent tact et discernement, car le soldat et l’encadrement croient bien faire en respectant les « traditions » et n’ont pas conscience des dégâts qu’ils génèrent.

1. <https://www.youtube.com/watch?v=0w3eYrmUNgE&t=7s>

Marcher à contre-pas

Dans l'armée française, le chant s'apprend à l'imitation ; il n'existe pas d'habilitation et encore moins de formation pour l'enseigner. Le cadre investi de cet enseignement n'est généralement pas musicien et travaille à l'oreille. Aujourd'hui, les modèles sont des vidéos sélectionnées sur YouTube davantage pour leurs qualités visuelles que musicales. Ainsi, depuis plusieurs années, voire plusieurs décennies, on constate, comme déjà évoqué plus haut, un ralentissement de la cadence, l'avalement des fins de vers et la baisse du ton. Il en résulte des paroles incompréhensibles et une posture caricaturale de la troupe, à la limite du vacillement. Le problème se situe dans le contre-pas.

Le règlement et un usage immémorial font démarrer le pas de déplacement sur le pied gauche. Il n'est pas question de changer. Pour autant, environ deux tiers des chants militaires devraient se chanter avec une attaque sur le pied droit. Cette particularité n'est généralement prise en compte ni par les soldats ni par l'encadrement, alors qu'elle se pratique à l'étranger. Ainsi le défilé en chantant à contre-pas a des conséquences sur l'exécution du chant, ce qui explique les dérives actuelles.

Le départ du chant sur le pied droit n'est pas une coquetterie de musicien. Le contre-pas est expressément mentionné dans l'édition TTA 107 de 1980² : « En ce qui concerne les départs, pour éviter de faire chanter à "contre-pas", le moniteur doit donner le ton avec la première phrase, puis faire attaquer soit après avoir prononcé 1, 2, 3, 4 si la première mesure du chant est complète, soit après avoir prononcé seulement 1, 2, 3 si la première mesure est incomplète, ce qui est souvent le cas. Exemples : *La Galette* s'attaque après 1, 2, 3, 4 puisque la première mesure est complète, la première syllabe s'attaque sur le pied gauche ; *Rien ne saurait t'émouvoir* s'attaque après 1, 2, 3 puisque la première mesure ne comporte qu'une noire, qui doit se chanter sur le pied droit. »

La synchronisation du pas avec le chant correspond à une double nécessité, de phrasé musical et de versification. Si ces notions ne sont plus familières aux recrues actuelles, les musiciens comprennent immédiatement les nécessités de la première. Dans un chant, les temps forts de la mélodie sont toujours calés avec les temps forts des paroles. Ce devrait donc être sur le pied gauche, indépendamment de l'attaque du chant. Le départ en anacrouse permet d'exécuter la musique en respectant les temps forts de la composition. « Anacrouse : note ou groupe de notes faibles précédant le premier temps accentué d'une

2. Il n'est plus mentionné dans l'édition de 1985.

phrase musicale. L'exemple le plus connu est au début de *La Marseillaise*. Dans les cas de ce genre, l'anacrouse sert à donner de l'élan à la mélodie, dont le caractère se trouverait affaibli par sa suppression. Parfois, elle joue le rôle d'une appoggiature, qui retarde l'entrée de la première note et la fait désirer³».

Les dérives

En marchant à contre-pas, la syllabe finale, qui est presque tout le temps sur un temps fort, se retrouve sur le pied droit et donc assimilée à un temps faible d'où la tendance à l'avalier. Au lieu de « faire désirer la note » et « donner de l'élan », le départ à contre-pas incite donc à avaler les syllabes des fins de vers. Autre dérive, la suppression de deux syllabes : les « lansquenets... » devient les « lans'...⁴ ».

En exemple de l'avalement des dernières syllabes, une vidéo du chant du 3^e escadron du 1^{er} RHP, *Au-delà du possible*, précisément entre 2 h 18 et 3 h 22⁵. À contre-pas, les temps forts sont en italique :

« (Sous) toutes les latitudes
Ils savent servir sans faillir,
Et comme à leur habitude 2
Il s'adap ! tent même au (pire) [curieusement ils accentuent la syllabe « dap »]
Liban, Gabon, ! R ! (CA), 1,2 [il y en a un seul qui prononce « CA »]
En Guyane, au ! Sé ! (négal), 1,2
Partout inter ! vient ! le (Trois). 1.2 [même le nom de l'unité disparaît !]

*Au-delà ! du possible
Tu combats les ty (rans) ;
Si le char ! est ta cible,
Ton arme est le Mi (lan)
Ton arme est le Mi (lan). »*

Les nombreux « ! » sont des enjambements de mesures illogiques du point de vue de l'écriture musicale. S'il fallait respecter musicalement le contre-pas, dans une mesure à deux temps avec une noire pointée et une croche, il faudrait alors écrire une noire sur le deuxième temps d'une mesure liée à une croche sur le premier temps de la mesure suivante et une croche sur la deuxième partie de ce temps.

3. <http://www.cosmovisions.com/musiAnacrouse.htm>

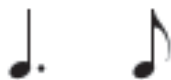
4. À partir de 3 h 30 par exemple dans cette vidéo. http://www.youtube.com/watch?v=WZ_CynMNYMI
Même les élèves-officiers y contribuent : <https://www.youtube.com/watch?v=iREQJivWupQ&t=55s>

5. <http://www.youtube.com/watch?v=cUPWjNX9758>

Le contre-pas donne cette écriture :



L'équivalent corrigé par les musiciens :



Bien évidemment, ceux qui ne pratiquent pas la musique ne perçoivent pas la subtile différence, qui a pourtant de fâcheuses conséquences. Contre-pas généralisé, finales avalées, ralentissement exagéré, balancement caricatural... : dans leur façon de défiler, les soldats en arrivent à se dandiner comme des canards.

Conséquences

En avalant les fins de vers, on supprime la versification. C'est une destruction de la prosodie de la langue. En français en effet, les accents toniques sont souvent sur les syllabes finales des mots. Non seulement il ne faudrait pas avaler celles-ci, mais il conviendrait au contraire de les appuyer fortement, quitte à ce qu'elles soient sèches (comme faisaient les plus anciens). Cette pratique donne un exemple de destruction du langage parlé, avec des paroles qui deviennent incompréhensibles. La signification du chant n'a alors plus d'importance, il est devenu une simple performance vocale. C'est la négation de sa fonction de communication. Pourtant un titre n'est jamais choisi par hasard ; il est même toujours sélectionné soigneusement dans le répertoire en fonction de l'occasion. Au lieu de remplir son rôle de lien entre militaires, et au-delà entre civils et militaires, cette pratique coupe la troupe qui chante de son auditoire et ainsi de l'ensemble de la communauté nationale.

Le partage sur Internet de nombreuses vidéos illustrant cette pratique en fait une sorte de tradition et a un effet amplificateur d'autant plus grave qu'il n'est pas contrôlé. Cette dérive affecte le cérémonial, en particulier les défilés, avec une tendance lourde au ralentissement, qu'il faut systématiquement corriger dans les grandes prestations.

Le chant est un moyen d'expression de la troupe. Du fait de sa répercussion sur le cérémonial et de l'absence de réaction du commandement, cette façon de chanter peut aussi s'interpréter comme une forme de remise en cause inconsciente de l'autorité. Ces pratiques

sont le fait de militaires qui exécutent une prestation, qui « se donnent en spectacle » devant des civils. Or le cérémonial se déroule sous le commandement d'officiers supérieurs et bien souvent d'officiers généraux qui, par leur autorité et leur présence, cautionnent ces pratiques. Ne pas sanctionner ces dérives consiste à les approuver et à autoriser tacitement leur diffusion.

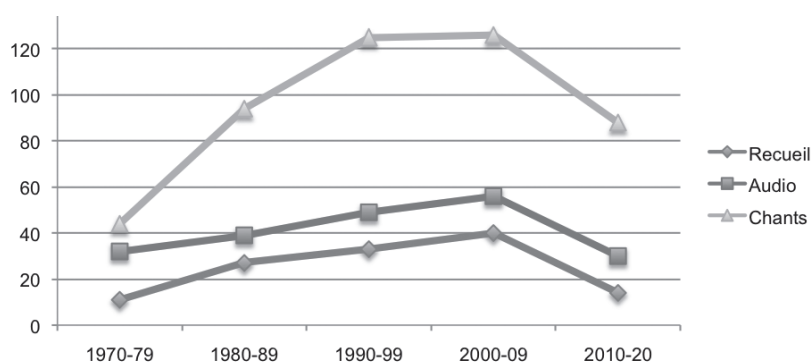
Au-delà des conséquences musicales qui n'intéressent que les musiciens (défaut de l'affirmation de la tonalité et des différents changements harmoniques qui se font sur les temps forts), le contre-pas est donc le défaut majeur qu'il faut traiter en priorité.

Le contre-pas et ses causes, ces usages « traditionnels », affectent directement l'emploi du chant. La pratique vocale de ce répertoire immatériel est difficile à quantifier, car il n'en existe ni observatoire ni suivi. Avec toutes les réserves concernant des publications qui ne sont pas au dépôt légal de la Bibliothèque nationale de France et rarement dans les archives militaires (SHD, COMMAT, écoles...), voici quelques chiffres permettant d'observer des tendances sur les dernières décennies, établis à partir des archives de l'auteur. La documentation réunie concerne cent vingt-cinq recueils de chants, deux cent six enregistrements et quatre cent soixante-seize chants du répertoire militaire. Ces trois indicateurs mettent tous en lumière une baisse significative de la pratique du chant à partir de la décennie 2010.

Recueils de chants : 1970 : 11, 1980 : 27, 1990 : 33, 2000 : 40, 2010 : 14.

Enregistrements : 1970 : 32, 1980 : 39, 1990 : 49, 2000 : 56, 2010 : 30.

Créations de chants : 1970 : 44, 1980 : 94, 1990 : 125, 2000 : 126, 2010 : 88.



Vers un renouveau ?

Certaines dégradations (ralentissement, fin de vers avalées) étaient déjà observées dès les années 1980. Plusieurs notes de services⁶ ont tenté, sans y parvenir, d'inverser le processus. L'encadrement, conscient du problème, a aussi tenté d'y remédier, au moins à quatre reprises. Dès septembre 1970, le capitaine Selosse de la Légion rédige ses conseils qui sont publiés dans les carnets de chants légionnaires à partir de 1985 ; il signale le départ à contre-pas et le ralentissement. Le TTA 107, référence officielle des carnets de chants militaires, a connu deux éditions (1980 et 1985) sans être révisé depuis. Une cassette didactique réalisée par le 4^e REI en 1994 indique le pied de départ et les temps forts dans les enregistrements et les paroles ; elle n'a pas eu de suite. Le double CD accompagnant le carnet de chants officiel de la Légion étrangère depuis 1999 visait à fournir une interprétation de référence pour chaque chant. Le carnet de chants des parachutistes (Diffusia, 2019) fournit les temps forts et le pied de départ dans les paroles.

Même s'il est une pratique vivante et presque quotidienne, le chant intervient dans le temps long. Comme les traditions militaires, les chants sont enracinés dans la mémoire collective. Les temps de commandement de deux ans et l'augmentation de la charge de travail des cadres ne sont pas propices à la réflexion dans la durée nécessaire pour intervenir sur ce répertoire immatériel, d'autant plus que la documentation est parcellaire. Les actions sur cette pratique nécessitent un recul qu'il était déjà difficile d'avoir dans les années 1980 et qu'il est encore plus compliqué d'obtenir dans l'armée de 2021.

Le chant militaire est le dernier répertoire de chants de métier vivant. Son usage est organique ; le commandement ne peut rien imposer. Toutes les tentatives dirigistes pour imposer un répertoire ou interdire certains usages ont été infructueuses. Le règlement s'est révélé inefficace. En effet, il est difficile de commander la popularité, le succès d'un chant, l'envie de l'entonner. En revanche, les interventions sont efficaces pour soutenir et encourager ce qui fonctionne, pour multiplier les occasions de bien chanter (déplacements, repas, popotes...) et pour fournir des outils à même d'appuyer une pratique esthétique. Un cadre d'ordres conçu pour le départ du pas cadencé en chantant, qui distinguerait l'attaque sur le pied droit et sur le pied gauche, éviterait les confusions.

6. Général Delaunay 02323 DEF/EMAT/INS/FG/66 du 17/06/1982 ; général Schmitt 02663 DEF/EMAT/INS/FG/65 du 15/06/1987 ; général Forray 02471 DEF/EMAT/INS/FG/68 du 21/06/1989 et dernièrement le Commandement des musiques de l'armée de terre, 0325 ARM/COMMAT/PILDOM du 07/03/2018.

Depuis que les orchestres régimentaires ont disparu, les professionnels de la musique n'existent plus dans les régiments. Toutefois, certains militaires peuvent avoir de réelles compétences musicales. Sans toujours être irréprochable, la meilleure pratique actuelle du chant dans l'armée s'observe dans les écoles. En effet, les élèves constituent des chœurs autour de musiciens compétents. Les anciens chefs de chœurs des promotions sont des cadres sensibilisés à la pratique du chant facilement identifiables. Ils peuvent être sollicités pour améliorer la pratique en corps de troupe ainsi que dans les centres de formation initiale (CFIM). L'objectif est de promouvoir des modèles en soutenant les pratiques exemplaires.

Les promotions sont une source de chants nouveaux qui passent dans le répertoire courant (*Ceux du Liban*, *Combats de Tu Lè...*). Certaines subdivisions d'armes entretiennent traditionnellement leur répertoire (Légion, parachutistes, troupes de marine). Des armes se sont mises aussi à publier des recueils de chants (transmissions en 2011 ; infanterie en 2018), traduisant un besoin d'intervenir. Et d'après leurs enregistrements, leurs publications de recueils et leurs compositions, quelques régiments cultivent particulièrement une tradition du chant (43^e RI, CEB 51^e RI, 93^e RI, 152^e RI, 1^{er} RHP, 1^{er} spahis...).

Des réalisations de qualité et valorisantes pour le chant militaire existent. Les usages évoluent : depuis quelques années, les promotions de l'École spéciale militaire (ESM) enregistrent des vidéos dans l'église des Invalides⁷ ; le 14 juillet 2019, les élèves officiers se sont produits devant la tribune présidentielle sur une initiative du chef de la chorale de promotion de l'École militaire interarmes (EMIA)⁸ ; pour Noël 2020, ce sont les aumôniers militaires qui ont réalisé des vidéos de qualité (Les Padre)⁹. Ces compétences et ces modèles constituent des références aptes à remédier aux dérives actuellement observées, permettant ainsi au chant militaire de demeurer l'outil de cohésion efficace pour le soldat qu'il a toujours été dans l'armée française. ─

7. Vidéo de la promotion « Général Fourcade » : <https://www.youtube.com/watch?v=icrK7YiyCB4>

8. <https://www.youtube.com/watch?v=Z-HcOvifRUg> et <https://www.youtube.com/watch?v=fmnVJSg3z5A>

9. https://www.youtube.com/watch?v=fgGdUYGDAvc&list=PLnwzhAi7Y83yDUdpdXu_mkaHsrVUUXB0_h&index=7

CHRISTOPHE GUÉ

LE RÔLE DU FRONT D'ORIENT DANS LA VICTOIRE ALLIÉE DE 1918¹

Pendant la Première Guerre mondiale, les Alliés ne parvinrent pas à opérer la percée décisive qu'ils appelaient de leurs vœux sur le théâtre d'opérations du Nord et du Nord-Est (TO du NNE)². L'offensive du général Franchet d'Espèrey dans le massif du Dobropoljé³, sur le front d'Orient, le 15 septembre 1918, représente la seule et unique opération de rupture suivie d'une exploitation qu'ils aient jamais réussie. De la Macédoine, elle les mena jusqu'au Danube et à la Turquie, mais leur victoire resta méconnue. Elle fut passée sous silence par la presse, qui n'évoqua ni la percée dans la montagne ni l'arrivée des Français à Sofia, le 8 octobre.

D'après les partisans et les acteurs de cette offensive, son rôle fut pourtant considérable. Pour le démontrer, ils s'appuyèrent sur la version allemande des faits : le maréchal Hindenburg, chef de l'Oberste Heeresleitung (OHL), ou direction suprême de l'armée de terre, et le général Ludendorff, qui assurait avec lui la conduite des opérations, n'avaient-ils pas affirmé que c'était l'effondrement bulgare dans les Balkans qui avait rendu inéluctable la défaite de l'Allemagne, alors que le front de l'Ouest tenait toujours⁴ ? Les démarches en vue d'un armistice que Ludendorff pressa le gouvernement d'entamer auprès du président Wilson, le 30 septembre, jour même de l'armistice bulgare, semblent confirmer cette thèse.

Or, à bien y regarder, c'est à l'Ouest que tout paraît s'être joué. L'OHL a certes expliqué la défaite par la « trahison bulgare », mais, dans les faits, ce sont les résultats décevants de l'offensive du 21 mars 1918⁵, sur le front de l'Ouest, qui l'amenèrent à douter de l'issue de la guerre. C'est encore l'échec de l'opération Marneschutz-Reims, à la mi-juillet, et la contre-offensive française qui suivit qui mirent définitivement fin à son espoir d'une paix par la victoire ; puis l'offensive anglo-française d'Amiens, le 8 août, « jour noir » de l'armée allemande, mit fin à celui d'une paix de

1. Texte réactualisé d'une communication non publiée, prononcée aux Invalides en décembre 2008, dans le cadre du colloque « 1918 : l'année de la décision » organisé par le musée de l'Armée.

2. Appellation utilisée par l'armée française pour désigner le front s'étirant de la mer du Nord à la Suisse, les Allemands parlant eux du front de l'Ouest.

3. Culminant à 1875 mètres et situé au nord de la Moglena.

4. Voir P. Hindenburg, *Aus meinem Leben*, Leipzig, G. Hirzel, 1920, p. 366.

5. L'opération Michael.

compromis. C'est enfin l'offensive générale alliée du 26 septembre qui amena les chefs allemands à estimer que le front pouvait céder à tout moment et qu'il fallait immédiatement entreprendre des négociations pour faire cesser ce « jeu de hasard irresponsable »⁶, sans que la question de l'effondrement bulgare, alors en cours, fut mise en avant.

Ainsi, à première vue, le déroulement des opérations sur le TO du NNE ne doit non seulement rien à l'offensive alliée dans les Balkans, mais il l'a au contraire favorisée grâce aux prélèvements de troupes allemandes effectués sur ce front en vue des offensives envisagées à l'Ouest. Il n'en demeure pas moins que le moral des Bulgares, auxquels les Allemands avaient laissé la garde de la Serbie et du nord-est de la Macédoine, début 1918, préoccupait alors ces derniers. Aussi était-il important que l'OHL rassure ses alliés⁷ en leur démontrant qu'en France et en Belgique la situation était maîtrisée, et cela ne pouvait rester sans conséquence sur le déroulement des opérations qu'elle y conduisait.

La question se pose donc de savoir si, en dépit des exagérations des acteurs de l'offensive de septembre 1918 dans les Balkans, soucieux de sortir de l'oubli, le théâtre d'opérations d'Orient n'a pas joué un rôle finalement important dans la victoire alliée. Pour y répondre, il paraît utile de tenter de distinguer sa part visible dans le déroulement des opérations militaires sur le front du Nord et du Nord-Est, de l'influence qu'il a exercée sur celles-ci.

La décision sur le front du Nord et du Nord-Est, sans l'aide de l'Orient

À première vue, le rôle du théâtre d'opérations d'Orient dans la victoire de l'Entente sur la Quadruplice⁸ a été très limité. C'est bien sur le front du Nord et du Nord-Est que la décision a été obtenue, bien avant le déclenchement de l'offensive préparée par le général Franchet d'Espèrey, commandant des armées alliées (AA) d'Orient depuis juin 1918.

L'OHL a véhiculé l'idée trompeuse d'une situation bien en main sur le front de l'Ouest, que « l'abandon de la Bulgarie, suivi de celui de l'Autriche aurait complètement modifiée », rendant vaine « toute tentative d'obtenir la paix par les voies purement

6. Ludendorff, *Meine Kriegserinnerungen*, t. II, p. 551.

7. Ainsi que les autres alliés de l'Allemagne, également inquiets.

8. Cette alliance comprenait l'Allemagne, l'Empire austro-hongrois, la Turquie et la Bulgarie.

militaires »⁹. En réalité, après l'échec de Marneschutz-Reims, les opérations défensives allemandes furent menées d'une manière dont la maladresse contraste avec la maîtrise dont avait fait preuve l'OHL en 1917. Elles donnent l'impression d'une insuffisante prise en compte des progrès accomplis par les Alliés de la fin 1917 à 1918, dans le domaine des chars notamment. Ainsi, la façon dont les Allemands opéraient leurs replis était inadaptée à la nouvelle menace. Les défenses classiques, avec deuxième position aménagée sur les contre-pentes, qui permettaient de contrer efficacement les assauts d'infanterie, ne convenaient plus face à des chars qui se jouaient des mitrailleuses et que les Alliés utilisaient d'une manière de plus en plus judicieuse.

Pour faire face, il aurait fallu que l'OHL effectue de vastes replis lui permettant de disposer des délais et de la main-d'œuvre nécessaires à la réalisation d'une position défensive comme Anvers-Meuse-Metz-Strasbourg, ou, au moins, à la remise à niveau de la ligne Siegfried, qui correspondait au front tenu avant les offensives du printemps 1918. Il eut ainsi été possible d'aménager des glacis couverts d'obstacles antichars (fossés, blocs de béton reliés par des chaînes, mines...) battus par les feux de batteries bien protégées. En 1917, c'est précisément sur cette dernière ligne, qui répondait alors parfaitement aux conditions du combat défensif de l'époque, que les Allemands s'étaient rétablis après un repli d'une quarantaine de kilomètres par endroits¹⁰. En 1918, de manière surprenante, ils se contentèrent de replis d'une amplitude sensiblement plus faible, sur des positions aménagées à la hâte, qui furent enfoncées les unes après les autres. Aussi, lorsque, appliquant l'ordre de Ludendorff du 2 septembre, les armées allemandes se rétablirent sur la ligne Siegfried, qui n'était pas prête, elles ne purent résister longtemps aux coups des Alliés.

L'offensive des Balkans ne fut donc pratiquement d'aucune utilité pour le TO du NNE. Elle y priva certes l'OHL de trois des six divisions d'infanterie (DI) en provenance de Russie, détournées vers les Balkans à la demande du général Mackensen, alors gouverneur militaire de Roumanie et responsable de ce théâtre d'opérations. Mais il ne s'agissait que d'un faible renfort¹¹ pour un front où combattaient encore près de deux cents divisions

9. « Die Ursache des Deutschen Zusammenbruchs im Jahre 1918 », *Rapport du Reichstag*, vol. I, p. 23. Cité par D. Lloyd George, *La Victoire*, Paris, Éditions de la Nouvelle Revue critique, 1937, p. 11.

10. Dans le cadre de l'opération Alberich, qui prit le général Nivelle au dépourvu et contribua à l'échec de son offensive.

11. Qui arriva d'ailleurs après la rupture de la ligne Siegfried par les Alliés.

allemandes et où le matériel prenait une importance croissante¹². Quant à l'idée d'une pression exercée sur l'Allemagne du fait d'une menace sur ses arrières, elle ne tient guère. Après la prise du nœud de communications d'Uskub, qui empêcha les Allemands d'agir au sud du Danube, les Alliés furent dans l'incapacité d'exploiter leur succès au-delà du fleuve, en territoire austro-hongrois et en Bavière.

Comme Franchet d'Espèrey en fit lui-même le constat, une avance vers le Danube avec le gros des armées alliées d'Orient se serait heurtée à d'insurmontables problèmes logistiques. Du fait d'un terrain particulièrement accidenté, elles étaient « prisonnières de leurs communications »¹³, et les destructions effectuées par les Allemands n'arrangeaient rien. Pour qu'une progression reste malgré tout possible, il avait proposé qu'elles avancent en éventail¹⁴. En conséquence, à partir du 30 septembre, la poursuite vers le Danube ne fut plus assurée que par six DI serbes, ainsi que par trois DI et une brigade de cavalerie françaises, sur un total de vingt-huit divisions. Pendant ce temps, le général Henrys obliquait vers l'Albanie avec l'armée française d'Orient (AFO), tandis que le général britannique Milnes marchait vers la Turquie, avec deux DI anglaises et une DI française. Trois DI serbes étaient par ailleurs occupées à saisir des gages en Bulgarie, alors que les DI grecques achevaient de libérer la Macédoine.

Les possibilités d'une poursuite au-delà du Danube inquiétaient donc encore peu les Allemands¹⁵. Lorsque les Français atteignirent le fleuve, entre le 19 et le 21 octobre, des renforts provenant d'Ukraine suffirent à leur en interdire le franchissement. Ce ne fut qu'après les armistices turc, le 31 octobre, et austro-hongrois, le 3 novembre, que la progression put reprendre, la situation des armées allemandes sur le front de l'Ouest étant alors désespérée. Finalement, le front d'Orient ne favorisa guère celui du Nord et Nord-Est, alors que la situation sur ce théâtre d'opérations lui avait au contraire largement profité.

12. Ce fut en réalité la Russie qui entrava l'action allemande à l'Ouest, en dépit des traités d'armistice et de paix de Brest-Litovsk. Pour tenir les territoires de l'Est, arrachés aux bolcheviques et dont ils espéraient exploiter les ressources, les Allemands y maintinrent quarante-six divisions en mars 1918. Elles étaient encore trente et une en novembre Voir R. Castex, *Théories stratégiques*, t. V, Paris, Economica, 1997, p. 466, et A. von Kühl, *Die Kriegslage im Herbst, 1918*.

13. *Ibid.*

14. Télégramme du 6 juin 1918, in Gal Mordacq, *Le Ministère Clemenceau, Journal d'un témoin*, t. II, Paris, Plon, 1930, pp. 254-255.

15. A. von Kühl, *op. cit.*, p. 11.

La victoire en Orient grâce au théâtre du Nord et du Nord-Est

Le rapport des forces avantageux, trop tardivement exploité, dont bénéficiaient les Alliés en Orient, résultait en effet largement de la situation sur le théâtre d'opérations du Nord et Nord-Est. Certes, la montée en puissance de l'armée grecque avait fait passer les effectifs alliés de cinq cent trente mille à six cent soixante-dix mille hommes, alors que ceux des puissances centrales stagnaient à quatre cent mille, mais c'était surtout dans le départ du gros des forces allemandes des Balkans pour l'Ouest que résidait le facteur décisif. Fin 1917, elles comptaient trois DI, totalisant vingt-deux bataillons et soixante-douze batteries. Mais de février à août 1918, les transferts d'unités en vue des offensives à l'Ouest et les retraits qui eurent lieu après leur échec les réduisirent à trois bataillons de chasseurs et trente-deux batteries d'artillerie¹⁶. Le principal soutien dont disposaient désormais les Bulgares résidait dans des unités austro-hongroises au moral douteux. Leur capacité de résistance s'en trouva d'autant plus affaiblie que leur propre moral avait fortement décliné. Les attaques dont les Allemands les avaient chargés en leur absence y avaient largement contribué, ce d'autant plus que les revendications territoriales bulgares avaient été satisfaites avec l'annexion du nord-est de la Macédoine. Les Allemands détournaient en outre vers le Reich, soumis au blocus allié, une importante partie des récoltes et autres ressources bulgares.

Ayant le sentiment d'être instrumentalisés au profit d'une lutte qui ne les concernait plus, les Bulgares étaient de plus en plus critiques vis-à-vis de leur allié. Les désertions se multiplièrent, passant de sept entre le 19 février et le 5 mars à cent seize du 5 au 20 juin¹⁷ ; et l'armée bulgare était « pour le moment incapable de faire des attaques locales, vigoureusement, à plus forte raison d'entreprendre une offensive générale »¹⁸. Au même moment, l'opposition politique croissait et le gouvernement Radoslavov, qui ne bénéficiait plus d'un soutien allemand suffisant sur place, fut renversé le 20 juin 1918. Le gouvernement Malinov, qui le remplaça, ne prit toutefois pas le risque d'une rupture ouverte avec l'Allemagne. Une apparente remontée du moral s'en suivit, car il n'était plus question d'offensive. Ainsi, le nombre des déserteurs tomba à trente-cinq du 16 au 29 août¹⁹. Mais cette accalmie était illusoire. Les Bulgares étaient prêts à se détacher de l'Allemagne dès qu'elle manifesterait des signes de faiblesse sur le

16. Servies par un personnel majoritairement bulgare. À ces unités, il convient d'ajouter vingt détachements de mitrailleuses ainsi que quelques cadres des états-majors et services.

17. BR n° 742 du 30 août 1918, SHD-GR ZON496.

18. BRQ du 5 au 20 juin 1918.

19. *Ibid.*

front de l'Ouest. Le deuxième bureau français releva de nombreuses rumeurs allant dans ce sens, comme celle d'une désertion massive pour la mi-septembre si la paix n'était pas obtenue d'ici là. Or il n'échappa pas aux Bulgares que Marneschütz-Reims constituait un grave échec, et que l'offensive alliée du 8-15 août représentait un tournant²⁰ apparemment irréversible du fait de l'arrivée en masse des Américains en France²¹.

Cette situation favorisa considérablement l'offensive de Franchet d'Espèrey. L'absence de réserves ennemies en arrière de la première position défensive et l'état de l'armée bulgare empêchèrent tout rétablissement, et précipitèrent les négociations en vue d'un armistice, tout en permettant l'exploitation rapide du succès.

Cependant, les Alliés auraient pu tirer parti de la situation beaucoup plus tôt. En arrivant sur le théâtre d'opérations d'Orient en décembre 1917, le général Guillaumat avait été « très surpris de trouver sur place une armée solide et bien pourvue »²² et Lloyd George nota que « les neufs divisions grecques auraient pu être en ligne dès la fin de 1917 si nous les avions équipées plus vite » et qu'« ainsi renforcées, nous aurions pu enfoncer le front ennemi », ce qui « eût complètement bouleversé la stratégie allemande en France »²³. Leur succès de Skra di Legen, à la fin mai, confirma la supériorité alliée sur un adversaire matériellement et moralement²⁴ affaibli.

Le retard pris tient en réalité au discrédit jeté sur les Balkans par le War Office et l'état-major impérial, pour lesquels la lutte contre la Turquie était prioritaire²⁵. Deux DI furent ainsi retirées des Balkans, où il n'en resta plus que quatre ; et pour dissuader le gouvernement d'envoyer des renforts, on lui annonça qu'elles étaient atteintes de la malaria. Les différends entre les chefs britanniques et le général Sarrail, commandant de l'armée d'Orient d'octobre 1915 à décembre 1917, dont ils contestaient l'action diplomatique, étaient pour beaucoup dans leur attitude. Ils avaient en outre influencé Clemenceau pour qui le front du Nord et Nord-Est restait la priorité absolue. Aussi tard qu'à la fin août 1918, le maréchal Foch, chef des armées alliées, et le général Pétain, commandant en chef des armées du NNE, envisageaient en effet une résistance prolongée de

20. Les troupes manifestèrent « un certain plaisir à la nouvelle de la défaite allemande ». BRQ du 17 août.

21. *Ibid.* Un effectif de deux millions fut annoncé, correspondant en fait à celui de l'armistice.

22. Extraits de l'exposé du 4 octobre 1918 à Londres, in D. Lloyd George, *op. cit.*, p. 167.

23. *Ibid.*

24. Les Alliés attaquaient son moral par le biais d'une propagande à base de tracts et d'actions diplomatiques, américaines notamment. Les États-Unis n'étant pas en guerre contre la Bulgarie, ils y avaient conservé une mission.

25. Ils comptaient sur la négociation pour que la Bulgarie se retire du conflit.

l'Allemagne (jusqu'à l'année 1919) après son repli²⁶ sur la ligne Anvers-Strasbourg et prévoyaient l'emploi de moyens considérables pour la vaincre²⁷. De leur côté, les Italiens étaient hostiles à une offensive à laquelle les Serbes participeraient : ils craignaient qu'elle ne favorise la création d'une Grande Serbie s'étendant jusqu'aux côtes dalmates qu'ils convoitaient.

La décision de passer à l'offensive fut finalement prise au terme des démarches longues et difficiles entreprises par Guillaumat et par Franchet d'Espèrey, qui lui succéda en juin 1918. Ce dernier dut attendre le 10 juillet pour que Clemenceau approuve son projet et le 3 août pour obtenir l'accord des représentants militaires alliés du comité de Versailles. Guillaumat dut encore se rendre à Londres où, appuyé par Clemenceau, il intervint le 4 septembre devant un auditoire étonné de découvrir que la situation des armées alliées d'Orient était bien meilleure que ne la dépeignait le War Office. Le dernier obstacle fut levé le 10 septembre, lorsque Franchet d'Espèrey convainquit les Italiens du bien-fondé de l'offensive.

Pas plus que le front du Nord et Nord-Est ne profita de l'action des armées alliées d'Orient, celles-ci ne tirèrent parti de la situation sur le théâtre d'opérations principal au moment où cela aurait été le plus payant. Il reste cependant à se demander si, à défaut d'avoir été utilisée au mieux par les Alliés, la situation dans les Balkans n'exerça pas une influence indirecte sur le front du Nord et Nord-Est du fait des inquiétudes qu'elle suscitait au sein de l'OHL.

Les préoccupations allemandes au sujet de l'Orient

Tandis que le haut commandement allié se désintéressait des Balkans, les Allemands avaient les yeux fixés sur ce théâtre tenu par un allié dont ils n'ignoraient pas la fragilité. Ayant réalisé, dès le 8 août 1918, que l'Allemagne ne pourrait plus gagner la guerre, l'OHL espérait en revanche pouvoir différer l'échéance suffisamment longtemps pour obtenir une paix honorable. La poursuite de la lutte nécessitait cependant que l'Allemagne puisse utiliser les ressources de la Quadruple, augmentée depuis peu des territoires de l'Est, qui s'étendaient jusqu'au Caucase. Pour ce faire, il était indispensable que le front des Balkans soit solidement tenu par ses alliés. Si la Bulgarie faiblissait et capitulait, les conséquences seraient en effet

26. Susceptible d'être suivi d'une contre-offensive similaire à celle de la Marne en 1914. Voir R. Tournès, *op. cit.*, p. 206.

27. Du seul côté franco-américain, près de treize mille chars, neuf cents canons auto-mouvants et des milliers d'avions. Voir Cdt en chef (B3), *Étude sur la bataille de 1919* et *Notes annexes*, n° 10768 du 29 août 1918, adressées au commandant en chef des armées alliées, le 8 septembre, AFGG, VII, I, 2, annexe n° 1036.

catastrophiques : la voie du Danube, indispensable au ravitaillement de l'Allemagne, serait menacée, et il faudrait transiter par Odessa et la mer Noire pour communiquer avec la Turquie. La situation isolée de celle-ci pourrait alors aboutir à sa chute, au contrôle de la mer Noire par les Alliés, et à la perte de la Roumanie et de son pétrole, alors que le parc automobile de l'armée allemande en était tributaire, ainsi que l'aéronautique et la flottille des sous-marins. De tels événements auraient en outre de graves répercussions sur l'Empire austro-hongrois, déjà fragilisé par les événements, et sur les territoires de l'Est et leur exploitation.

Or ces derniers étaient parfaitement conscients du manque de détermination de leurs alliés à poursuivre la lutte et à tenir les fronts dont ils avaient la charge, et plus particulièrement celui des Balkans. L'attitude des Bulgares et des Autrichiens vis-à-vis de l'Allemagne était en fait liée à sa situation militaire et à ses chances de succès dans le conflit ; et c'était le front de l'Ouest qui retenait leur attention. Ils étaient en effet convaincus que la décision se jouerait là, comme l'OHL le leur avait certifié.

Les résultats initiaux des offensives du printemps 1918 avaient tout d'abord produit une forte impression sur eux. La déception provoquée par l'absence de résultats décisifs, puis par l'échec de la mi-juillet n'en fut que plus grande, chez les Bulgares notamment. Après cet échec, Ludendorff fut averti qu'ils allaient prendre leurs distances avec la Quadruplice et qu'il fallait s'attendre à ce qu'ils opèrent un revirement complet en faveur de l'Entente pendant la seconde quinzaine de septembre²⁸. Cette information coïncidait avec les rumeurs dont les bulletins d'information du deuxième bureau de l'AFO se faisaient l'écho.

L'échec de la mi-juillet n'était cependant pas une défaite à proprement parler et la contre-offensive française du 18 juillet pouvait passer pour une simple réplique à Marneschütz-Reims, si bien que l'on pouvait croire que l'OHL conservait encore l'initiative des opérations. Mais lorsque, le 8 août, pour la première fois du conflit, une offensive alliée aboutit à la rupture du front allemand, avec de lourdes pertes, l'effet produit sur les alliés de l'Allemagne fut considérable, comme le montrent les réactions que nous avons déjà notées chez les soldats bulgares, ainsi que celles des Autrichiens, qui tenaient la partie occidentale du front des Balkans. Ces derniers accoururent à la conférence que tint l'OHL avec l'empereur d'Allemagne à Spa, à partir du 14 août, et lorsque l'OHL y annonça son intention de renoncer à toute idée d'offensive à visée stratégique, ils déclarèrent qu'il fallait

²⁸ R. Tournès, *Histoire de la guerre mondiale*, t. IV, Paris, Payot, p. 203.

immédiatement faire la paix et prendre directement contact avec les Alliés dans ce but. Ludendorff s'y opposa. Il assura qu'une défensive stratégique, incluant des offensives locales, permettrait d'effectuer des ouvertures de paix par l'intermédiaire d'un État neutre, dès qu'une occasion favorable se présenterait.

Afin de rassurer leurs alliés, et leur propre opinion publique²⁹, les chefs militaires allemands prédisaient une stabilisation prochaine de la situation à l'Ouest et affirmaient qu'elle était parfaitement maîtrisée dans les Balkans. C'est ainsi que le 9 septembre Ludendorff certifia au roi de Bulgarie, qui s'était montré inquiet du retrait des troupes allemandes de Macédoine, que l'on n'avait rien à craindre sur ce front où les Alliés n'entreprendraient jamais une offensive importante. Tel était d'ailleurs le point de vue du haut commandement local. La volonté de l'Allemagne de rassurer ses alliés ne fut cependant pas sans conséquences sur les opérations à l'Ouest.

L'influence de l'Orient sur le front allemand de l'Ouest

Avant même que l'offensive de Franchet d'Espèrey ne débute, la situation dans les Balkans influença indirectement le déroulement de la guerre en amenant les Allemands à introduire des impératifs de propagande dans la conduite des opérations sur leur front de l'Ouest.

La défense rigide que nous avons observée plus haut ne fut donc pas le résultat du hasard ou d'un manque de capacité manœuvrière de leur part. Leur tactique ne cessa en effet jamais d'évoluer, comme cela avait été le cas à la fin de l'année 1916 et au début de l'année 1917, et comme cela continua à l'être pendant toute l'année 1918. Cette rigidité résulta en fait de décisions, étrangères à la logique opérationnelle, qui furent prises pour rassurer les alliés de l'Allemagne, les Bulgares notamment.

Les commandants d'armées étaient les premiers à préconiser de vastes replis sur des positions préparées à l'avance, mais les craintes que nourrissait l'OHL d'un retrait du conflit de ses alliés étaient telles qu'elle refusa de tenir compte de leurs *desiderata*. Surestimant leurs capacités défensives, elle sous-estima la puissance offensive des Alliés occidentaux. La menace que représentaient les chars avait beau être bien identifiée depuis le 8 août 1918, les Allemands n'imaginaient pas encore tout le parti que leurs ennemis pouvaient tirer de cette arme nouvelle ni la mobilité stratégique que leur conférait leur parc de

²⁹. Aussi la percée alliée dans les Balkans eut une répercussion directe sur le moral de l'Allemagne, l'annonce de l'armistice bulgare amenant la démission du chancelier Hertling et causant de nombreuses manifestations.

véhicules à moteur³⁰ et l'équipement ferroviaire désormais très complet de leur front.

Longtemps habitués à des attaques alliées menées et poursuivies dans une direction unique, l'OHL se convainquit que les armées allemandes pourraient faire face. À la suite de la contre-offensive française du 18 juillet dans le Soissonnais, elle crut par exemple que les Français poursuivraient leur effort vers le Chemin des Dames où il serait aisé de les arrêter. Elle raisonnait encore selon ce schéma à l'issue de l'offensive alliée du 8 août, espérant que des replis partiels encourageraient les armées alliées à poursuivre leur progression sur le terrain ravagé compris entre la Somme et l'Oise³¹.

Les mesures prises par l'OHL firent en réalité le jeu des Alliés. Fin juillet 1918, à la suite de l'adoption par Foch de la méthode offensive préconisée depuis 1915 par Pétain³², il n'était en effet plus question de multiplier les attaques dans une même direction en raison des rendements décroissants qui en résultaient. Fortes de leur mobilité stratégique, les armées alliées agiraient désormais en lançant des attaques successives sur toute la largeur du front. Ne laissant aucun répit aux armées allemandes, cette méthode permettrait d'user leurs forces et leur interdirait de se rétablir dans de bonnes conditions, sur des positions préparées à l'avance, comme ils avaient eu le loisir de le faire en mars 1917.

Les replis de faible amplitude ordonnés par l'OHL, pour ne pas inquiéter les membres de la Quadruplice, permirent aux offensives répétées des Alliés d'obtenir d'importants résultats. Pour les Allemands, la situation était d'autant plus critique que leurs réserves, qui manquaient de mobilité par rapport aux Alliés, s'épuisaient en mouvements incessants d'un point à l'autre du front. Ces derniers n'auraient d'ailleurs pas agi selon un rythme aussi rapide sans la crainte déjà évoquée plus haut d'une retraite allemande de grande amplitude, car cette manière de procéder avait pour effet de désorganiser leurs grandes unités et plus particulièrement les unités de chars. Ainsi, « faute d'une réserve, qu'il n'a[vait] pas été possible de constituer d'avance, les bataillons » étaient « envoyés au combat au fur et à mesure de leur formation, poussée avec une rapidité extrême » et on laissait « à peine aux unités sortant du feu le temps de reconstituer leur personnel et leur matériel »³³. Celles-ci ne pouvaient en effet pas être employées plus de deux ou trois jours d'affilée sans que leur

30. De deux cent mille unités en 1918, contre quarante mille pour les Allemands.

31. Cdt Laure, *Au 3^e bureau du 3^e GQG (1917-1919)*, Paris, Plon, 1921, p. 194.

32. À la suite de l'échec de l'offensive d'Artois, pendant laquelle il commandait le 33^e corps.

33. Cpt Dutil, *Les Chars d'assaut*, Paris, Berger-Levrault, 1919, p. 181.

potentiel soit fortement atteint ; et des pauses importantes étaient en outre indispensables pour la remise en état des engins et, surtout, pour le remplacement des membres d'équipage mis hors de combat par du personnel convenablement instruit et formé.

Début septembre, le Grand Quartier général (GQG) de Foch réalisa que le projet allemand d'une ligne Anvers-Strasbourg, dont il avait été informé, n'avait donné lieu à aucune réalisation concrète³⁴. Dès lors, la perspective d'une victoire avant la fin 1918 s'offrait aux Alliés, ce qui poussa Foch à presser encore le mouvement, si bien que les Allemands furent bientôt dans une situation intenable. En octobre, les signes de fatigue se multiplièrent. Le 5 marqua « le commencement de la débâcle. [...] L'ennemi encombr[ait] les routes en désordre sous nos bombardements aériens, abandonnant un immense matériel. Les prisonniers se rend[ai]ent par milliers »³⁵.

La défaite allemande à l'Ouest minimisée grâce à l'Orient

Le front d'Orient ne joua donc pas le rôle direct qui aurait pu être le sien dans la victoire de l'Entente en 1918, du fait des craintes de dispersion des efforts des chefs alliés qui avaient les yeux fixés sur le front du Nord et Nord-Est où ils étaient convaincus que la décision interviendrait. Lorsqu'ils donnèrent leur accord à Franchet d'Espèrey pour une offensive de grande envergure, il était trop tard. Le sort de la guerre était déjà scellé sans que beaucoup de responsables politiques ou militaires le réalisent. Bien renseigné, Foch faisait sans doute partie des rares chefs qui entrevoyaient désormais la perspective d'un succès avant la fin de l'année, au vu de la manière dont les Allemands conduisaient leurs opérations défensives.

Si l'offensive de Franchet d'Espèrey n'eut finalement que des conséquences limitées sur l'issue de la guerre, cela résulta donc, paradoxalement, de l'influence indirecte que le front d'Orient avait exercée sur le déroulement des opérations à l'Ouest. L'effondrement de la résistance allemande fut en effet facilité par les impératifs de propagande, contraires à la logique opérationnelle, que l'OHL imposa à l'action pour rassurer la Quadruplice, fragilisée par le départ des forces allemandes des Balkans.

Le succès allié fournissait en tout cas à l'OHL un excellent moyen de masquer la situation catastrophique dans laquelle se trouvaient les

34. Gal Mordacq, *op. cit.*, p. 227. Foch était alors très bien renseigné grâce aux reconnaissances aériennes du groupement Weiller.

35. De Cointet, *Souvenirs de la guerre 1914-1918*, vol. III, p. 177. SHR-GR 1K87.

armées allemandes de l'Ouest au début du mois de novembre 1918. Derrière un front dont l'intégrité était maintenue à grand peine, elles étaient en réalité au bord de la rupture, comme en témoignent les renseignements précis dont disposait alors le deuxième bureau du GQG français. L'effondrement du front des Balkans et l'armistice bulgare contribuèrent ainsi à donner consistance à la légende du « coup de poignard dans le dos ». ┘

L TRANSLATION IN ENGLISH



MARTIN GRAVEL

IN SEARCH OF THE ROADS OF THE CAROLINGIAN EMPIRE

It is to ancient Rome that we owe the first transregional road system in Europe and in the Mediterranean basin: for the Roman legions, roads were paramount, enabling them to defend the external borders of the Roman Empire and to maintain law and order within. In other words, the *pax romana* was dependent on the Roman army and the Roman army depended on constructed roads and bridges, without which it would have been too slow in responding to revolts and invasions.

In current times, when we tend to question everything, the customary link made between the Roman Empire, its Army and its roads is so well-established that it is never disputed. After all, vestiges of Roman roads are still visible in our landscape; viewed from above, it is easy to appreciate their regular straight lines¹. Despite the ravages inflicted by time and by man, hundreds of milestones still exist². There is also written evidence of the scale of this system from maintenance work documentation and from numerous accounts of journeys that were made possible by these roads, which stretched from the Atlas mountains to the North Sea, from the Atlantic to Mount Lebanon and beyond. The Roman Empire was undeniably all about roads and these roads are primarily associated with the Roman legions³.

And after the Roman era? The subject is complex. Here too, clichés abound—no longer a matter of Latin glory, more of Germanic decadence. Work conducted over the last thirty years on the transformation of the Roman world concluded that the first centuries of the Middle Ages should be reassigned to Late Antiquity⁴. Whether Goth, Frankish or Burgundian, these so-called barbarian kingdoms were much more Roman in character than one could imagine, for they preserved most of the rights and duties of the imperial state—taxes, currency, justice and public works. It should be assumed, therefore,

1. In search of visible traces of Roman roads, see A. Esch, *Zwischen Antike und Mittelalter. Der Verfall des römischen Straßensystems in Mittelitalien und die Via Amerina*, Munich, Beck, 2011.

2. See, for example, photo in the Mérimée database, Ministry of Culture: <https://www.pop.culture.gouv.fr/search/list?base=%5B%22Patrimoine%20architectural%20%28Mérimée%29%22%5D&mainSearch=%22borne%20milliaire%22> [site visited on 1st September 2021].

3. Of course, roads facilitate other traffic, but this was not the reason for their existence and in fact river and sea routes were the preferred trade routes. Did not the major capitals such as Rome and Constantinople depend on cereal crops from Sicily and Egypt? The reality of the maritime economy around the Mediterranean in pre-modern times: P. Horden et N. Purcell, *The Corrupting Sea. A Study of Mediterranean History*, Oxford, Blackwell, 2000.

4. In the collection, *Transformation of the Roman World*, see also: W. Pohl, I. Wood, H. Reimitz (dir.), *The Transformation of Frontiers. From Late Antiquity to the Carolingians*, Leyde, Brill, 2001.

that Roman roads did not just become wastelands but were preserved and maintained in areas where they were still in use, and that the invasions and even the deposition of the last Emperor of the Western Roman Empire had hardly any effect on them. After all, roads were already the responsibility of the cities and thus of the regional powers that continued under the kings. The Barrington Atlas is therefore just as much a chart of the road network under the Roman Empire as of the kingdoms which came after⁵.

It should be recognised our knowledge of the road systems gradually changed. Contemporary texts contain hardly any hint of how the roads were used and serviced in Gaul. The number of public markers, and in particular, milestones, was considerably reduced. At the same time, military transformation was underway. The Merovingian kings did not maintain a professional army and they did not have any permanent garrisons. War was no longer so much a question of defending or challenging borders, but a series of seasonal campaigns. Unquestionably, the roads still existed but, due to a lack of sources, it is not easy to know what they were used for. So the famous routes traditionally associated with Queen Brunhilda (*chaussées Brunehaut*) who died in 613, may be Roman in origin or may date from a later period⁶. Without written evidence, roads are not easy to date. In sum, although research points to placing the barbarian kingdoms on a continuum with Rome, in particular with respect to roads, it is difficult to obtain a clear view and to rise above general assumptions.

When the Carolingians came to power, political geography changed in the Latin-speaking region. There was a concentration of centres of power in the north of Gaul between the Seine and the Rhine. This stimulated an eastwards expansion of Frankish military campaigns and eventually of Christianity and Latin culture, extending well beyond the Roman *limes* (borders). Under Charlemagne (d. 814) and his first heirs, government was ordered with fresh rigour, both in terms of expression of its ideals and of the institutions charged with implementing them and this altered the map of the Frankish world. Throughout the eighth century, Frankish military campaigns were instrumental in the majority of essential geographical transformations that were decisive for the future of the Latin West. As was the case of its forerunner and Roman model, the Carolingian Empire was shaped first and foremost by military conquests and power was organised by military means. So was it not, too, dependent on roads?

5. R. J. A. Talbert and R. S. Bagnall (dir.), *Barrington Atlas of the Greek and Roman World*, Princeton University Press, 2000.

6. Catalogue of toponyms and references to these roads (still pertinent): J. Vannérus, *La reine Brunehaut dans la toponymie et dans la légende*, Bulletin from the Letters class of the Royal Academy of Belgium n°24, 1938, pp. 301-420.

What remains of Early Middle Age roads?

To answer this question, we must first consider the tangible remains. Roman roads were not paved, apart from certain sections in the vicinity of towns. The quality of the earthworks, however, was such that they withstood earth and water movement, which thus explains why these roads have endured so long and right up to present times. It has been possible to use them to plot the route of new thoroughfares. But this is not sufficient to make them visible or to distinguish them from subsequently built roads. In fact, it is not easy to date the archaeological origins of roads unless excavations are carried out, which can be costly and, generally, of little value. If ancient roads have been mapped at all, this work has been based on ancient texts, epigraphic evidence, topographical analysis and aerial photography. In the case of the Carolingian Empire, however, textual evidence is too scarce and photographs do not enable the routes to be attributed specifically to this era. The roads established and maintained under the Carolingians are undoubtedly still there in our landscapes, but they cannot be easily located or studied. We do know that the Carolingians did not share Rome's obsession with straight lines, that their roads readily followed water courses or hill contours. The marks that they have left are therefore less easy to observe⁷.

Nonetheless, we should not doubt their existence. Firstly, there are vestiges of them and when they become the object of specialist focus, they become visible. This is the case, notably, of the bridges studied by Isabelle Catteddu⁸. Moreover, some extremely ambitious infrastructures have left their trace, the most obvious being the canal that Charlemagne attempted to build between the Rhine and Danube basins, an undertaking that was unsuccessful, but which testifies to the sovereign's commitment to facilitating transport and to the skills of his engineers. The great technical historian, Lynn Townsend White, called the Carolingian era "the first age of Yankee ingenuity"⁹. By making the connection between ninth century Europe and the nineteenth century in America, he argues that the Carolingian era was a period of new

7. There is a plethora of summaries, but for the Early Middle Ages, texts are more scarce: M. Rouche, *Héritage de la voirie antique dans la Gaule du haut Moyen Âge* (V^e-XI^e siècle), *L'Homme et la route en Europe occidentale au Moyen Âge et aux Temps modernes* (Flaran abbey cultural centre, 2nd edition of International History Days, 20–22 September 1980), Auch, 1982, pp. 13–32, repr. in *Le Choc des cultures. Romanité, germanité, christianité durant le haut Moyen Âge*, Villeneuve d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2003, pp. 37–58; J. Heuclin, *Des routes et des hommes en Gaule durant le haut Moyen Âge*, in Ch. Mériaux et E. Santinelli (dir.), *Un premier Moyen Âge septentrional : études offertes à Stéphane Lebecqz*, *Revue du Nord* 391–392, 2011, pp. 735–748; S. Gendron, *La Toponymie des voies romaines et médiévales. Les mots des routes anciennes*, Paris, Errance, 2006.

8. A. Bayard and M. Gravel, *Les ponts dans l'Empire carolingien*, *Archéothéma* n° 26, 2013, pp. 48–51.

9. Classic work, but hotly disputed: L. T. White, *Technologie médiévale et transformations sociales* [1962], M. Lejeune (trad.), Paris, Mouton, 1969.

technical expansion, the best known example being watermills, which suggests that its roadworks should not be underestimated, even if little is known of their physical traces.

Indeed, amongst the plethora of ordinances issued at the time—the famous capitularies—there are some indications that the maintenance of roadways was a constant concern for the sovereign powers. There are brief but repeated references to the customs of placing local authorities in charge of roads and bridge maintenance throughout the Empire. According to them, the ancient customs (*antiquae consuetudines*), which relegated these works to the Roman cities, had been maintained: it was not the State that undertook this work on a large scale, but the bishops, counts and other notables who ruled upon matters in their own territories. There are also indirect signs of the existence of these roads. We have preserved an army conscription letter sent by Charlemagne to Abbot Fulrad of Saint-Quentin summoning the contingent for which Fulrad was responsible to report, bringing a considerable amount of equipment, including weapons, a variety of tools and food for three months ... and all that on carts¹⁰. If the Carolingian Empire no longer had any roads, if travel took place *via* field and forest, surely donkeys would have been more suitable.

This letter from Charlemagne compels us to look beyond the region immediately concerned by this inference. It indicates in fact that in the same year, the army was to gather at Stassfurt on the river Bode, a tributary of the river Saale which flows into the Elbe. This is much further eastwards of the former Roman boundaries and, in addition, conquered territory. It is clear that the campaign was to be waged against the Slavs located even further to the east. The movements of the Frankish army's wagons were therefore not limited to using Roman roads. It was possible to transport a heavily laden, substantial army far beyond the Rhine and Danube. Which means that there must have been roads there as well. This kind of evidence, albeit oblique, suggests that there was no shortage of roads in the Early Middle Ages, either for trade or military purposes.

Should we be surprised? Probably not, because after all, in Gaul, the Roman roads had been built on routes that had already existed for centuries. Before Caesar, although covered in vegetation, Gaul was not just a vast, dense forest. It had its routes, as did the lands further to the east. A road is not necessarily the product of a powerful, centralising State, it is often the result of numerous intersecting regional efforts made throughout the centuries since prehistoric times. Our modern faith in the need for the state, and the constantly reiterated admiration

10. A. Boretius and V. Krause (edit.), *Capitularia regum Francorum I*, Hanover, Hahnsche Buchhandlung, 1883, p. 168, n° 75.

for the greatness of Rome, tend to mask this observation, of which there is more evidence than it is possible to record.

Even in countries that did not come under Frankish, Latin or Roman influence until the ninth century, there are significant traces of major roadworks. In Germania and extending to the Slavic countries, there was a network of routes enabling travel between West and East and which facilitated Frankish incursions over the centuries¹¹. There were other routes along the Danube to the centre of the European continent. A capitulary from the early tenth century indirectly testifies to this fact, as it establishes customs duties to be charged to merchants travelling in either direction on water or on land carrying substantial loads of salt or other heavy goods¹². Further north, a route cut across Jutland, referred to as the “Oxen” or “Army” route (German: *Ochsenweg/Heerweg*), a name that reveals a lot about its use. The Jutland peninsula was also the site of an astonishing fortification, a long chain of ditches, embankments and fences designed to defend it from access from the mainland, the *Danevirke* (German: *Danewerk*). In this case also, it would be to the action of the Franks and their weapons that this work testifies. Under the early Carolingians, the Germanic and Scandinavian peoples paid dearly for their proximity. This situation was only reversed in the second quarter of the ninth century, when Viking raids entered enemy territories by river instead of by road. Although the evidence as to the extent of the road network is indirect only, the observations converge and they are extremely numerous. It is patently clear that the Carolingian Empire was not short of roads, any more than Rome was or their neighbours were.

Implicit evidence of the existence of roads—troop movements, messengers and curial itinerance

Since there may never be an extensive and detailed map of the roads of the Early Middle Ages, we must look at the nature of travel that took place at this time, rather than the roads themselves. This is not merely a second-best option: the study of travel occasioned by trade, government or war could be considered to be the ultimate aim of a survey of roads. In other words, the lack of reference in terms of a road atlas does not impair history: the activities which rely on roads stimulate our curiosity more than the roads themselves. This is what

11. B. Ludowici, *Overland routes and markers for central places. The Hellweg between the Rhine and Elbe*, in B. Ludowici (dir.), *Trade and Communication Networks of the First Millennium AD in the Northern Part of Central Europe: Central Places, Beach Markets, Landing Places and Trading Centres*, Stuttgart, Theiss, 2010, pp. 335-340.

12. A. Boretius and V. Krause (Edit.), *Capitularia regum Francorum II*, n° 253, 1897, pp. 249-252.

we shall see for the three categories of travel that are essential for the exercise of power: those relating to war, to communications and to political relations.

It should be remembered that since Clovis, the influence of the Franks over Western Europe was based on the strength of arms¹³. The authority of the Merovingian kings was felt throughout most of Gaul and, over the generations, it became manifest and incontestable. When Charlemagne's ancestors began to assert themselves, initially as ministers to the kings before subsequently supplanting them, they, in turn, had to prove themselves as dukes, that is, warlords. Thus, the history of the first Carolingians in the eighth century can be summarised in large part as a three-generational effort to impose themselves by military means, initially on the Franks themselves and then on the principalities subject to Merovingian rule and finally in areas beyond the traditional borders of Frankish influence—Catalonia, Italy even as far as the Hungarian plains and the Bohemian mountains.

From Charles Martel until Charlemagne, the Franks were on the campaign trail almost every year. The new Carolingian masters rose to power thanks to their victories, which in turn were determined by their ability to assemble their troops year after year for expeditions that were increasingly remote. At the time, it was normal for the army to march over a thousand kilometres in the summer season to conduct a campaign. Following confirmation by the Pope of his election in 754, King Pépin twice managed to convince his troops to cross the Alps to take action against Aistulf, the Lombard king. Consider the recognition of authority that this implies: the Austrasians, who constituted the bulk of Pépin's troops, had not ventured so far into hostile territory for two centuries. They had no experience against the Lombards and the success of the venture was not at all assured. The Carolingians repeated these *tours de force* throughout the eighth century. Their army achieved its full potential by constantly pushing out towards every horizon in Europe. It also managed to federate a wide variety of peoples—but that is another topic!

It is clear that the Carolingian campaigns themselves attest to the existence of roadways beyond the ancient limits of the Roman Empire. All calculations of the speed of displacement of the Frankish armies tend toward the same result, that is to say a distance of between twenty and thirty kilometres a day, with peaks of over fifty kilometres. These variations depended on the total expedition duration and on

¹³ The most recent reference manual on what follows is G. Bühner-Thierry and Ch. Mériaux, *La France avant la France (481-888)*, Paris, Belin, 2010.

circumstances¹⁴. It is difficult to see how an army of tens of thousands of men laden with a supply train as suggested in Charlemagne's above-mentioned letter could have kept up this kind of pace across mountains and wooded terrain. There must have been roads. And the communities that had maintained these roads paid an additional toll for the passage of the armies in the form of the pillaging that took place to provision the troops.

Further proof of the ubiquitous existence of these roads can be found in the communication system that informed the sovereign and his representatives. As always, political and military action relied on information that had to be accurate, regular and swift. The Carolingian princes were aware of this necessity and they acted accordingly. Here again, the evidence is too vast to be individually recorded, so we must be content with an illustration. The normal speed of messengers to the kings and high dignitaries can be estimated at around fifty to seventy-five kilometres a day. This is already evidence of the existence of roads, since this kind of pace can only be sustained if a rider can count on his mount being replaced at regular intervals, and thus on post stops. And indeed, a network of these *mansiones* can be seen in certain regions of the Frankish Empire, notably in Raetia, in an area conquered by Rome, but also in Saxony. The latter case is interesting, because Charlemagne's efforts to set up a network to support his messengers made an enduring cultural mark: the Latin word for post horse (*paraveredus*) passed into the regional dialect and gradually became part of the language (German: *Pferd*)¹⁵. The postal service in Saxony must have been the object of considerable effort on the part of the Frankish invaders to bring about the adoption of a Latin word that sounded so un-German. An attempt has been made to map Saxony in Charlemagne's time and there is no reason to believe that a similar undertaking could succeed on a larger scale.

A third testimony as to the extent of the Carolingian road network relates to the internal politics of the Empire, that is, the negotiations that were necessary to ensure its internal cohesion. This involves two complementary flows: the movements of the Court and movements by subjects to encounter their sovereign. It is important to understand that authority was exercised, and official authorities operated essentially at regional and local levels. This was the case for justice, taxation, public order and even defence of the territory. In this respect, the Carolingian Empire was no different from its Roman predecessor or from other

14. M. Gravel, *Distances, rencontres, communications. Réaliser l'empire sous Charlemagne et Louis le Pieux*, Turnhout, Brepols, 2012, pp. 83-92.

15. H. Dannenbauer, "Paraveredus-Pferd", *Zeitschrift der Savigny-Stiftung für Rechtsgeschichte. Germanistische Abteilung* n° 71, 1954, pp. 55-73.

pre-modern empires. The slow pace of transport and communications was a constant with which they all had to contend and the ideal method of overcoming this was to delegate authority. According to the political culture in the Early Middle Ages, delegation was based on allegiance and allegiance was considered to be a personal matter, secured directly man to man, and was military, even slavish in character—the term, “vassal” initially meant servant. It was preferable for such fealty to be sworn directly between master and vassal and, because of their struggle to become the new royal dynasty, the Carolingians laid considerable importance on the need for this meeting¹⁶.

As a result, travel was common and frequent. The Court was always on the move and the Carolingian Empire never had a real capital to speak of. This curial itinerance took place essentially within the vast area located between the Seine and the Rhine, with the exception of crisis interventions¹⁷. The great men of the empire went to the sovereign, either to participate in the army or assemblies, to swear fealty or to submit a request. Documentary evidence of the movements of prelates and secular officers is abundant in letters and in royal acts, but also in contemporary narratives. This widespread travel across the empire was constant and necessary both in times of peace and of war. It depended on roads linking one region to another. Here again, the speed of the Court’s movements can be estimated, and it always falls within the normal range for large numbers travelling on carriageways—twenty to twenty-five kilometres a day. In the eighth and ninth century in Europe, therefore, there were roads, bridges, rest stops, plus suitable supervision of these facilities to ensure the safety of travellers.

The roads of the Middle Ages: a history yet to be written

No one doubts the capital importance of the Roman Empire in relation to the history of the Mediterranean area. Its glorious ruins bear witness to this, and especially the vestiges of its roads. More importantly, it left behind customs and cultural features that still mark our daily lives, particularly the Latin language, which is still with us today *via* the Romance languages. As historians, however, we must beware of over-schematic theories. The Roman Empire is still too

16. On the semiotics of movement in the Carolingian Empire: M. Gravel, *Déplacements et immobilités des souverains carolingiens : de l'Empire au royaume de Francie occidentale*, in J. Barbier, F. Chausson, S. Destephen (dir.), *Le Gouvernement en déplacement. Pouvoir et mobilité de l'Antiquité à nos jours*, Presses universitaires de Rennes, 2019, pp. 213-234.

17. M. Gravel, *Distances, rencontres, communications...*, *op. cit.*, pp. 27-94.

often perceived as a golden age, as opposed to the Middle Ages that followed. As far as roads are concerned, it is a fact that the Roman empire forms part of historical continuum that began long before it, and still continues to this day. The history of roads in the Middle Ages has yet to be written, but it goes without saying that when it is, it will not be a tale of disappearance. ┘



NICOLAS LE NEN

ROADS AND WAR

It is likely that man began to fight in ever more sophisticated ways and in ever greater areas the day he became aware of the riches available in the wider world and decided to move in to seize them. Around 1274 BC, the first known battle in human history was between the Hittites and the Egyptians at Qadesh, in what is now southern Syria. This town, situated on the northern and southern borders of these two warring empires, was a major trade route crossroads, due to its privileged location on the Orontes river and the Mediterranean coast.

The great periods of expansion, all of which were accompanied by conflict, saw the opening up of new land and sea routes. Rome conquered Gaul, part of the British Isles and the entire Mediterranean basin by developing a road network of exceptional quality for the time, covering a total length of 320,000 kilometres. By an irony of fate or a casualty of war, this road network also helped to hasten the fall of the empire by facilitating invasions by the Ostrogoths, the Huns and the Visigoths from the third century onwards.

The Silk Route that linked China to the Mediterranean *via* Central Asia and Iran, was created for political and military reasons. The Han Chinese emperors, besieged by Xiongnu nomadic barbarians, needed allies and horses. So they decided to open up the silk trade, which was a state monopoly at the time. It is not surprising, in these circumstances, that it was a general, Zhang Qian, who was entrusted with the mission of building the first section of this route in the second century BC. The Silk Route subsequently became the catalyst for the greatest geopolitical upheavals in the Middle Ages: the advent of the Khazar empire in the sixth century, the Mongolian empire in the thirteenth century and the Ottoman empire almost one hundred years later, before the fall of Constantinople in 1453.

The quest for the route to India, a direct sea route from Europe to the East Indies *via* the kingdoms of Spain and Portugal from the fifteenth century onwards, also gave rise to conflicts which have shaped our modern world. In the wake of Christopher Columbus, Vasco de Gama and Magellan, came Francisco Pizarro, Hernan Cortès and Francisco de Almeida. These conquistadors carved out the Spanish and Portuguese empires in the New World.

From the sixteenth to the nineteenth century, history repeated itself when the British and the French in turn established new sea routes to North America, Africa and Asia. They too built huge colonial empires

after defeating the indigenous armies as a result of the technical superiority of their expeditionary forces.

The gradual construction of a global network of land, sea and air routes has thus marked man's advancement towards the modern era. The movement of people and trade, and the spread of ideas were sources of significant technical, scientific and economic progress. But every coin has two sides. All exchanges, whether material or immaterial, are, first and foremost, a political act and therefore potentially belligerent, if we consider, as Clausewitz invites us to do, that war is no more than a particular form of political expression. For this reason, globalisation has not been, and will never be, entirely harmonious. Routes will always be a source of rivalry, tension and conflict between nations.

Thus, the new Silk Route, launched in 2013 by the Chinese government, is part of the same logic—power assertion. The Belt and Road Initiative, a set of maritime and rail links between China and Europe, is, in fact, a global project the aim of which is to enable China (the Middle Kingdom) to deploy its foreign investments in rail, road and port infrastructure projects. Following the example of Britain from the early sixteenth century onwards, the mighty Chinese state aims to set up trading posts by creating ports and platforms for civilian and military use that will provide logistic relays for the nation. China's decision to develop an overland route to Europe, in addition to a sea route, also responds to a clearly stated desire to circumvent a potential maritime embargo that could be imposed by the United States or its allies. War is always lurking in the shadows of commercial and strategic considerations and no-one should be surprised by the *sharp power* that China demonstrates towards countries that may be uncooperative with respect to the project. In this way, gunboat policy has given way to less spectacular, but equally effective, coercive means, including debt blackmail, which has enabled the Chinese to obtain a ninety-nine year concession on the Sri Lankan port of Hambantota.

Routes and roads are, therefore, part and parcel of war, insofar as they are both a political issue and a vector of power. The innumerable lines of communication that today cover the planet are as much a factor of progress as an incubator of violence, should conflict break out tomorrow. Routes, whether they be sea, land, air, space, cyber or radio, offer infinite tactical permutations that both hamper and amplify the impact of military operations.

For war is movement, and the manner in which military forces move has long conditioned tactical success in the field. Jomini reminds us that "If the art of war consists of deploying the mass of army forces at the decisive point in the theatre of operations, the choice of line

of operations, being the primary means of achieving this, can be considered to be the very foundation of a campaign plan¹.” Clausewitz noted, “When, in the middle of the last century, particularly in Frederick II’s theatre of war, troop movements began to be considered to be a specific combat tactic, and victory was achieved by means of unexpected manoeuvres, the absence of an organic order of battle made it necessary to implement extremely complex and impractical marching arrangements².”

Napoleon’s genius was precisely to establish an organic order of battle, that is, army corps capable of fighting autonomously, which then allowed him to clear the way for troop movements. In this way, he reinvented the art of war. As early as the Italian campaigns, Bonaparte subjugated Europe because he was the first to understand that his soldiers’ legs were of as much tactical value as their guns and cannons. Roads thus played a major role in Napoleonic tactics and, more generally, in the art of modern warfare.

Since then, tactical innovations have continued to be based on military movements and acceleration of the pace of operations. Frederick II was one of the artisans of the revival of war of movement at a time when siege warfare was still flourishing in the rest of Europe, because he knew that Prussia’s limited resources forced him to make swift military decisions. This political necessity turned into a strategic and tactical requirement: the control of time and, therefore, space. This explains why, in war, everything comes back to roads.

Throughout the centuries, tactics have aimed at targeting enemy lines of communication. The double envelopment tactic, attributed to Hannibal, consisting in forcing enemy forces forward in order to gain a better position to surround them, is, in the eyes of many strategists, the *nec plus ultra* of tactical manoeuvres. The battle of Cannes is considered to be a masterpiece because it is the perfect illustration of the dazzling results that can be achieved by a manoeuvre that does not focus on enemy troops themselves, but on their lines of communication. Turenne, at the battle of Turckheim in 1675, Frederick II at the battle of Leuthen in 1757, Von Manstein with the fourth version of *Case Yellow* in 1940 (the Manstein plan) all applied this tactic. Cutting the umbilical cord linking armies to their rear lines is a tactical objective that has spanned the centuries, from Alexander the Great to General Schwarzkopf.

What is the situation today? The first observation that can be made is that front and rear lines, in the sense in which they were

1. A.-H. Jomini, *Précis de l’art de la guerre*, Paris, Perrin, 2001, p. 186.

2. C. von Clausewitz, *De la guerre*, re-issue, Paris, Les Éditions de Minuit, 2006, p. 347.

understood during the two world wars and the Cold War, are not so directly observable today due to the new “wars amongst the people”, as General Rupert Smith put it. However, these two major components of the theatre of war have not disappeared, for all that. Tactical and strategic thinking, which involves identifying and destroying the foundations of the opponent’s military power and, more generally, its will to fight, still refers to the lines of communication between the front and the rear. Clausewitz recognised their importance due to their dual function as supply lines and lines of retreat. Whatever form it may take, tomorrow’s war will entail attacking these lines of communication and the routes that run through them.

This is where a second observation comes to light: roads have gained increasing importance since the second half of the twentieth century. The free movement of goods and persons, together with the advent of the information culture, have made the interlacing lines of communication that criss-cross the planet the bloodstream and nervous system of modern society. More than ever today roads are both the cause and the consequence of war. Society’s ever-increasing dependence on flows of all kinds never ceases to question the true level of resilience of its wondrous Clausewitz Trinities, and in particular, the strength of the ties linking populations to their governments and armies. What would happen tomorrow if a high-intensity conflict were to arise, pitting France or one of its allies against a state with equivalent military capabilities? How would society react if some or part of the flows that ensure our economic production resources and our communication means were interrupted? We cannot imagine the chaos into which it could be plunged.

A third observation then becomes apparent: if strategy is a struggle to preserve freedom of action, in the future, this will entail a fierce battle to control the lines of communication. This battle will be multifaceted and multidimensional according to the doctrine of “unrestricted warfare” defined by two Chinese officers, Qiao Liang and Wang Xiangsui, in their book of the same name. “If this is an established term, it suggests that all means will be deployed, that intelligence will be public and that the battlefield will be everywhere. This means that it will be possible to impose weapons and all methods at will, and that all boundaries separating the worlds of war and non-war will be totally obliterated. It also signifies that current principles of combat will have to be revised and even the doctrine of war will have to be re-defined³.”

More than ever, therefore, roads, or routes in general are an extremely pertinent concept when considering future military

3. Q. Liang, W. Xiangsui, *La Guerre hors limites*, Paris, Payot et Rivages, 2003, pp. 39-40.

operations. Control of them will sanction supremacy of one side over another.

The first tactical requirement will be to control all forms of routes, because martial manoeuvres will be global. They will extend to all theatres of modern warfare—air, sea, land, cyber, exo-atmospheric, electromagnetic, plus the intelligence environment. The victor will be the side that manages to shift its forces and fight in these seven domains simultaneously and adjust its forces' effort as function of the timing of their manoeuvres.

The history of warfare demonstrates that tactical revolutions consist, first and foremost, in dominating all domains of a theatre of operation and in engaging forces in continuous movement. Alexander the Great was able to defeat Darius III's huge Persian army thanks to complementary movements by his cavalry and his phalanx of hoplites. Napoleon conquered Europe because he was able to manoeuvre his military units across the entire theatre of war. His greatest victories—Ulm, Austerlitz and Jena—were the result of a series of operational movements that allowed him to manoeuvre either “at the back of the enemy” or to separate enemy forces when they had numerical superiority in order to “beat them individually”. He was eventually defeated once he lost the decisive advantage of controlling all major routes of communication, in particular maritime routes. It was not so much the Wehrmacht's *Panzerdivisionen* that invented the *Blitzkrieg*, as the pairing of armoured vehicles and aircraft, which, for the first time, made it possible to conduct coordinated attacks in the land and air battlefield domains. The principle of omnipresence, which should be understood as the capacity to fight simultaneously in all domains of conflict, conditions the application of Foch's three great principles of war—freedom of action, economy of means and concentration of effort.

The second tactical requirement will be diametrically opposed to the first—it will involve preventing the enemy from manoeuvring in the seven military domains referred to above, and particularly in the air, exo-atmospheric and cyber domains; control of these will condition domination of the four other domains. The acquisition of air, space and cyber supremacy will be the prerequisite for any decisive action, because it will depend on decisional superiority, which is key to gaining tactical advantage.

The two Gulf wars and recent conflicts in Upper Karabakh have demonstrated the extent to which operational superiority in these three domains is fundamental. Does this mean that domination of the air, space and cyber lines of communication is enough to triumph over the opponent? No, because in the future, as now and in the past,

victory will continue to materialise on land and sea, because this is where human society exists. Conducting offensive actions to cut off the enemy's lines of communication, whilst ensuring that one's own lines are protected, is reminiscent of the strategic fencing analogy so dear to General Beaufre, where a riposte has at least as much tactical value as an attack. The principle of duality—conducting a two-stage manoeuvre with the aim of countering enemy action whilst maintaining one's own strategic objectives—reflects the highly dynamic dimension of this global and total war, where the seven domains of modern warfare offer each opponent a multitude of tactical combinations. The purpose of the strategy remains the same: “to convince the enemy that there is no point in engaging in or continuing the fight”⁴. But the way to achieve this, i.e. the tactics employed, will be different. It will no longer be a question of seeking a decisive battle according to the Clausewitzian concept of war, but to gradually stifle the enemy's freedom of movement by depriving him of access to certain critical areas of combat. Initial efforts will therefore focus on taking control of enemy air, space and cyber communication lines, as the first of the two sides that manages to do so will have a more than reasonable chance of bringing his opponent to heel.

The third tactical requirement is therefore to be able, from the onset of combat, to deliver a sufficiently intense war effort to be in a position to take the operational initiative and not lose it. Military history in the last century shows that it is increasingly difficult to re-establish a situation that has been compromised at the outset of war. In 1914, it took a month for the French army to stop the German offensive that was threatening Paris. And, as Captain Charles de Gaulle observed in 1924, it only succeeded because of “Von Kluck's disobedience”⁵.

In 1940, the French command, stunned by the power of the German onslaught, waited in vain for another miracle on the Marne. One month and fifteen days after the start of the German offensive, General Hunzinger, head of the French delegation, signed the armistice agreement in a railway carriage at Rethondes. Twenty-seven years later, from 5th to 10th June 1967, the Israeli army defeated the Egyptian, Syrian and Jordanian armed forces in the Six Day War. By the end of the first day, half of the Arab air force had been destroyed and by the evening of the sixth day, the armies of the three coalition states were forced out of action. In less than a week, Israel had tripled its territorial hold: Egypt lost the Gaza strip and the Sinai peninsula, Syria was stripped of the Golan Heights and Jordan lost the West Bank and East Jerusalem.

4. A. Beaufre, *Introduction à la stratégie*, re-issue. Paris, Hachette, 2009, p. 35.

5. Ch. de Gaulle, *La Discorde chez l'ennemi*, re-issue. Paris, Perrin, 2018.

The pace of the *Blitzkrieg* continued to accelerate in subsequent years: in 1991, during the first Gulf War, Iraqi troops occupying Kuwait capitulated following an international coalition force offensive that barely lasted a hundred hours; in 2003, the American-British expeditionary force conquered Iraq and toppled Saddam Hussein's regime in nineteen days. These lightning victories all have one thing in common—in each case, the victors took the initiative and their tactics consisted, above all, in ensuring control of the domains that gave them total operational superiority. The extremely rapid tempo they were able to set for their operations did not give the enemies time to react. They were almost spectators of their own defeat.

Continual progress in weapons accuracy and range, detection, observation, data transmission and expected progress in hypervelocity missiles, weapon system robotisation and data sorting will further reduce the fog of war and battlefield friction, thus increasing the advantage of the side that initiates combat. In this new technical and operational context, rapid reaction tactics, that is, the capability of countering extremely swiftly an enemy attempt to initiate combat, appears to be fundamental, insofar as it conditions the outcome of the conflict.

Today, the value of an army is measured not only by its ability to conduct coordinated operations in the seven domains of modern warfare, but also by its capacity to provide an intense war effort from the outset. This leads us to recognise the futility of the idea of ramping-up power in order to mitigate certain deficits of capacity. By the time the first cannon shot is fired, it will already be too late to hope to procure any human and material resources that might be lacking.

"Too late"—these were the precise words used by General Mac Arthur to define defeat. At a time when the art of war seems to be gradually declining in favour of its scientific dimension, and when the network of real and virtual routes is forming so many lines of manoeuvre, which will inevitably step up the pace of operations, it would seem that two more words could be added to that concise assessment by Mac Arthur, liberator of the Philippines and victor of Incheon — "Too slow". ■

COMPTES RENDUS DE LECTURE

Élève excellentissime, fils de bonne famille influente, Maurice Gustave Gamelin (1872-1958) aurait hésité, bachot en poche, entre la carrière d'artiste-peintre ou celle d'officier. À lire Max Schiavon, on peut regretter qu'il ait choisi Saint-Cyr, tant il est rare qu'une biographie savante, gorgée d'archives inédites et de toute la documentation déjà disponible, accable autant son héros et à si juste titre. Merci à l'auteur pour ce livre d'histoire qui pousse à une méditation militaire, politique et civique très troublante : pourquoi, en 1939, la France a-t-elle pu confier son destin à un homme qui était aussi peu à la hauteur et qui l'a montré ô combien quelques mois plus tard ?

Orgueilleux, ambitieux et roué, solitaire et calculateur, cultivé, à l'aise financièrement, plus philosophe qu'homme d'action, loin de ses hommes mais toujours certain d'avoir raison, Gamelin était supérieurement doué et il en a toujours convaincu les grands chefs et les ministres, qui l'ont chouchouté et ne lui ont confié que de brefs commandements sur le terrain. Joffre l'a remarqué dès 1906 et s'est attaché ce brillant officier d'état-major jusqu'en 1917. Ses mérites en Champagne en 1918 n'ayant pas été reconnus, voici Gamelin chargé en 1919 de réformer l'armée brésilienne puis, devenu général à titre définitif, envoyé au Levant en 1925. Lesté de soutiens politiques très divers – sauf celui de Jouvenel, qui l'a vu aussitôt « sans colonne vertébrale » –, le voici chef d'état-major de l'armée de terre et membre du Conseil supérieur de la guerre en 1931. Ensuite, sa rivalité avec Weygand sur presque tous les sujets va entretenir un bicéphalisme à la tête des armées que les ministres ne sauront pas sanctionner jusqu'à la guerre, et d'autant moins que Pétain et George sont entrés en scène. On sait la suite, tragique.

Jean-Pierre Rioux

Vincent Lazerges est officier de chasseurs alpins et a été déployé à plusieurs reprises en opération extérieure, notamment en Afghanistan. Doctorant à l'EHESS, ses travaux de recherche portent sur l'expérience combattante en Kapisa de 2008 à 2012. Dans cet excellent essai, il livre une première étape de cette entreprise intellectuelle. Il y décrit en détail et chronologiquement une journée de combats en Afghanistan : l'opération Black Eight, menée par un sous-groupe tactique interarmes du 1^{er} régiment de chasseurs parachutistes aux environs de Mobayan, le 7 septembre 2011, entre 3 h et 14 h 30. C'est au cours de cette opération qu'un soixante-quinzième militaire français est tué : le lieutenant Valéry Tholy, du 17^e régiment du génie parachutiste. Plusieurs autres sont blessés grièvement. Leur évacuation, épique et pleine de courage, est l'un des moments forts du livre. C'est également au cours de cette même action que la journaliste de TF1 Patricia Allémonière est blessée. Pour expliquer ce qui se passe « derrière la fumée du combat », rendre compte de ce qui s'y joue, Vincent Lazerges s'appuie essentiellement sur les témoignages d'acteurs des combats de Mobayan qu'il a recueillis : celui du capitaine JBG, officier adjoint de la compagnie parachutiste ; celui de

Gamelin La tragédie de l'ambition

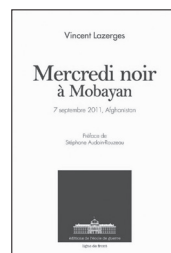
Max Schiavon
Paris, Perrin, 2021



Mercredi noir à Mobayan

7 septembre
2011,
Afghanistan

Vincent Lazerges
Paris, Éditions de
l'École de guerre,
2021



l'adjudant AC, celui du chef de section ; le lieutenant-colonel SC, celui du chef des opérations, et celui du commandant CG, médecin de la compagnie. En élaborant un dialogue à partir de ces témoignages, en les analysant et en les faisant résonner avec des sources secondaires, il réussit remarquablement cette entreprise sans perdre de vue l'« incertitude irréductible » du récit de ce type d'événement « dans la mesure où la configuration asymétrique des combats rend difficilement imaginable d'obtenir une version des faits, celle des insurgés ».

Rémy Héméz

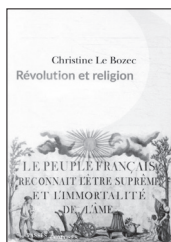
1914-1918
L'affiche s'en
va-t-en guerre
Christophe
Thomas
 Bayeux, OREP
 Éditions, 2021



Véritables moyens de communication officielle, mais aussi souvent superbes œuvres d'art, les affiches de la Grande Guerre ont déjà fait l'objet de plusieurs ouvrages, souvent volumineux et de grand format. Avec ce livre, Christophe Thomas en propose une présentation plus rapide, plus synthétique, à destination du grand public. L'ouvrage est organisé en deux grandes parties, « Mobiliser les civils » et « Recruter des volontaires », qui permettent de balayer très largement le spectre de la production, en France et dans les autres pays belligérants. Toutes les thématiques liées au financement de la guerre, aux actions de bienfaisance, au développement de la production, aux économies à l'arrière pour soutenir le front sont abordées dans la première. La seconde est plus orientée vers les sujets de propagande de guerre proprement dite (devoir patriotique, défense de la civilisation, esprit de camaraderie) avec deux chapitres plus originaux, l'un traitant de « La pression sociale » (au Royaume-Uni en particulier, avec un discours visant à faire honte aux hommes qui ne se portent pas volontaires) et l'autre de « L'intérêt personnel » (avec des affiches vantant les qualifications professionnelles acquises à l'armée par exemple). La conclusion, enfin, nous conduit rapidement de la Première à la Seconde Guerre mondiale. On apprécie les nombreuses reproductions de très belle qualité des affiches, en couleur, dont certaines, notamment étrangères, sont finalement peu connues. Une brève bibliographie termine ce volume qui permettra, pour un prix modique, une bonne approche d'un phénomène important des années 1914-1918.

PTE

Révolution
et Religion
Christine
Le Bozec
 Paris, Passés
 composés, 2021



Peu de pays au monde ont eu des relations aussi conflictuelles que la France avec la religion. Cet ouvrage très original met en exergue les violences des révolutionnaires de 1789, qui n'avaient de cesse de faire disparaître totalement l'influence du catholicisme sur l'État. Entre 1792 et 1801, lois et décrets mettent à bas la hiérarchie et la culture catholiques : ventes des biens de l'Église, bannissement des moines, des nonnes, exécution des évêques, des curés et des vicaires réfractaires, et obligation pour le reste du clergé (le quart) d'adopter la Constitution voulue par la république. Une grande partie des religieux s'exilera à Rome. Cette agressivité vécue comme soudaine couvait en fait depuis le divorce entre le haut clergé, détesté pour ses excès et ses relations privilégiées avec la noblesse, et le bas clergé, qui avait fait corps avec le tiers-état. Pendant dix ans, devant un peuple plutôt indifférent à ces exclusions et à ces débats enflammés au sein de la Convention, les décisions les plus radicales, voire les plus absurdes, de la déchristianisation, comme l'adoption d'un nouveau calendrier, la suppression du dimanche au profit de la décade, l'interdiction du port des vêtements religieux en dehors des messes, la prestation de serment à la République plutôt qu'à Rome, le culte de l'Être suprême, en un mot la « républicanisation » totale ou la laïcisation de la religion

vont faire disparaître toute référence au catholicisme. Le Vatican tentera de s'opposer à ces décisions avant de céder. Un personnage comme Boissy d'Anglas, protestant, émerge de cette foire d'empoigne par son intelligence et sa modération, qui évitera les pires excès en rétablissant la liberté de conscience. Quand Bonaparte prend le pouvoir, il agira avec un certain génie pour maintenir la soumission des catholiques à sa personne, se réservant le droit de nommer évêques et archevêques tout en donnant l'impression de tempérance et d'ouverture d'esprit. Ce qui lui vaudra l'adhésion du peuple, lassé de ces combats idéologiques qui le privaient de ses ancestrales traditions populaires. Le culte de l'Être suprême disparaîtra aussi vite qu'il était apparu. Cet ouvrage passionnant sur la Révolution française révèle en creux l'une des sources possibles de la passion française pour la laïcité.

Didier Sicard

Élie Tenenbaum et Marc Hecker, chercheurs à l'Institut français des relations internationales (IFRI), sont spécialistes des questions de défense et de terrorisme. Dans cet essai brillant, fruit d'un colossal travail de recherche, ils allient leurs expertises pour présenter, en puisant aux meilleures sources disponibles, l'histoire de la lutte contre le terrorisme depuis le 11 septembre 2001. Avec ces attentats s'ouvre en effet le cycle de la « guerre » contre le terrorisme, qui devient la pierre angulaire de la politique étrangère et de sécurité américaine. Le propos des deux auteurs se centre sur le terrorisme et le contre-terrorisme aux États-Unis et en Europe, ainsi que sur les conflits en Afghanistan, en Irak et en Syrie. Mais il embrasse une vision bien plus large de la problématique en traitant également, par exemple, du Yémen, de la Somalie, de la Libye, de l'Égypte, du Sahel...

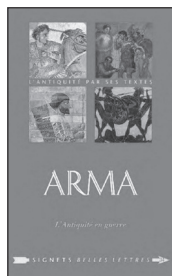
Pour analyser cette « guerre de vingt ans », Marc Hecker et Élie Tenenbaum suivent un plan chronologique sous la forme d'un drame en cinq actes. Le premier correspond à la période 2001-2006 et à l'onde de choc de l'hyper terrorisme, un temps marqué d'abord par la sidération puis par une très forte réaction (interventions en Afghanistan, puis en Irak). Ensuite, de 2006 à 2011, vient « l'ère de la contre-insurrection » : Al-Qaïda noue des alliances et les États-Unis tentent de maîtriser le chaos provoqué. Le troisième acte, de 2011 à 2014, correspond au « choc des "printemps" arabes » et les djihadistes en profitent pour relancer le conflit. Les années 2014-2017 renvoient, elles, à l'apogée du « califat » de Daech. Enfin, le cinquième acte s'ouvre en 2018 et pose la question de savoir si le cycle débuté en 2001 est en train de se clore. En effet, même si « ni le djihadisme ni la mécanique infernale de l'extrémisme violent ne semblent épuisés », les pays occidentaux aspirent à passer à autre chose. Le terrorisme n'apparaît plus comme une menace existentielle – « moins » de trois cents morts depuis 2015 en France – et de nouveaux adversaires émergent, comme la Chine. Les djihadistes, quant à eux, sont en phase de transition après la perte de leur sanctuaire syro-irakien.

Rémy Hémec

La Guerre de vingt ans
Djihadisme et contre-terrorisme au XXI^e siècle
Marc Hecker et Élie Tenenbaum
Paris, Robert Laffont, 2021



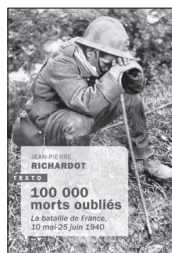
Arma
L'Antiquité
en guerre
 Collectif
 Paris, Les Belles
 Lettres, 2021



Dans la collection « L'Antiquité par les textes », ce volume au format d'un livre de poche présente, en sept chapitres, et à partir des textes de l'époque, la guerre dans l'Antiquité. On ne peut mieux dire que dans cette première phrase : « La littérature occidentale est née du sang et des larmes versés par ces hommes qui se sont battus dans la plaine de Troie sous le regard complice des dieux et dont les corps furent la proie des chiens et des oiseaux innombrables. » À partir d'une frise chronologique, qui commence avec Homère, huit siècles avant notre ère, et se termine avec Claudien, au V^e siècle, tous les auteurs antiques sont mis à contribution pour évoquer la guerre dans tous ses aspects, ses techniques, son financement, ses rituels, ses malheurs, et ces questions déjà présentes à l'époque : y a-t-il une guerre juste ? la paix est-elle le but de la guerre ? Tous les grands capitaines de la période sont bien sûr évoqués, ainsi que leurs principales batailles, à partir d'extraits d'ouvrages ou de discours d'Homère, d'Aristote, de César, de Cicéron, de Lycurgue, de Platon, de Sénèque, de Tite-Live, de Xénophon et d'une vingtaine d'autres – chacun est rapidement présenté en fin de volume. Le livre se termine sur un utile lexique et une chronologie des guerres et principales batailles de l'Antiquité. Un petit volume peu onéreux et particulièrement utile pour retrouver de grands classiques oubliés, et ainsi renouer les fils de l'histoire des guerres et de l'art de la guerre.

PTE

100 000
morts
oubliés
La bataille de
France, 10 mai-
25 juin 1940
 Jean-Pierre
 Richardot
 Paris, Tallandier,
 « Texto », 2021



Voici un livre d'histoire bien singulier. Le récit poignant, accablant, quotidien des quarante-deux jours qui vont mener à « l'étrange défaite », comme l'a si bien nommée Marc Bloch. Son auteur, fils d'un soldat qui a vécu cet enfer, a travaillé sur les archives militaires conservées à Vincennes. Il n'hésite pas à utiliser un vocabulaire passionnel pour stigmatiser l'irresponsabilité de tel ou tel. Ainsi le général Huntziger commandant la 2^e armée dans la région de Sedan, verrou essentiel pour contrer l'offensive allemande, qui s'enfuit dès l'attaque alors que la résistance française dépendait quasi totalement de son commandement en ce lieu extrêmement stratégique. Ainsi le général Blanchard, paralysé pour la prise de toute décision, qui perd un temps précieux en refusant de prendre quelque initiative que ce soit avec le général anglais Gort, malgré les supplications du général de La Laurencie. Ainsi le général Bricout, qui privilégie la cavalerie à cheval au détriment de la « cavalerie » des tanks. Ainsi le général Weygand, obsédé par le risque d'une insurrection communiste et souhaitant rapidement un armistice, qui va livrer les soldats français à l'ennemi en « leur coupant les jambes ». Ainsi Hélène de Portes, maîtresse de Paul Reynaud, favorable aux idées nazies, qui va avoir une influence inattendue et tragique sur le gouvernement de Pétain. Ainsi Pierre Cot, ministre de l'Aviation, incapable de répondre aux attaques allemandes en raison d'un manque criant d'appareils... Une accumulation d'impérities du commandement, de lâchetés politiques, qui va contraster avec le courage d'officiers et de soldats qui vont infliger des pertes importantes à l'armée allemande par une résistance héroïque, en y laissant leur vie. Oui, ces cent mille morts oubliés ont le droit d'être présents au tribunal de l'histoire pour demander des comptes. Cet ouvrage complète celui de Marc Bloch en incarnant jour après jour autant l'enchaînement des résignations infâmes que les vertus héroïques de cette armée française qui en a payé un prix si lourd. Un livre salutaire, à méditer

Didier Sicard

Voici un livre tout à fait essentiel, car il comble un vide important de notre historiographie. Le général Pennequin, homme de terrain à Madagascar et surtout en Indochine, est en effet l'un des grands oubliés de l'histoire de l'Empire colonial français. Ce bel ouvrage d'histoire militaire trouve sa source dans une habilitation à diriger des recherches soutenues en 2014. Saint-cyrien marqué comme toute sa génération par la défaite de 1870 (il est fait prisonnier après Bazeilles), Théophile Pennequin sert ensuite sans grand enthousiasme aux Antilles françaises avant de partir pour un premier séjour en Indochine, en particulier au Tonkin, entre 1879 et 1882. Capitaine, il est affecté en octobre 1883 à Nosy Be, et de là rejoint Madagascar où il lève et entraîne une unité de tirailleurs indigènes. En trois ans, il devient l'un des fondateurs des tirailleurs malgaches : « En bon officier républicain, Pennequin espère toujours créer l'embryon d'une nation sakalava appuyée sur le peuple armé et la conscription. [...] Il demande la mise en place, comme Faidherbe l'avait fait au Sénégal, d'une école militaire des otages sur le modèle de celle de Saint-Louis-du-Sénégal pour former de nouveaux tirailleurs issus des grandes familles. » Enrichi par cette expérience, il retrouve le Tonkin en 1887, d'abord en pleine lutte contre les Pavillons noirs, menant avec Pavie une intense action politique auprès des bandes rebelles et des tribus dans les régions non soumises de Lai Chau, Son La et Dien Bien Phu. Administrateur et chef militaire, il poursuit de façon très active et novatrice sa politique de pacification, quadrille le territoire, relance l'économie locale et développe l'enseignement du français. En 1893, alors qu'il commande le IV^e Territoire militaire, il formalise sa conception de la colonisation dans un rapport qui inspirera directement Gallieni et Lyautey, qui le qualifiera de « sorcier de la pacification ». Il insiste sur l'indispensable unité de commandement, sur la primauté de l'autorité militaire tant que la pacification n'est pas acquise, sur la diversité des peuples et des cultures, sur la nécessité de gagner la confiance des autochtones et de faire preuve de pragmatisme : « Il faut s'appuyer sur les populations. Nous ne pacifierons jamais si nous n'avons pas le pays pour nous ; mais pour avoir le pays il faut inspirer confiance, être fort et faire métier de soldat en même temps que l'on satisfait aux aspirations des différentes races. » Il retourne ensuite à Madagascar, puis retrouve à nouveau l'Indochine, Cochinchine et Cambodge d'abord, avant de commander l'ensemble des troupes de la péninsule. Dans les années qui précèdent la Grande Guerre, il tente de promouvoir le principe d'une « armée jaune », défensive, qui « se veut et doit être aussi éducatrice et aider à former une nation vietnamienne, annamite dit-on alors ». Son projet moderne choque dans les milieux coloniaux civils, politiques et économiques. Les campagnes de dénigrement ne vont plus cesser, il est ostracisé jusque dans les rangs de l'armée, limogé avant l'heure et après quarante-six années passées dans les troupes coloniales, « meurtri », il doit quitter le service et sombre dans la dépression. Un livre excellent.

PTE

Pennequin, le sorcier de la pacification

**Jean-François
Klein**
Paris,
Maisonneuve
et Larose/
Hémisphères,
2021



L SYNTHÈSES DES ARTICLES

┐ MARTIN GRAVEL

À LA RECHERCHE DES ROUTES DE L'EMPIRE CAROLINGIEN

S'il semble acquis que l'armée romaine dépendait des routes pour assurer les frontières de l'empire, il n'est pas rare d'entendre supposer qu'après la chute de celui-ci, les routes ont disparu, parce que les royaumes barbares n'en avaient pas l'usage ou la science. En fait, la continuité du réseau routier pose un difficile problème d'histoire et d'archéologie. Un panorama des activités de guerre, de gouvernement et de politique des Carolingiens montre que les routes étaient toujours là, aux VIII^e et IX^e siècles : elles restaient, partout, de première importance pour assurer le maintien des États.

┐ MAURICE SARTRE

LES ROUTES DE LA SOIE : UNE INVENTION HISTORIOGRAPHIQUE

Il ne se passe pas une semaine que la presse ne relaie l'ambition de la République populaire de Chine de réactiver les antiques « routes de la soie ». Or cette appellation, jamais remise en question, est trompeuse. Non seulement ce réseau de routes n'a pas la cohérence qu'on voudrait lui donner, mais il n'a même jamais été conçu pour un produit unique. Sans oublier que cette appellation n'a rien d'antique, puisque c'est une invention allemande du XIX^e siècle. Retour sur cette invention historiographique.

┐ THOMAS FRESSIN

LA MARÉCHAUSSEE ET LES GRANDS CHEMINS, 1720-1791

Chaque jour, sur leurs chevaux, les cavaliers de la maréchaussée parcourent grand-routes et chemins de traverse afin d'assurer le bon ordre jusqu'aux coins les plus reculés du royaume. Ce corps militaire est ainsi consubstantiellement lié aux routes. Cet article s'intéresse à ce lien étroit, en vue d'en dégager les enjeux sécuritaires de l'époque, depuis la grande réforme de 1720 jusqu'à la constitution de la gendarmerie nationale en 1791.

┐ BENOÎT HABERBUSCH

LES « GUERRES DE GENDARMES ».

LA ROUTE COMME OUTIL DE CONTRE-INSURRECTION

Implantée le long des routes principales, la gendarmerie a naturellement été chargée de les contrôler lors des insurrections. Pour quadriller ces zones troubles, les brigades ont souvent été utiles sans toujours être suffisamment efficaces. Les gendarmes ont surtout fait preuve de qualité d'adaptation en intégrant des forces mobiles pour intervenir en profondeur au-delà des routes. Mi-policiers, mi-soldats, ils ont été engagés sur tout le spectre du continuum de sécurité pour protéger cet espace familier mais vulnérable. Les pertes enregistrées malgré les progrès technologiques témoignent de la difficulté de garder la maîtrise des axes routiers lors des insurrections.

┐ NICOLAS LE NEN

LA ROUTE, C'EST LA GUERRE

Que l'on ne s'y trompe pas, à l'heure de la mondialisation, de la prolifération des échanges entre les continents, de la libre circulation des biens et des personnes, de la multiplication des flux de toute nature, la route, ou plutôt les routes, sont une incitation renouvelée à la guerre. Facteurs de progrès, mais aussi vecteurs d'ambitions impérialistes, elles sont depuis toujours des enjeux de puissance. C'est pourquoi, dans des guerres futures, qui seront autant globales que totales et où le sort des armes se jouera dans les sept espaces de la conflictualité moderne, le contrôle des routes réelles et virtuelles sera au cœur des opérations.

PAUL GÉZE **ATTEINDRE TOMBOUCTOU**

Le 11 janvier 2013 à l'aube, le colonel Gèze, basé au Tchad, apprend que lui et ses hommes doivent immédiatement gagner le Mali. Sa mission : prendre Tombouctou. Ce qui sera décrit par la suite comme un raid éclair sera surtout une longue lutte contre le sable et les éléments.

RÉMY HÉMEZ **OUVRIR LA ROUTE. LE GÉNIE ET L'APPUI À LA MOBILITÉ, 1914-2035**

Routes et pistes, vecteurs indispensables du mouvement, sont indissociables d'une mission majeure du sapeur : l'appui à la mobilité. Celle-ci a connu bien des évolutions doctrinales, tactiques et technologiques depuis 1914, notamment lors des deux conflits mondiaux, des guerres de décolonisation et des interventions extérieures. Depuis le milieu des années 2010, le génie se trouve de nouveau à la croisée des chemins dans ce domaine.

GÉRARD CHESNEL **ROUTES EN DÉROUTE**

Dès l'origine des sociétés organisées, les routes ont été un enjeu économique et militaire, puisqu'elles permettaient de relier entre elles les villes et les citadelles d'un même pays, et de se porter aussi rapidement que possible au-devant de l'ennemi. Aussi était-il de première importance de protéger ses propres routes et, *a contrario*, d'endommager ou de détruire celles de l'ennemi. Dans cet objectif, les mines ont constitué une arme redoutable voire indispensable dès qu'elles furent maîtrisées. Gérard Chesnel, président de la Commission nationale pour l'élimination des mines antipersonnel, fait le point sur cette question.

JEAN-LUC COTARD **LA ROUTE DES FRANÇAIS**

Le 26 décembre 1992, à son arrivée sur le terrain, le convoi principal du bataillon français du génie en Bosnie-Herzégovine a mis treize heures pour parcourir les treize kilomètres et demi de la piste reliant Tarcin à Kresevo, au sud-ouest de Sarajevo. Aujourd'hui, ce trajet se fait en seulement vingt minutes. Sur la « route des Français ». Retour sur le travail effectué par les sapeurs.

RÉMY PORTE **LES ARMÉES ET LA ROUTE, UNE LONGUE HISTOIRE PARTAGÉE**

Si la maîtrise des voies de communication est quasiment consubstantielle de l'engagement des armées, c'est avec l'irruption du moteur pendant la Première Guerre mondiale que sont formalisés les principes qui régissent encore aujourd'hui la « circu ». Remarquable de modernité, l'œuvre du commandant Doumenc est à cet égard absolument fondatrice.

JÉRÔME PELLISTRANDI **LE TOUR DE FRANCE : UNE ROUTE GÉOPOLITIQUE**

Le Tour de France est bien plus qu'une épreuve sportive, c'est aussi une histoire de France et de sa géopolitique européenne, et ce dès sa création à l'aube du XX^e siècle. S'y reflètent l'Europe, avec ses guerres et son processus de réunification, mais aussi notre géographie militaire à travers les territoires traversés.

ANTHONY NAMOR **LA CONQUÊTE DES ROUTES NUMÉRIQUES**

À l'échelle géopolitique comme à l'échelle tactique, les routes numériques qui constituent le cyberspace sont au cœur des stratégies de confrontation. Leur maîtrise, leur interdiction, leur contournement et leur défense sont devenus l'un des facteurs clés contribuant à la liberté de manœuvre des acteurs civils et politiques comme militaires. La conquête des routes numériques ne fait ainsi que commencer.

THOMAS LEGRAND **EN MER : LA ROUTE DU COMMANDANT**

La régulation de la navigation, le développement du droit maritime ainsi que les exigences de sécurité et de rentabilité ont réduit la liberté de manœuvre et l'autonomie de décision des capitaines de navire. Parce qu'il est encore un élément déterminant du succès de la mission, le tracé de la route demeure de la responsabilité du seul commandant d'un bâtiment de combat.

MARINE BARON **LA ROUTE, LE LANGAGE COMMUN ET LA NORME**

Pour la plupart d'entre nous, la route, qu'elle soit terrestre, maritime ou aérienne, est surtout perçue comme un moyen d'arriver à bon port. Mais la considérer comme un pur instrument sans signification particulière serait une facilité. La route, comme le langage, est un moyen qui ne saurait être neutre. Son expression, ses codes sont à eux seuls des points de repère qui s'apparentent à une norme, comme si la route donnait à chaque lieu qu'elle dessert non pas seulement une voie d'accès, mais une place dans le monde.

PATRICE DEBRÉ **LES MILLE ET UNE ROUTES DES ÉPIDÉMIES**

Utilisant les animaux et les hommes comme vecteurs de développement et de dissémination, chaque épidémie possède une route, un tracé, une évolution et une éventuelle disparition. Retour sur ces voies de propagation, quelle que soit leur nature.

PATRICK CLERVOY **SORTIES DE ROUTE**

Au départ, cela se présente comme une énigme. Ce sont des militaires exemplaires. Ils sont regardés comme un modèle d'intégration et de réussite. Puis, en quelques mois, c'est la dégringolade. Leur comportement change. Ils perdent leur efficacité au travail. Ils commettent des fautes lourdes. Ils s'alcoolisent. Ils ont des accidents. Ils disparaissent de leur unité après quelques mois de congé maladie. Rien ne permettait de prédire cette chute. Comment expliquer ces « sorties de route » inattendues ?

HAÏM KORSIA **LA ROUTE ET LE DOUTE**

La route est tout d'abord la voie de communication qui relie deux points dans l'espace. Puis apparaît le chemin comme un but : celui de Compostelle, la Voie sacrée, les pérégrinations des Hébreux dans le désert, et Abraham qui doit tout quitter pour un ailleurs que l'Éternel lui indiquera, que le Chemin lui fera découvrir. Et si la Route était l'ultime nom divin, celui qui nous force à nous mettre en mouvement, à nous dépasser, à enfin sortir de notre Égypte intérieure pour être celui ou celle que notre Créateur rêve que nous soyons ? La Route comme notre moteur.

YANN ANDRUÉTAN **LE VET ERRANT**

Rambo n'est pas seulement un film d'action viril. Il s'inscrit dans une tradition plus ancienne où la route et le voyageur occupent une place ambivalente. Ce dernier est un vétéran, sans nom, qui porte une menace sourde et qui finalement provoque la chute du pouvoir. Le modèle est celui de l'*Odyssée* jusqu'aux westerns de Sergio Leone. La route occupe donc une place à part dans notre imaginaire, car elle est à la fois le lieu de la réalisation du destin, de la violence et de la folie. C'est une accoucheuse d'histoires.

ADRIENNE CHARMET **MARCHER**

La marche est l'action la plus évidente de l'espèce humaine, distinguant l'humain des autres mammifères et accompagnant son développement multimillénaire. Pour autant, elle a profondément changé de statut depuis le développement de moyens de transport mécaniques. Perdurent au cœur de l'expérience humaine trois grandes fonctions : la marche peut être utilitaire et servir, notamment aux militaires, à exercer une forme de souveraineté sur un territoire. Elle porte également des fonctions transformatrices physiques, intellectuelles et spirituelles millénaires. Elle est, enfin, l'instrument d'une exploration du monde à la fois intime et partagée.

OLIVIER KEMPF **NAGER DANS LE FLUX**

Aujourd'hui, le cyberspace est l'objet de telles densification et ubiquité que la notion d'infrastructure en réseau, souvent représentée par une toile d'araignée, disparaît. Dans le cyberspace, on n'identifie plus les routes. L'infrastructure cybernétique nous enveloppe désormais d'un tissu continu dont on ne distingue plus les mailles. Traditionnellement, la route supporte des flux : ils « empruntent » la route, ils cheminent dessus. Dans le cyberspace, la route a disparu pour se transformer en un océan de flux dans lequel on nage.

THIERRY BOUZARD **QUAND LE CHANT PART DU PIED DROIT**

Le chant dans les armées est le dernier répertoire de chants de métier vivant. Les soldats en font régulièrement usage dans leur activité professionnelle. Fierté et esprit de corps, ascendant sur l'auditoire, confiance en soi, sens du collectif, motivation, communication interne et externe... : il est reconnu que le chant participe de l'efficacité des unités de combat, raison pour laquelle sa pratique a toujours été encouragée par le commandement à son plus haut niveau. Pourtant, la pratique se dégrade. Depuis plusieurs années, voire plusieurs décennies, on constate un ralentissement de la cadence, l'avalement des fins de vers et la baisse du ton. Il en résulte des paroles incompréhensibles et une posture caricaturale de la troupe, à la limite du vacillement. Le problème se situe dans le contre-pas.

TRANSLATION OF THE SUMMARY IN ENGLISH

MARTIN GRAVEL IN SEARCH OF THE ROADS OF THE CAROLINGIAN EMPIRE

Although it would seem to be common knowledge that the Roman army depended on roads to protect its borders, it is not uncommon to hear assumptions that roads disappeared after the fall of the empire, as the barbarian kingdoms had neither the use for them nor the necessary science. In fact, the continuity of the road network raises a controversial issue in terms of history and archaeology. A review of warfare, governmental and political activities indicates that the roads were still in existence in the eighth and ninth centuries: in all areas, they were of prime importance in ensuring the survival of the new states.

MAURICE SARTRE THE SILK ROUTES — A HISTORIOGRAPHICAL INVENTION

Not a week goes by that the press does not relay the People's Republic of China's ambition to revive the ancient silk routes? However, this designation, which has never been questioned, is misleading. Not only does this network of routes not possess the coherence that is often attributed to it, but it was never even designed for a specific product. Not to mention that this is in no way an ancient term, because it was a German invention from the 19th century. A review of this historiographical invention.

THOMAS FRESSIN THE *MARÉCHAUSSEE* AND HIGHWAYS (1720–1791)

Every day, on their horses, the horsemen of the *Maréchaussée* travelled the highways and byways to ensure good order in the most remote corners of the kingdom. This military corps is thus substantially linked to the roads. This article focuses on this close link, with a view to identifying the security issues at stake, from the great reform of 1720 to the creation of the *Gendarmerie Nationale* in 1791.

BENOÎT HABERBUSCH THE “GENDARMERIE WARS”—ROADS AS A MEANS OF COUNTER-INSURGENCY

Posted along major highways, the *Gendarmerie Nationale* was naturally in charge of controlling these routes during uprisings. The brigades were often useful in patrolling these troubled zones, but not always effective enough. More than anything, the Gendarmerie demonstrated their adaptability by integrating mobile forces to operate in depth beyond the roads. Half-police, half-military, they have been engaged in the entire range of security missions to protect these familiar, but vulnerable areas. Despite technological advances, the casualties encountered are a testament to the difficulty of maintaining control of routes during times of uprising.

NICOLAS LE NEN ROADS AND WAR

Let there be no mistake—in the age of globalisation, of the explosion in inter-continental trade, of free circulation of goods and persons, of the proliferation of flows of all kinds, roads, or routes in general, are a renewed incentive to war. As factors of progress, but also vectors of imperialist

ambitions, roads have always been an issue of power. This is why, in future wars, which will be global and total and where the fate of arms will be played out in the seven domains of modern warfare, control of routes, both real and virtual, will key to military operations.

PAUL GÈZE **REACHING TIMBUKTU**

At dawn on 11th January 2013, Colonel Gèze, who was stationed in Chad, was informed that he and his men must immediately go to Mali. His mission was to take Timbuktu. What would later be described as a lightning raid was, above all, a long struggle against the sand and the elements.

RÉMY HÉMEZ **OPENING UP ROADS—ENGINEERING AND MOBILITY SUPPORT, 1914–2035**

Roads and tracks are indispensable to enable movement and they are indissociable from the prime mission of a sapper—mobility support. This mission has undergone numerous developments in doctrine, tactics and technology since 1914, particularly during the two world wars, the decolonisation conflicts and external interventions. Since the middle of the years from 2010 to 2019, engineering is once more at a crossroads.

GÉRARD CHESNEL **ROAD DECOMMISSIONING**

From the very beginnings of organised societies, roads have played a major economic and military role because they linked the towns and citadels of the same country and because they make it possible move as rapidly as possible in anticipation of the enemy. It was therefore paramount to protect one's own roads and, conversely, to damage or destroy the enemy's roads. To this end, as soon as we gained mastery of them, mines became a formidable and indispensable weapon. Gérard Chesnel, president of the National Committee for the elimination of anti-personnel mines takes a look at this issue.

JEAN-LUC COTARD **THE FRENCH ROAD**

On 26th December 1992, when the main convoy of the French Engineering Battalion in Bosnia and Herzegovina arrived in the field, it took thirteen hours to cover the thirteen and a half kilometres of the track linking Tarcin to Kresevo, southwest of Sarajevo. Today, this journey takes only twenty minutes. On the French road.

RÉMY PORTE **ARMIES AND ROADS, A LONG, SHARED HISTORY**

Control of channels of communication is virtually consubstantial with army engagement, and with the advent of motor vehicles during World War I, certain rules were formalised, which still regulate traffic today. Remarkably modern, the work of Commander Doumenc is seminal.

JÉRÔME PELLISTRANDI **THE *TOUR DE FRANCE*—A GEOPOLITICAL ROUTE**

The *Tour de France* is much more than a sports event. It also reveals the history of France and its geopolitics, and has done so since its inception at the beginning of the twentieth century. It also reflects Europe, with its wars and processes of reconsolidation, and, given all the regions that it traverses, it also mirrors our military geography.

ANTHONY NAMOR **CONQUERING DIGITAL ROUTES IN TWENTY-FIRST CENTURY WARFARE**

On a geopolitical and tactical scale, the digital routes that make up cyberspace are a core element in confrontational strategies. Control, prohibition, circumvention and defence of these routes are key factors in the freedom of action of civil, political and military players. The conquest of digital routes has only just begun.

THOMAS LEGRAND **AT SEA—THE CAPTAIN'S ROUTE**

Navigation regulations, maritime law and safety and profitability considerations have reduced a ship captain's freedom of action and decision-making independence. However, because it is still a decisive factor in the success of a mission, the route still remains the sole responsibility of the commanding officer of a combat vessel.

MARINE BARON **ROADS, A COMMON LANGUAGE AND STANDARD**

For most of us, a route, whether it be a land, sea or air route, is above all perceived as a means of reaching our destination. But to consider it to be just a means to an end, without any particular significance, would be an over-simplification. Like language, it is a process that cannot be neutral. Its expression, its codes alone are reference points that can be likened to standards. It is as if a route gives to each place that it serves, not just access, but also a place in the world.

PATRICE DEBRÉ **A THOUSAND AND ONE EPIDEMIC ROUTES**

Using animals and humans as vectors of development and propagation, each epidemic has a route, a progression and potentially, an end. A look at these routes of transmission, whatever their nature.

PATRICK CLERVOY **UNEXPECTED DEPARTURES**

At first, it is a complete mystery. They are exemplary soldiers. They are regarded as a model of integration and success. Then, over a few months, they fall apart. Their behaviour changes. They are less efficient at work. They are guilty of gross misconduct. They drink. They have accidents. They disappear from their unit after a few months of sick leave. There is nothing to predict this demise. How can we explain these unexpected departures?

HAÏM KORSIA **AN UNCERTAIN ROAD**

A road is, firstly, a means of communication linking two points in space. Then the road emerges as an objective—St James of Compostella, the Sacred Way of the taxis of the Marne, the wanderings of the Hebrews in the desert, and Abraham who had to leave everything behind for a place that the Lord would show him, and that the road allowed him to discover. What if the road was the ultimate Divine Name, the one that forces us to set ourselves in motion, to surpass ourselves, to finally emerge from our inner prison to become the person that our Creator dreams we can be. The route is our driver.

YANN ANDRUÉTAN **THE DRIFTING VETERAN**

Rambo is not just a macho action film, it is part of an older tradition where the road and the traveller occupy an ambivalent place. The traveller is a nameless veteran bearing a muted threat and ultimately brings about the downfall of power. The model is the *Odyssey* and Sergio Leone's Western films. The road, therefore, holds a unique place in our imagination. It has given rise to history.

ADRIENNE CHARMET **WALKING**

Walking is the most noticeable action of the human species; it distinguishes humans from other mammals and has followed them over the many thousands of years of their evolution. However, marling has undergone a profound change in status since the development of mechanical means of transport. At the heart of human experience, three major functions of walking endure—it is practical and can, notably for the military, serve to exercise a form of sovereignty over a territory. It also has age-old physical, intellectual and spiritual transformative powers. And finally, it is a means of exploring the world in both an intimate and shared manner.

OLIVIER KEMPF **IN THE FLOW**

Today, cyberspace is undergoing such densification and ubiquity that the notion of a network infrastructure, often represented as a web, is disappearing. In cyberspace, we no longer identify routes. The cyber infrastructure is now enveloping us in a continuous mesh, the links of which can no longer be distinguished. Traditionally, a road accommodates flows; they follow the road, they travel along it. In cyberspace, the road has disappeared and has been transformed into an ocean of currents in which we are swimming.

THIERRY BOUZARD **AN OBJECT OF DEPENDENCE**

Military singing is the last living repertoire of professional singing. Soldiers regularly sing as part of their professional activities. Pride and *esprit de corps*, ascendancy over the audience, self-confidence, a sense of community, motivation, internal and external communication . . . it is recognised that singing contributes to the efficiency of combat units and this is why it has always been encouraged at the highest levels of command. However, for several years or even for several decades, this practice has been deteriorating: a slowing of tempo, a swallowing of the ends of verses and a lowering of pitch. The result is incomprehensible lyrics and a marching style that borders on ambling. The problem lies in the counter-step.

CHRISTOPHE GUÉ **THE ROLE OF THE EASTERN FRONT** **IN THE ALLIED VICTORY OF 1918**

Although overlooked in September 1918, the victorious offensive of the Allied armies of the East, under the command of General Franchet d'Espèrey, has often been depicted as a decisive action that may have precipitated the defeat of Germany, whose army was threatened at the rear. However, this was not the case.

L BIOGRAPHIES

LES AUTEURS

■ Yann ANDRUÉTAN

Voir rubrique « comité de rédaction »

■ Marine BARON

Docteur en philosophie et docteur en droit, Marine Baron s'est engagée comme officier volontaire dans la Marine avant de travailler dans l'industrie pharmaceutique, l'import-export et le secteur bancaire. Actuellement élève-avocate à l'EFB de Paris, elle est l'auteur de trois livres : *Lieutenant. Être femme dans l'armée française* (Denoël, 2009), *Ingrid Bergman, le feu sous la glace* (Les Belles Lettres, 2015) et *La Couverture* (Balland, 2020).

■ Thierry BOUZARD

Historien des répertoires musicaux militaires, Thierry Bouzard, lieutenant de réserve, est en charge des cours d'histoire de musique militaire au COMMAT. Il a notamment publié *Anthologie du chant militaire français* (Grancher, 2000), *Histoire du chant militaire français* (Grancher, 2009), *Le Grand Recueil des chants parachutistes* (Diffusia, 2018) et *L'Orchestre militaire français. Histoire d'un modèle* (Éditions Feuilles, 2019).

■ Adrienne CHARMET

Adrienne Charmet est diplômée de deux masters de recherche, en histoire et en géopolitique du cyberspace. Après un début de carrière dans l'enseignement, elle a dirigé les programmes de deux associations dédiées aux questions des droits humains et des partages de connaissances dans l'espace numérique. Elle a rejoint l'Agence nationale de la sécurité des systèmes d'information (ANSSI) en 2017, où elle est analyste en cybermenaces. Elle marche en solitaire depuis vingt ans sur et en dehors des grands chemins de randonnée européens.

■ Gérard CHESNEL

Normalien, agrégé d'histoire, diplômé de l'Institut national des langues et civilisations orientales, auditeur de la 37^e session de l'IHEDN, ambassadeur, Gérard Chesnel est président de la Commission nationale pour l'élimination des mines antipersonnel après avoir été ambassadeur chargé de l'action contre les mines et de l'aide aux victimes.

■ Patrick CLERVOY

Voir rubrique « comité de rédaction »

■ Jean-Luc COTARD

Voir rubrique « comité de rédaction »

■ Patrice DEBRÉ

Professeur émérite à Sorbonne-Université (département d'immunologie) et membre titulaire de l'Académie nationale de médecine, Patrice Debré a été chef de service et directeur d'un département de recherche en immunologie de l'hôpital Pitié-Salpêtrière (CIMI, INSERM U1135). Il a notamment publié *Vie et Mort des épidémies* (avec Jean-Paul Gonzalez, Odile Jacob, 2013) et *Les Révolutions de la biologie et la condition humaine* (Odile Jacob, 2020).

■ Thomas FRESSIN

Commandant de la gendarmerie nationale, Thomas Fressin est chef du pôle recherche et relations académiques du Centre de recherche de l'École des officiers de la gendarmerie nationale (CREOGN). Docteur en histoire moderne, il a soutenu en 2020 une thèse s'intéressant à la quête de notabilité des bourgeois à travers leur engagement militaire au sein de compagnies privilégiées de la milice bourgeoise sous l'Ancien Régime : « Les compagnies de chevaliers des nobles jeux de l'arc, de l'arbalète et de l'arquebuse. » Maître de conférences associé en informatique à l'université Gustave-Eiffel et chercheur associé en histoire au Centre de la Méditerranée moderne et contemporaine (université Côte d'Azur), il travaille aujourd'hui essentiellement sur l'étude de la maréchaussée au XVIII^e siècle, mais également sur le traitement, l'analyse et la valorisation de données historiques grâce aux humanités numériques.

■ Paul GÈZE

Saint-cyrien de la promotion « Général Delestraint » (1988-1991), le colonel Gèze a choisi l'infanterie de marine au terme de sa formation. Alternant avec des postes en administration centrale, il a servi successivement au 2^e RIMA, au 2^e RPIMA, au 21^e RIMA et au RIMAP-NC. En 2012, il est retourné à Fréjus comme chef de corps du 21^e RIMA. Il est aujourd'hui l'adjoint du général commandant l'état-major spécialisé pour l'outre-mer et l'étranger (EMSOME).

■ Martin GRAVEL

Historien médiéviste, maître de conférences à l'université Paris-8-Vincennes-Saint-Denis, membre du THÉMAM (ARSCAN), ses principaux champs de recherche sont les communications politiques et les effets médiatiques au haut Moyen Âge. Il a publié *Distances, rencontres, communications. Réaliser l'empire sous Charlemagne et Louis le Pieux* (Brepols, 2012) et codirigé *Culture politique et production littéraire sous Louis le Pieux* (Thorbecke, 2019). Il travaille avec Warren Pezé sur une prosopographie des grands laïcs du royaume de Francie occidentale (840-930).

■ Benoît HABERBUSCH

Docteur en histoire, le commandant de gendarmerie Benoît Haberbusch dirige depuis 2020 le pôle recherche et stratégie du Centre de recherche de l'École des officiers de la gendarmerie nationale (CREOGN) à Melun. Rédacteur en chef de la revue *Histoire et patrimoine des gendarmes*, il a écrit une vingtaine d'ouvrages sur l'histoire de la gendarmerie dont *Chiens et Gendarmes, une histoire partagée* (2021), *L'EON, une grande école militaire au service de la nation* (2017), *Gendarmes et Miliciens. L'implication de la gendarmerie dans les cours martiales de 1944* (2016) et *Les Gendarmes face au crime durant l'entre-deux-guerres* (2012).

■ Rémy HÉMEZ

Voir rubrique « comité de rédaction »

■ Olivier KEMPF

Le général de brigade (2S) Olivier Kempf dirige le cabinet de synthèse stratégique La Vigie et est chercheur associé à la FRS. Consultant auprès d'entreprises de toute taille, il est spécialisé dans les questions de cyberdéfense, de transformation numérique et d'innovation. Il est l'auteur de *Introduction à la cyberstratégie* (Economica, 2012) et *Alliances et mésalliances dans le cyberspace* (Economica, 2014).

■ Haïm KORSIA

Voir rubrique « comité de rédaction »

■ Thomas LEGRAND

Officier de marine entré à l'École navale en 1999, le capitaine de vaisseau Thomas Legrand a passé l'essentiel de sa carrière militaire au sein des forces sous-marines. Embarqué pendant dix-huit ans, il a commandé le bâtiment-école *Lynx* et le sous-marin nucléaire d'attaque *Améthyste*. Officier d'échange pendant deux ans dans la Royal Navy, il a également suivi le cours de commandement de sous-marin britannique. Il est actuellement assistant militaire du chef d'état-major des armées.

■ Nicolas Le NEN

Saint-cyrien, breveté de l'enseignement militaire supérieur, le général Nicolas Le Nen a commandé le 27^e bataillon de chasseurs alpins et le Service action de la Direction générale de la sécurité extérieure. Il est l'auteur d'ouvrages de stratégie et de réflexion sur la guerre et les opérations militaires relatant notamment son expérience en Afghanistan. En 2012, il a reçu conjointement avec Pierre-Joseph Givre le prix « Edmond Fréville-Pierre Messmer » décerné par l'Académie des sciences morales et politiques pour le livre *Enjeux de guerre* (Economica 2012).

■ Anthony NAMOR

Diplômé de l'École spéciale militaire de Saint-Cyr en 2011 (promotion « Chef d'escadron Francoville »), le commandant Anthony Namor a choisi de servir dans le domaine de la guerre électronique. Il rejoint le 44^e régiment de transmissions en 2012, puis la 785^e compagnie de guerre électronique en 2016, qu'il a commandée de 2018 à 2020. Il sert aujourd'hui à l'Inspection de l'armée de terre.

■ Jérôme PELLISTRANDI

Issu du contingent 80/10, le général (2S) Jérôme Pellistrandi a intégré l'École spéciale militaire de Saint-Cyr en 1983. Il a commandé le 28^e régiment de transmissions à Issoire (2005-2007) et la brigade de commandement multinational du Corps européen (2007-2009). Breveté de l'enseignement militaire supérieur français et espagnol, il a été auditeur du Collège de défense de l'OTAN. Titulaire d'un DEA et d'un master en relations internationales, il est docteur en histoire. Aujourd'hui rédacteur en chef de la *Revue Défense nationale* (RDN), il est également en charge des sessions régionales de l'Institut des hautes études de défense nationale (IHEDN).

■ Rémy PORTE

Le lieutenant-colonel (er) Rémy Porte, diplômé de l'IEP d'Aix-en-Provence et docteur habilité à diriger des recherches en histoire, auteur de nombreux ouvrages, est issu de l'arme des transmissions (guerre électronique). Après avoir fait le choix du statut des officiers experts,

il intègre le cadre spécial, commande l'École militaire du corps technique et administratif à Coëtquidan, puis dirige en particulier les bureaux recherche du SHAT, puis du SHD, et du CDEF. Il termine sa carrière comme officier référent histoire pour l'armée de terre.

■ Maurice SARTRE

Professeur émérite de l'université de Tours, ancien membre de l'Institut universitaire de France, spécialiste du monde grec et du monde romain oriental, en particulier du Proche-Orient hellénisé, d'Alexandre à la conquête islamique, Maurice Sartre est l'auteur de nombreux ouvrages, dont *Le Bateau de Palmyre. Quand les mondes anciens se rencontraient* (Tallandier, 2021).

LE COMITÉ DE RÉDACTION

■ Yann ANDRUÉTAN

Issu de l'École du service de santé des armées (ESSA) Lyon-Bron, le médecin en chef Yann Andruétan a servi trois ans au 1^{er} régiment de tirailleurs d'Épinal, avec lequel il a effectué deux missions au Kosovo en 2000 et 2002. Il a ensuite rejoint l'HIA Desgenettes afin d'effectuer l'assistanat de psychiatrie. En 2008, il est affecté à l'HIA Sainte-Anne de Toulon comme médecin-chef adjoint du service de psychiatrie. En 2009, il a effectué un séjour en Afghanistan. Il est aujourd'hui chef du service psychologique de la Marine. Il est aussi titulaire d'un master 2 en anthropologie.

■ Jean ASSIER-ANDRIEU

Né en 1982, le commissaire principal Jean Assier-Andrieu entre à l'École militaire supérieure d'administration et de management (EMSAM) de l'armée de terre en 2006 (promotion « Intendant général Bailly »), après des études de droit à la faculté de Montpellier. Il a principalement servi au sein d'unités parachutistes, en tant que directeur administratif et financier du 2^e régiment étranger de parachutistes, puis au sein de l'état-major tactique du 2^e régiment de parachutistes d'infanterie de marine. Avec ces unités, il a participé à des engagements opérationnels (Afghanistan) et à des missions de coopération internationale. Il occupe de 2013 à 2016 le poste de chef du bureau finances de la direction du commissariat d'outre-mer de La Réunion-Mayotte, avant de rejoindre la direction des affaires financières du ministère des Armées en tant que chef de section synthèse. Il intègre la 26^e promotion de l'École de guerre en 2018. Il a servi à l'EMA de 2019 à 2021. Actuellement, il est affecté à la représentation militaire française auprès de l'OTAN et de l'Union européenne en tant que chef de cabinet. Il vient de publier *La Trace du soldat. Recherche d'une narration* (Éditions de l'École de guerre, 2021).

■ John Christopher BARRY

Né à New York, diplômé d'histoire et de sciences politiques aux États-Unis (UCLA et NYU), de philosophie et de sociologie de la défense et d'études stratégiques en France (Paris-X et EHESS), John Christopher Barry a co animé durant plusieurs années un séminaire de recherche intitulé « La globalisation sécuritaire » à l'EHESS. Il est aujourd'hui chargé de cours à l'École spéciale militaire de Saint-Cyr Coëtquidan. Il publie régulièrement dans *Les Temps modernes*, *Inflexions*, les *Études de l'IRSEM* et *Global Society*.

■ Marc-Antoine BRILLANT

Diplômé de l'École spéciale militaire de Saint-Cyr et de l'École de guerre, titulaire du master spécialisé « Business performance management » de l'ESCP, le lieutenant-colonel Marc-Antoine Brillant est actuellement directeur adjoint de *Vigintum*, le service de vigilance et de protection contre les ingérences numériques étrangères rattaché au Secrétariat général de la défense et de la sécurité nationale (SGDSN). Dans ses affectations précédentes, il a notamment commandé des unités de combat en Afghanistan et au Liban, avant de servir comme analyste performance opérationnelle pour l'armée de terre puis, plus récemment, comme chef des opérations d'un groupement tactique de sept cents hommes au Sahel. Il a coécrit avec Michel Goya *Israël contre le Hezbollah. Chronique d'une défaite annoncée* (Éditions du Rocher)

ainsi que de nombreux articles pour la *Revue des deux mondes*, la *Revue Défense nationale* et *Stratégique*.

■ Bénédicte CHÉRON

Bénédicte Chéron est historienne. Elle a fait sa thèse sur le cinéma de Pierre Schoendoerffer, soutenue à la Sorbonne (Paris IV) en 2012, et a publié *Pierre Schoendoerffer* (CNRS Éditions) en 2012, réédité en collection de poche (Biblis) en 2015. Chercheuse partenariaire au SIRICE (UMR 8138), maître de conférences à l'Institut catholique de Paris, elle mène ses recherches sur le traitement médiatique du fait militaire français (médias d'information, reportages, documentaires et fictions) et sur les relations armées-société. Elle fait régulièrement bénéficier de son expertise des organismes dépendant du ministère des Armées. Elle a aussi publié « L'Image des militaires français à la télévision, 2001-2011 » (IRSEM, 2012), ainsi que de nombreux articles et chapitres d'ouvrages collectifs sur ses sujets de recherche. *Le Soldat méconnu. Les Français et leurs armées : état des lieux* est paru à l'automne 2018, chez Armand Colin.

■ Patrick CLERVOY

Élève au collège militaire de Saint-Cyr-l'École puis à l'École du service de santé des armées de Bordeaux, le docteur Patrick Clervoy a été médecin d'unité pendant quatre années au profit de régiments de la 9^e division d'infanterie de marine. Il a participé à plusieurs opérations qui l'ont amené à intervenir sur des théâtres extérieurs en Afrique centrale, en Guyane, en ex-Yougoslavie, en Afghanistan, au Mali, au Burkina Faso et au Niger. Il est professeur de médecine à l'École du Val-de-Grâce et fut, de 2010 à 2015, titulaire de la chaire de psychiatrie et de psychologie clinique appliquée aux armées. Il est l'auteur de publications sur les thèmes du soutien psychologique des forces – *Les Psy en intervention* (Doin, 2009) – et de la prise en charge des vétérans – *Le Syndrome de Lazare. Traumatisme psychique et destinée* (Albin Michel, 2007), *Dix semaines à Kaboul. Chroniques d'un médecin militaire* (Steinkis, 2012). Il a récemment fait paraître *L'Effet Lucifer. Des bourreaux ordinaires* (CNRS éditions, 2013), *Traumatismes et blessures psychiques* (Lavoisier Médecine, 2016) *Les Pouvoirs de l'esprit sur le corps* (Odile Jacob, 2018) et *Vérité ou mensonge* (Odile Jacob, 2021).

■ Jean-Luc COTARD

Saint-cyrien ayant servi dans l'arme du génie, le colonel Jean-Luc Cotard a choisi de se spécialiser dans la communication après avoir servi en unité opérationnelle et participé à la formation directe de saints-cyriens et d'officiers en général. Il est titulaire d'une maîtrise d'histoire contemporaine, d'un DESS de techniques de l'information et du journalisme, et a réfléchi, dans le cadre d'un diplôme universitaire à l'Institut français de la presse, aux relations entre les hommes politiques et les militaires de 1989 à 1999. Il a publié des articles qui ont trait à son expérience dans les revues *Histoire et défense*, *Vauban* et *Agir*. Il a servi en Bosnie en 1992-1993, au Kosovo en 2001 (Mitrovica) et 2008 (Pristina), ainsi qu'en Côte d'Ivoire en 2005-2006. Après avoir eu des responsabilités au SIRPA-Terre, il a conseillé le général commandant la région terre Nord-Est. Il a choisi de quitter l'uniforme en 2010, pour créer son entreprise de communication spécialisée dans la communication de crise.

■ Catherine DURANDIN

Catherine Durandin est historienne et écrivain. Après de nombreux ouvrages consacrés à la France, aux relations euro-atlantiques et à la Roumanie, elle s'oriente vers une recherche portant sur la mémoire des Français et leur relation à la guerre, avec un roman, *Douce France* (Le Fantascopie, 2012), puis *Le Déclin de l'armée française* (François Bourin, 2013). Elle a récemment publié *Ismène. Point* (Dacres Éditions, 2015) et *La Guerre froide* (PUF, « Que sais-je ? », 2016).

■ Benoît DURIEUX

Né en 1965, Benoît Durieux est officier d'active dans l'armée de terre. Saint-cyrien, diplômé de l'Institut d'études politiques de Paris et de l'université de Georgetown (États-Unis), il a effectué l'essentiel de sa carrière au sein de la Légion étrangère, avec laquelle il a participé à plusieurs opérations dans les Balkans (1995 et 1996) et en Afrique (Somalie 1993). Après un passage à l'état-major des armées, il a été chef de corps du 2^e régiment étranger d'infanterie jusqu'à l'été 2010. Ancien auditeur au Centre des hautes études militaires (CHEM), puis adjoint « terre » au cabinet militaire du ministre de la Défense, puis directeur du CHEM, le général Durieux a commandé la 6^e brigade légère blindée basée à Nîmes avant d'être nommé chef du cabinet militaire du Premier ministre en juillet 2017. Depuis l'été 2021, il est directeur de l'Institut des hautes études de Défense nationale (IHEDN). Docteur en histoire, il est l'auteur de *Relire De la guerre de Clausewitz* (Economica, 2005), une étude sur l'actualité de la pensée du penseur militaire allemand. Pour cet ouvrage, il a reçu le prix L'Épée et La Plume. Récemment paru sous sa direction : *La Guerre par ceux qui la font. Stratégie et incertitude* (Éditions du Rocher, 2016) et le *Dictionnaire de la guerre et de la paix* (PUF, 2017).

■ Brice ERBLAND

Né en 1980, le lieutenant-colonel Brice Erbland est un officier saint-cyrien qui a effectué son début de carrière au sein de l'aviation légère de l'armée de terre (ALAT). Chef de patrouille et commandant d'unité d'hélicoptères de combat *Tigre* et *Gazelle*, il a été engagé plusieurs fois dans la corne de l'Afrique, en Afghanistan et en Libye. Il a ensuite servi au cabinet du ministre de la Défense, avant de rejoindre l'École militaire pour sa scolarité de l'École de guerre. Après une formation d'ingénieur d'essais en vol à l'École du personnel navigant d'essais et de réception (EPNER) à Istres, il a été affecté au cabinet du chef d'état-major de l'armée de terre en mobilité extérieure à l'audit de la SNCF, puis au 1^{er} régiment d'hélicoptère de combat comme chef du bureau opération et instructions (BOI). Aujourd'hui, il est commandant de bataillon de l'école spéciale militaire (ESM) de Saint Cyr. Il a publié en 2013 un livre de témoignages et de réflexions sur ses opérations intitulé *Dans les griffes du Tigre* (Les Belles Lettres), qui a reçu le prix L'Épée et La Plume, le prix spécial de la Saint-Cyrienne et la mention spéciale du prix Erwan Bergot, et « *Robots tueurs* ». *Que seront les soldats de demain ?* (Armand Colin, 2018).

■ Hugues ESQUERRE

Saint-Cyrien, breveté de l'École de guerre, Hugues Esquerre a servi vingt ans dans les troupes de marine jusqu'au grade de lieutenant-colonel. Ancien auditeur de la 10^e promotion du Cycle des hautes études pour le développement économique (CHEDE), il est aujourd'hui

inspecteur des finances. Sociétaire de l'association des écrivains combattants, il est l'auteur de *La Société créole au travers de sa littérature* (SdÉ éditions, 2005), *Replacer l'armée dans la nation* (Economica, 2012) et *Dans la tête des insurgés* (éditions du Rocher, 2013), ouvrage pour lequel il a reçu en 2015 le prix L'Épée et La Plume, et *Quand les finances désarment la France* (Economica, 2015).

■ Isabelle GOUGENHEIM

Diplômée de Sciences-Po Paris, ancienne élève de l'ENA (promotion Solidarité), Isabelle Gougenheim a travaillé durant plus de vingt ans dans l'audiovisuel public, au CSA puis à France 3, puis a dirigé l'ECPAD, centre des archives et de production audiovisuelle du ministère de la Défense pendant six ans. Auditrice de l'IHEDN, présidente de la 53^e session nationale, membre du bureau de l'AAIHEDN, elle a également travaillé dans la coopération internationale et la gestion des crises (SGDN et ministère des Affaires étrangères). Après avoir été en charge pendant trois ans de la promotion des femmes dans l'activité économique et les nouvelles technologies au ministère du Droit des femmes, elle a travaillé dans les structures en charge des politiques publiques de l'économie sociale et solidaire (ESS), au sein de la direction générale du Trésor du ministère des Finances et au ministère de la Transition écologique et solidaire. Elle est aujourd'hui administratrice générale au secrétariat général du ministère des Finances. Possédant de longue date un fort engagement associatif bénévole, elle a été élue en 2013 à la présidence d'IDEAS.

■ Frédéric GOUT

Entré à l'École spéciale militaire de Saint-Cyr en 1988, breveté de l'enseignement militaire supérieur, le général Gout a passé la majeure partie de sa carrière au sein de l'aviation légère de l'armée de terre (ALAT). À l'issue d'une mobilité externe au ministère des Affaires étrangères et d'un poste au sein du cabinet du chef d'état-major de l'armée de terre, il prend le commandement du 5^e régiment d'hélicoptères de combat de 2011 à 2013. Il est ensuite auditeur de la 63^e session du Centre des hautes études militaires (CHEM) et de la 66^e session de l'Institut des hautes études de défense nationale (IHEDN), puis assistant spécial du président du Comité militaire de l'OTAN à Bruxelles. Après avoir servi à l'état-major des armées, il a commandé la 4^e brigade aérocombat. Depuis l'été 2021, il est officier général « haut encadrement militaire » de l'armée de terre. Il a publié *Libérez Tombouctou ! Journal de guerre au Mali* (Tallandier, 2015).

■ Michel GOYA

Issu du corps des sous-officiers, Michel Goya a été officier dans l'infanterie de Marine de 1990 à 2014. Après dix ans d'expérience opérationnelle, il suit, en 2001, une scolarité au sein de l'Enseignement militaire supérieur scientifique et technique puis il intègre, en 2003, le Collège interarmées de défense. Officier au Centre de doctrine d'emploi des forces terrestres (CDEF), il est assistant militaire du chef d'état-major des armées de 2007 à 2009. Il a dirigé ensuite le domaine « Nouveaux Conflits » au sein de l'Institut de recherche stratégique de l'École militaire (IRSEM), puis le bureau recherche du CDEF, avant de quitter l'institution pour se consacrer à l'enseignement et à l'écriture. Titulaire d'un doctorat d'histoire, le colonel Goya est l'auteur de *Res Militaris. De l'emploi des forces armées au XXI^e siècle* (Economica, 2010), d'*Irak. Les armées du chaos* (Economica, 2008), de *La Chair et l'Acier*

Invention de la guerre moderne, 1914-1918 (Tallandier, 2004, rééd., 2014), sur la transformation tactique de l'armée française de 1871 à 1918, de *Sous le feu. La mort comme hypothèse de travail* (Tallandier, 2014), *Israël contre Hezbollah. Chronique d'une défaite annoncée 12 juillet-14 août 2006* (avec Marc-Antoine Brillant, Éditions du Rocher, 2014) et *Les Vainqueurs. Comment la France a gagné la Grande Guerre*, paru aux éditions Tallandier en août 2018. Il a obtenu trois fois le prix de l'Épaulette, le prix Sabatier de l'Enseignement militaire supérieur scientifique et technique, le prix d'histoire militaire du Centre d'études d'histoire de la Défense et le prix Edmond Fréville de l'Académie des sciences morales et politiques. Ses derniers ouvrages : *S'adapter pour vaincre. Comment les armées évoluent* (Perrin), 2019 et *Le Temps des guépards. La guerre mondiale de la France. De 1962 à nos jours* (Tallandier, 2022)

■ Rémy HÉMEZ

Né en 1980, le lieutenant-colonel Rémy Héméz est officier de carrière dans l'armée de terre. Saint-cyrien, il appartient à l'arme du génie où il a servi comme lieutenant et capitaine au 3^e régiment du génie. Il a été engagé en opérations extérieures en Côte d'Ivoire et au Liban. Il a ensuite servi à l'état-major de force n° 1 et a suivi la scolarité de l'École de guerre (2013-2014). De 2015 à 2017, il a été détaché en tant que chercheur au sein du Laboratoire de recherche sur la défense (LRD) de l'Institut français des relations internationales (IFRI). Il a servi, de nouveau au 3^e régiment du génie, en tant que chef du bureau opération et instruction de 2018 à 2020. Actuellement, il sert au sein de l'Inspection de l'Armée de terre. Il est l'auteur de nombreux articles et études portant sur la stratégie, la tactique, l'histoire militaire et la Corée du Sud.

■ Armel HUET

Professeur émérite de l'université Rennes-II, Armel Huet a fondé le Laboratoire de recherches et d'études sociologiques (LARES) et le Laboratoire d'anthropologie et de sociologie (LAS) qu'il a dirigé respectivement pendant quarante ans et quinze ans. Il est aujourd'hui le directeur honoraire. Outre un master de recherche sociologique, il a également créé des formations professionnelles, dont un master de maîtrise d'ouvrage urbaine et immobilière ; il a dirigé le comité professionnel de sociologie de l'Association internationale des sociologues de langue française (AISLF). Armel Huet a développé dans son laboratoire plusieurs champs de recherche sur la ville, les politiques publiques, le travail social, les nouvelles technologies, le sport, les loisirs et les questions militaires. Il a créé des coopérations avec des institutions concernées par ces différents champs, notamment avec les Écoles militaires de Coëtquidan. Ces dernières années, il a concentré ses travaux sur le lien social. Il a d'ailleurs réalisé à la demande de l'État-major de l'armée de terre, une recherche sur la spécificité du lien social dans l'armée de terre.

■ Haïm KORSIA

À sa sortie du séminaire israélite de France et après avoir obtenu son diplôme rabbinique en mars 1986, Haïm Korsia termine son parcours universitaire par un DEA à l'École pratique des hautes études en 2003. Jusqu'en 2004, il a été directeur de cabinet du grand rabbin de France. Le grand rabbin Haïm Korsia est aumônier en chef des armées, aumônier en chef de l'armée de l'air, membre

du comité consultatif national d'éthique, membre du comité du patrimoine culturel au ministère de la Culture, administrateur national du Souvenir français et secrétaire général de l'Association du rabbinat français. En juin 2014, il est élu grand rabbin de France (il est réélu en 2021) et le 15 décembre de la même année à l'Académie des sciences morales et politiques. Derniers ouvrages parus : *Gardien de mes frères*, *Jacob Kaplan* (Édition Pro-Arte, 2006), *À corps et à Toi* (Actes Sud, 2006), *Être juif et français : Jacob Kaplan, le rabbin de la République* (Éditions Privé, 2005), *Les Enfants d'Abraham. Un chrétien, un juif et un musulman dialoguent* (avec Alain Maillard de La Morandais et Malek Chebel, Presses de la Renaissance, 2011) et *Réinventer les aurores* (Fayard, 2020).

■ François LECOINTRE

Né en 1962, François Lecoindre est officier de carrière dans l'armée de terre. Saint-cyrien, il appartient à l'arme des Troupes de Marine où il a servi comme lieutenant et capitaine au 3^e régiment d'infanterie de Marine et au 5^e régiment inter-armes d'Outre-mer. Il a été engagé en Irak lors de la première guerre du Golfe (1991), en Somalie (1992), en République de Djibouti dans le cadre de l'opération Iskoutir (1991-1993), au Rwanda dans le cadre de l'opération Turquoise (1994) ainsi qu'à Sarajevo (1995), et a ensuite servi à l'état-major de l'armée de terre, au sein du bureau de conception des systèmes de forces. Il a commandé le 3^e régiment d'infanterie de Marine stationné à Vannes et à ce titre le groupe tactique inter-armes 2 (GTIA2) en République de Côte d'Ivoire d'octobre 2006 à février 2007. Ancien auditeur puis directeur de la formation au Centre des hautes études militaires (CHEM), il a été jusqu'à l'été 2011 adjoint « terre » au cabinet militaire du ministre de la Défense, puis a commandé la 9^e brigade d'infanterie de Marine jusqu'à l'été 2013. Officier général synthèse à l'État-major de l'armée de terre jusqu'au 31 juillet 2014 puis sous-chef d'état-major « performance et synthèse » à l'EMAT et chef du cabinet militaire du Premier ministre, le général d'armée (2S) Lecoindre était chef d'état-major des armées (CEMA) jusqu'en juillet 2021.

■ Éric LETONTURIER

Après des études en histoire, en sociologie et en philosophie, Éric Letonturier est actuellement maître de conférences en sociologie à l'université Paris-Descartes-Sorbonne et chercheur au Centre de recherche sur les liens sociaux (CERLIS/UMR 8070). Il a été responsable du RT8 (sociologie du milieu militaire) à l'Association française de sociologie (AFS) et chargé de mission auprès du chef d'état-major de l'armée de terre (2001-2003). Il est par ailleurs responsable chez CNRS Éditions des collections « Les Essentiels d'Hermès » et « CNRS communication ». Ses travaux portent sur les articulations existant entre les dimensions culturelles et organisationnelles au sein de l'institution militaire, mais également, de façon pluridisciplinaire, sur la communication, notamment sur le concept de réseau. Il a notamment publié *Guerre, armées et communication* (CNRS Éditions, 2017).

■ Thierry MARCHAND

Diplômé de l'École spéciale militaire de Saint-Cyr en 1987 (promotion « Général Monclar »), Thierry Marchand choisit de servir dans l'infanterie. À l'issue de sa scolarité, il rejoint la Légion étrangère au 2^e régiment étranger d'infanterie (REI) de Nîmes. Il est engagé en République centrafricaine (EFAO) en 1989 et en Guyane en 1990. Il

participe à l'opération Daguet en Arabie saoudite et en Irak (septembre 1990-avril 1991), à l'opération Iskourit en République de Djibouti puis est engagé par deux fois en Somalie (opérations *Restore Hope* en 1992 puis *ONUSOM II* en 1993). Il est engagé en opérations à quatre reprises au cours de son temps de commandement (opération Épervier en 1994, au sein de la Force de réaction rapide en Bosnie en 1995, au Gabon et en République centrafricaine – opération Almandin II – en 1996). Il sera engagé avec son régiment au Kosovo (KFOR) en 2003. Affecté au cabinet du ministre de la Défense entre 2003 et 2006 (cellule terre du cabinet militaire), il est promu au grade de colonel en 2005. Entre 2006 et 2008 il commande la 13^e DBLE à Djibouti. De 2008 à 2009, il est auditeur du Centre des hautes études militaires (CHEM) et de l'Institut des hautes études de la défense nationale (IHEDN). Il est ensuite affecté pour une année au Centre interarmées de concepts et de doctrines (CICDE) et rejoint en 2010 la Délégation aux affaires stratégiques en qualité de sous-directeur aux questions régionales. En 2012, il est chef de la cellule relations internationales du cabinet militaire du ministre de la Défense. Nommé général de brigade le 1^{er} août 2014, puis général de division le 1^{er} avril 2018, il a été en charge du recrutement au sein de la Direction des ressources humaines de l'armée de terre ensuite il a pris le commandement des forces armées en Nouvelle-Calédonie jusqu'à l'été 2018. Puis, il a été chargé de mission auprès du chef d'état-major de l'armée de terre. Actuellement, il sert au sein de la direction de la coopération de sécurité et de défense.

■ Jean-Philippe MARGUERON

À sa sortie de l'École spéciale militaire de Saint-Cyr en 1978, le général (2S) Margueron choisit l'artillerie antiaérienne. Il y occupe tous les grades et sert tour à tour en métropole, à l'outre-mer et en opérations extérieures. Promu colonel en 1997, il commande le 54^e régiment d'artillerie stationné à Hyères, avant d'être responsable du recrutement pour la région parisienne et l'outre-mer au tout début de la professionnalisation des armées. Auditeur de l'Institut des hautes études de la Défense nationale en 2001, il est ensuite conseiller militaire au cabinet du ministre de la Défense durant trois ans avant de commander, comme officier général, la 7^e brigade blindée de Besançon, tant en métropole qu'en opérations extérieures. Chef de cabinet du chef d'état-major de l'armée de Terre jusqu'en 2008, il est promu général inspecteur de la fonction personnel, avant d'être nommé major général de l'armée de Terre, en charge notamment de la conduite des restructurations de 2010 à 2014. Général d'armée, inspecteur général des armées auprès du ministre de la Défense en 2015, il a ensuite rejoint la Cour des comptes comme conseiller maître en service extraordinaire. Il a été directeur de la revue de 2008 à 2015.

■ Jean MICHELIN

Né en 1981, le lieutenant-colonel Jean Michelin est saint-cyrien et officier d'infanterie. Chef de section au 1^{er} régiment de tirailleurs puis commandant de compagnie au 16^e bataillon de chasseurs, il a servi en opérations au Kosovo, au Liban, en Guyane et en Afghanistan avant de rejoindre le Corps de réaction rapide-France. Après avoir effectué sa scolarité de l'École de guerre au sein de l'*US Army Command and General Staff College*, à Fort Leavenworth (Kansas), il a servi deux ans comme plume du général d'armée aérienne Denis Mercier, commandeur allié de la transformation de l'OTAN, à Norfolk (Virginie).

Il a rejoint en 2018 le pôle rayonnement de l'armée de terre, à Paris. Actuellement il sert au sein de 92^e régiment d'infanterie comme chef du bureau opération et instructions (BOI). En 2017, il a publié *Jonquille* aux éditions Gallimard, récit en forme de galerie de portraits de son expérience de commandant de compagnie en Afghanistan, ouvrage qui a reçu le Prix des cadets en juillet 2018.

■ Hervé PIERRE

Né en 1972, Hervé Pierre est officier d'active dans l'armée de terre. Saint-cyrien, breveté de l'enseignement militaire supérieur, il a suivi aux États-Unis la scolarité de l'*US Marines Command and Staff College* en 2008-2009. Titulaire de diplômes d'études supérieures en histoire (Sorbonne), en philosophie (Nanterre) et en science politique (IEP de Paris), il est l'auteur de trois ouvrages, *L'Intervention militaire française au Moyen-Orient 1916-1919* (Éd. des Écrivains, 2001), *Le Hezbollah, un acteur incontournable de la scène internationale ?* (L'Harmattan, 2009) et il vient de publier avec Roland Beaufre, *Le général Beaufre. Portraits croisés* (Éd. Pierre de Taillac, 2020). Ayant effectué l'essentiel de sa carrière dans l'infanterie de marine, il a servi sur de nombreux théâtres d'opérations, notamment en Afghanistan (Kapisa en 2009, Helmand en 2011), et a été officier rédacteur des interventions du général major général de l'armée de terre. De 2013 à 2015, il a commandé le 3^e régiment d'infanterie de marine (Vannes) avec lequel il a été engagé, à la tête du groupement tactique interarmes « Korrigan », au Mali (2013) puis en République centrafricaine (2014). Après avoir dirigé la cellule stratégie politique du cabinet du chef d'état-major de l'armée de terre de 2015 à 2017, le colonel Hervé Pierre était auditeur du Centre des hautes études militaires (CHEM) et de l'Institut des hautes études de la défense nationale (IHEDN) avant d'être affecté dans l'administration centrale de 2018 à 2021. Il est aujourd'hui le représentant de Barkhane auprès de la force conjointe du G5 Sahel.

■ Emmanuelle RIOUX

Historienne, auteur de différentes publications sur les zozous pendant la Seconde Guerre mondiale, Emmanuelle Rioux travaille dans l'édition depuis 1990. Elle a été secrétaire de rédaction à la revue *L'Histoire*, directrice de collection « Curriculum » chez Liana Levi et responsable éditoriale à l'Encyclopaedia Universalis. Elle a également mis son savoir faire au service de la Mission pour le bicentenaire de la Révolution française, du Festival international du film d'histoire de Pessac, de l'Association pour la célébration du deuxième centenaire du Conseil d'État et des Rendez-vous de l'histoire de Blois. Elle est aujourd'hui chargée de mission auprès du général chef d'état-major de l'armée de terre, directrice de la rédaction et rédactrice en chef de la revue *Inflexions. Civils et militaires : pouvoir dire*.

■ François SCHEER

Né en 1934 à Strasbourg, François Scheer est diplômé de l'Institut d'études politiques de Paris, licencié en droit, titulaire de trois DESS (droit public, économie politique et science politique) et ancien élève de l'École nationale d'administration (1960-1962). De 1962 à 1999, il alterne les postes en administration centrale et à l'étranger. Premier ambassadeur de France au Mozambique en 1976, il sera successivement directeur de cabinet du président du Parlement Européen (Simone Veil) et du ministre des Relations extérieures (Claude Cheysson), ambassadeur en Algérie, ambassadeur représentant permanent auprès

des communautés européennes, secrétaire général du ministère des Affaires étrangères et ambassadeur en Allemagne. Ambassadeur de France, il a été de 1999 à 2011 conseiller international du président directeur général de Cogema, puis du président du directoire d'Areva.

■ Didier SICARD

Après des études de médecine, Didier Sicard entre dans la filière des hôpitaux de Paris : externat, internat, clinicat, nomination comme praticien hospitalier. Professeur agrégé, il devient le chef de l'un des deux services de médecine interne de l'hôpital Cochin de Paris. Il créera (avec Emmanuel Hirsch) l'Espace éthique de l'Assistance publique-Hôpitaux de Paris. Par décret du président Jacques Chirac, il succède en 1999 à Jean-Pierre Changeux (qui avait lui-même succédé à Jean Bernard) à la tête du Comité consultatif national d'éthique, institution qu'il préside jusqu'en février 2008 et dont il est aujourd'hui président d'honneur. Il a notamment publié *La Médecine sans le corps* (Plon, 2002), *L'Alibi éthique* (Plon, 2006) et, avec Georges Vigarello, *Aux origines de la médecine* (Fayard, 2011). Depuis 2008, Didier Sicard préside le comité d'experts de l'Institut des données de santé.

■ Philippe VIAL

Philippe Vial est agrégé et docteur en histoire de l'université Paris-I-Panthéon-Sorbonne. À la charnière de l'histoire des relations internationales, de l'histoire militaire et de l'histoire politique, sa thèse s'intitulait « La mesure d'une influence. Les chefs militaires et la politique extérieure de la France à l'époque républicaine ». Après avoir été chef de la division recherche, études et enseignement du Service historique de la Défense, il est désormais maître de conférences en histoire contemporaine à l'université Paris-I-Panthéon-Sorbonne, détaché auprès de la direction de l'enseignement militaire supérieur (DEMS). Il intervient à l'École de guerre comme au Centre des hautes études militaires, dont il est le référent académique, mais aussi à Sciences-Po Paris et Rennes.

■ Julien VIANI

Après des études à l'École du service de santé des armées de Lyon-Bron et à l'université Lyon-I, le médecin en chef Julien Vian a servi comme médecin d'unité dans différentes formations militaires de la région sud-ouest entre 2004 et 2012. Il a notamment été projeté en Afghanistan en 2009 en tant que médecin chef de l'état-major de la Task Force Korrigan et du poste médical de Nijrab. Titulaire de la capacité de médecine d'urgence depuis 2006 et praticien attaché au service d'accueil des urgences du centre hospitalier de Tarbes jusqu'en 2012, il détient également une maîtrise de sciences biologiques et médicales (2002), les capacités de médecine de catastrophe (2004) et de médecine tropicale (2006), ainsi que le diplôme interuniversitaire de médecine d'urgence en montagne (2010). En 2012, nommé praticien confirmé en médecine d'armée dans la spécialité des « techniques d'état-major » (TEM), il a commencé un cursus de formation dans cette orientation professionnelle. Il a depuis validé le master 2 en gestion publique coréalisé par l'École nationale d'administration et l'université Paris-Dauphine en 2014 et réussi le concours de praticien certifié TEM. Après avoir suivi le cursus de l'École de guerre pour l'année universitaire 2015-2016, il a été responsable de l'organisation, de la gestion prévisionnelle des ressources

humaines et de la manœuvre RH à la direction centrale du Service de santé des armées (SSA) pendant quatre ans. Actuellement, il sert au sein de l'état-major interallié pour la transformation de l'OTAN, aux États-Unis, sur la base militaire de Norfolk, comme expert médical et « project coordinator (Healthcare & MEDEVAC) ».

INFLEXIONS

civils et militaires : pouvoir dire

NUMÉROS DÉJÀ PARUS

L'action militaire a-t-elle
un sens aujourd'hui ? n° 1, 2005

Mutations et invariants,
« soldats de la paix »,
soldats en guerre n° 2, 2006

Agir et décider en situation
d'exception n° 3, 2006

Mutations et invariants,
partie II n° 4, 2006

Mutations et invariants,
partie III n° 5, 2007

Le moral et la dynamique
de l'action, partie I n° 6, 2007

Le moral et la dynamique
de l'action, partie II n° 7, 2007

Docteurs et centurions, actes
de la rencontre du 10 décembre
2007 n° 8, 2008

Les dieux et les armes n° 9, 2008

Fait religieux et métier
des armes, actes de la journée
d'étude du 15 octobre 2008 n° 10,
2008

Cultures militaires,
culture du militaire n° 11, 2009

Le corps guerrier n° 12, 2009

Transmettre n° 13, 2010

Guerre et opinion publique
n° 14, 2010

La judiciarisation
des conflits n° 15, 2010

Que sont les héros
devenus ? n° 16, 2011

Hommes et femmes,
frères d'armes ?

L'épreuve de la mixité n° 17, 2011

Partir n° 18, 2011

Le sport et la guerre n° 19, 2012

L'armée dans l'espace
public n° 20, 2012

La réforme perpétuelle n° 21, 2012

Courage ! n° 22, 2013

En revenir ? n° 23, 2013

L'autorité en question.
Obéir/désobéir n° 24, 2013

Commémorer n° 25, 2014

Le patriotisme n° 26, 2014

L'honneur n° 27, 2014

L'ennemi n° 28, 2015

Résister n° 29, 2015

Territoire n° 30, 2015

Violence totale n° 31, 2016

Le soldat augmenté ? n° 32, 2016

L'Europe contre la guerre n° 33,
2016

Étrange étranger n° 34, 2017

Le soldat et la mort n° 35, 2017

L'action militaire,
quel sens aujourd'hui ? n° 36, 2017

Les enfants et la guerre n° 37, 2018

Et le sexe ? n° 38, 2018

Dire n° 39, 2018

Patrimoine et identité n° 40, 2019

L'allié n° 41, 2019

Guerre et cinéma n° 42, 2019

Espaces n° 43, 2020

Héroïsme en démocratie.
Hommage à Monique Castillo
n° hors série, 2020

La beauté n° 44, 2020

L'échec n° 45, 2020

S'engager n° 46, 2021

Le secret n° 47, 2021

Valeurs et vertus n° 48, 2021

INFLEXIONS

civils et militaires : pouvoir dire

À retourner à Pollen / Difpop

81, rue Romain-Rolland 93260 LES LILAS

Acheter un numéro, s'abonner, c'est simple :

@ En ligne :
abonnement@pollen-diffusion.com

☒ Sur papier libre
ou en remplissant
ce bon de commande
à retourner à l'adresse ci-dessus

📶 www.pollen-difpop.com

☎ Téléphone 01 43 62 08 07
Télécopie 01 72 71 84 51

Bulletin d'abonnement et bon de commande

Je m'abonne à **Inflexions**

un an / 3 numéros

- ☐ France métropolitaine (TTC) **32,00 €**
☐ Europe* (TTC) **35,00 €**
☐ DOM-TOM-CTOM et RP** (HT) **33,40 €**
☐ Autres pays **34,20 €**
☐ Supplément avion **6,25 €**

* La TVA est à retrancher pour les pays n'appartenant pas à l'Union européenne et aux pays du Maghreb.
** RP (Régime particulier) : pays de la zone francophone de l'Afrique (hors Maghreb) et de l'océan Indien.

Je commande les numéros suivants d'**Inflexions**

Au prix unitaire de **13,00 €** livraison sous 48 heures

..... pour un montant de €
participation aux frais d'envoi + 4,95 €
Soit un total de €

Voici mes coordonnées

☐ M. ☐ M^{me} ☐ M^{lle}

Nom : Prénom :

Profession :

Adresse :

Code postal : Ville :

Mél

Ci-joint mon règlement de €

☐ Par chèque bancaire ou postal
à l'ordre de : POLLEN

☐ Par mandat administratif (réservé aux administrations)

☐ Par carte bancaire N°

Date d'expiration : N° de contrôle

(indiquez les trois derniers chiffres situés au dos de votre carte bancaire, près de votre signature)

Date

Signature

✂
Informatique et libertés : conformément à la loi du 6.1.1978, vous pouvez accéder aux informations vous concernant et les rectifier en écrivant au Service Promotion et Action commerciale de La Documentation française. Ces informations sont nécessaires au traitement de votre commande et peuvent être transmises à des tiers sauf si vous cochez ici ☐

Impression
Ministère des Armées
Commissariat des Armées – IR – PG Tulle
2, rue Louis Druliolle – CS 10290 – 19007 Tulle cedex