

FICHE DE PRÉSENTATION/CULTURE MILITAIRE

ÉCOLE DE GUERRE – TERRE



Armée de Terre

Centre de doctrine et d'enseignement du commandement



La mobilité d'une division engagée dans un combat de haute intensité : un facteur-clé du succès tactique

CEN Alain Kranklader
Promotion 136

L'auteur :



Diplômé de l'Institut d'Études Politiques de Strasbourg, saint-cyrien de la promotion chef d'escadrons Francoville, le chef d'escadron Kranklader a servi dans la composante « appui-mouvement » depuis sa sortie de la division d'application du Train en 2012. Après avoir été chef de peloton et officier adjoint au sein de l'escadron de circulation et d'escorte du 511e régiment du Train d'Auxonne, il en fut le commandant d'unité de 2017 à 2019. Durant cette période, il a été déployé en opérations à trois reprises au Mali. Il a ensuite été affecté au centre de mise en œuvre appui - mouvement du poste de commandement de force logistique de Montlhéry de 2019 à 2022. Il effectue actuellement sa scolarité au sein de l'École de Guerre – Terre, après avoir été officier de liaison interarmées adjoint auprès d'US EUCOM et d'US AFRICOM à Stuttgart de janvier à juillet 2022.

L'article :

L'engagement d'une division dans un combat de haute intensité impliquera le mouvement de masses dont l'ampleur, l'inertie et la friction ne sont plus familières aux états-majors. Contrainte de conserver son agilité pour garantir sa « survivabilité » dans un champ de bataille toujours plus transparent et léthal, la division devra optimiser sa mobilité. Ainsi se pose la question de savoir comment assurer la fluidité de ses mouvements dans un combat moderne. Gagner en mobilité, c'est gagner en agilité, et ainsi accroître son efficacité tout en diminuant sa vulnérabilité : maîtriser l'ensemble des aspects du mouvement constitue donc en somme un facteur-clé de réussite de la manœuvre tactique pour une division.

La mobilité d'une division engagée dans un combat de haute intensité : un facteur-clé du succès tactique

Durant l'exercice Warfighter 21.4 (WF21.4), la division française comprenait - virtuellement - 9 380 véhicules. Mises bout à bout, en respectant les espacements nécessaires entre les unités subordonnées, ses colonnes s'allongeaient - toujours virtuellement - sur environ 480 kilomètres, soit la distance séparant Paris de Strasbourg. En outre, même s'il peut sembler peu vraisemblable de concentrer l'intégralité des véhicules d'une grande unité sur seulement deux axes, cela fut bel et bien le cas dans ce même exercice : l'étroitesse du couloir de Suwałki et les caractéristiques routières polo-baltes, rapportées aux normes d'engagement d'un corps d'armée américain et *in fine* d'une division française, n'accordaient initialement que deux seules routes pénétrantes à cette dernière, concentrant ainsi les frictions liées au milieu tout en augmentant la vulnérabilité sur tout le spectre des menaces aéroterrestres. Ainsi, les réflexes, les connaissances et les abaques en matière de mouvement des masses - pourtant bien intégrés dans les réflexions des états-majors du temps de la Guerre Froide et lors de la Guerre du Golfe semblent, après plus de trois décennies de conflits asymétriques, d'engagements en contre-insurrection et d'opérations extérieures, appartenir à une autre époque, à une autre génération, à une autre dimension. Pourtant, en 2022, l'offensive russe en Ukraine démontra, notamment dans sa phase initiale et dynamique, **l'importance de la prise en compte des problématiques de mobilité terrestre et de mouvement tactique. Peut-être plus encore, c'est leur omission dans la conception d'une manœuvre qui se paye comptant sur le champ de bataille**, preuves à l'appui, une fois que la friction - ce concept central posé par Carl von Clausewitz¹ - fait basculer les protagonistes de la guerre absolue et théorique à la guerre réelle et imparfaite.

À l'aune des bouleversements technologiques et de leurs nombreuses applications dans le domaine militaire, il pourrait sembler étonnant de questionner un sujet aussi trivial - en apparence - que la mobilité d'une division dans un combat de haute intensité (HI). À l'heure de la géolocalisation des forces amies, de l'intelligence artificielle et de la robotisation, en quoi la redécouverte de vieilles recettes sur l'écoulement des flux et l'appui aux mouvements pourrait-elle être utile au tacticien du XXI^e siècle ? En première approche, à peu de choses, si l'on considère que la numérisation et désormais l'info-valorisation de l'espace de bataille doivent donner une vision fiable, exhaustive et actualisée de la situation au chef militaire. Néanmoins, et afin de ne pas tomber dans l'*hubris* tant redouté, il apparaît prudent de considérer un deuxième concept clausewitzien essentiel, qui n'est autre que celui de brouillard de la guerre². Il faut alors partir du présupposé qu'en aucun cas la situation tactique ne sera totalement claire, qu'il s'agisse de la position comme du mouvement de ses propres unités, y compris dès le début de la manœuvre et *a fortiori* lors des phases critiques de relève et de franchissement. Par conséquent, des modalités aussi basiques et sommaires que l'identification des axes de manœuvre, l'ordre de départ des unités et l'appui-mouvement dont ces dernières pourront éventuellement bénéficier redeviennent des dispositions de bon sens qui permettront au minimum de limiter le brouillard et la friction, et donc également l'incertitude et la

¹ « La friction, c'est donc ce qui ne se mesure pas par le calcul [...] et ce qui rend le seul calcul impuissant à prévoir le fonctionnement réel du mécanisme. » Carl VON CLAUSEWITZ, *Principes fondamentaux de stratégie militaire*, Mille et une nuits, 2026, p.81.

² « Une autre difficulté tient aux conditions de la décision dans le conflit, où l'on doit choisir rapidement, en situation d'incertitude. » *Ibid.*, p.83.

vulnérabilité. **Aussi se pose la question de savoir comment assurer la fluidité des mouvements d'une division française dans un combat de haute intensité au XXI^e siècle.**

La mobilité d'une grande unité de niveau divisionnaire peut sembler être une affaire de spécialistes, cantonnés dans une cellule d'état-major et torturant d'infâmes tableurs informatiques pour optimiser l'écoulement des flux de véhicules et éviter l'encombrement des axes routiers. Il n'en est rien : le mouvement, à l'instar du feu et du choc³, est au cœur de la manœuvre et son ordonnancement est une des prérogatives du chef militaire interarmes (IA), lequel doit être judicieusement conseillé par des experts sachant maximiser leurs capacités. **Gagner en mobilité, c'est gagner en agilité, et par conséquent accroître son efficacité tout en diminuant sa vulnérabilité : maîtriser l'ensemble des aspects du mouvement d'une division engagée en haute intensité constitue donc en somme un facteur-clé de réussite de la manœuvre tactique.** Fondant sa thèse sur ses connaissances dans le domaine de l'appui aux mouvements et sur son expérience acquise en opérations comme en exercices, l'auteur se propose d'explorer ce sujet à travers une approche en trois temps. Après avoir exposé les tenants et les aboutissants de la mobilité des grandes unités terrestres, cet article abordera le rôle de la fonction « mouvement » au sein de leurs états-majors, avant de démontrer la valeur ajoutée que procurent les unités d'appui-mouvement à la manœuvre, lorsque leurs effets en sont concentrés.



« La voie sacrée » 1916, par Georges Scott, © Musée de l'Armée, Paris.

*

* *

³ « La manœuvre, c'est-à-dire la combinaison la plus judicieuse possible par le chef tactique : du feu [...], du mouvement (de la mobilité, en particulier avec la domestication du cheval puis l'avènement du moteur), de la protection [...]. » Pierre SANTONI, *Triangle tactique – décrypter la bataille terrestre*, De Taillac, 2019, p.19.

Qu'entend-on par la mobilité d'une grande unité militaire ?

Définition générique de la mobilité au sens militaire du terme

Avant de s'engager dans une analyse fine et poussée des enjeux, il convient de bien cerner le sujet. A cet effet, les termes de « mobilité », de « mouvement » et de « grande unité » doivent être préalablement définis dans leur acception militaire. Selon le Larousse, la mobilité est « la capacité des forces [...] d'effectuer des mouvements de grande amplitude ». Cette définition, utile mais plutôt de nature stratégique, peut être complétée par son pendant tactique : « capacité d'une unité à manœuvrer au combat, sur tous les types de terrain et malgré le feu ennemi ». Le mouvement est quant à lui défini par le même dictionnaire, respectivement de manière générique puis opérationnelle : « action de se mouvoir, de changer de place, de modifier la position d'une partie d'un corps » et « déplacement d'une troupe en véhicules ». Enfin, il est communément accepté qu'une « grande unité » constitue un ensemble de forces de niveau 1 à 3, commandé par un officier général, c'est-à-dire soit un corps d'armée (CA, 60 000 hommes), une division (DIV, 20 000 hommes) ou une brigade interarmes (BIA, 5 000 hommes). De prime abord, il est donc possible de synthétiser ces conclusions partielles en affirmant que **la mobilité est la capacité d'un CA, d'une DIV ou d'une BIA à se mouvoir, tandis que le mouvement est l'action motrice en tant que telle qui est ordonnée et effectuée par cette même unité.**

Au-delà de l'analyse des termes étudiés, il semble également pertinent de définir le périmètre de l'étude. En effet, la mobilité comme le mouvement peuvent s'entendre, comme cela a été énoncé en amont, d'un point de vue stratégique. Il s'agit alors de l'acheminement des forces sur un théâtre d'opération, par des voies terrestres (voie routière - VR, voie ferroviaire - VF, voie fluviale - Vf), aériennes (A400M patrimoniaux, C17 alliés, AN-126 contractualisés) et maritimes (Porte Hélicoptères Amphibie - PHA, bâtiment civil de type *Roll-On, Roll-Off* - RoRo), recourant chacune à des moyens interarmées ou civils propres au milieu considéré. Domaine au demeurant passionnant, il ne constitue cependant pas l'objet de cet article, qui s'inscrit dans une optique très largement tactique, voire tout au plus opérative : **la mobilité et le mouvement des grandes unités militaires sont ici analysés comme nécessitant des dispositions préalables et concomitantes de l'engagement d'une grande unité militaire, dans le milieu terrestre et sous pression directe de l'ennemi, voire à son contact immédiat.**

Très concrètement, l'ambition de cette analyse porte donc sur la caractérisation et l'optimisation de la mobilité et du mouvement d'une division française (actuellement l'échelon prioritaire dans lequel l'armée de Terre réinvestit) qui opère au contact de l'adversaire, en s'appuyant sur un réseau routier conditionné par la nature de sa zone d'engagement (Europe de l'Est, Afrique, Moyen-Orient). Une division française de type Scorpion regroupe presque 10 000 véhicules⁴, répartis dans 3 à 4 unités subordonnées de niveau brigade, en incluant ses éléments organiques⁵. Il est donc aisé de comprendre que sans organisation des mouvements, l'embouteillage devient inéluctable... Au vu des masses à mouvoir, représentées par des colonnes de plusieurs centaines de véhicules de différents types, **la fluidification des flux routiers constitue un enjeu majeur car le risque technique de congestion des axes engendre un risque tactique : du fait de la transparence du champ de bataille et de la suprématie des feux indirects, toute masse de manœuvre immobile devient une cible, et donc une vulnérabilité pour son supérieur.**

⁴ Données de l'auteur issues de WF21 : 1243 à la BP, 1283 à la BB, 1874 à la 2/4, 2437 en EODIV, 2544 au GSD.

⁵ Exemple de la division FRA durant WF21.4 (cf. *WFX 21-4 Troop List*) : deux brigades françaises, une brigade alliée (américaine ici), une brigade de zone arrière (non jouée, mais préconisée par le RETEX pour regrouper les éléments organiques de division). « Warfighter 21-4 », in *Cahier du RETEX – Exercices*, janvier 2022, p. 12.

Relèves et franchissements : des cas particuliers appelant l'attention

Si la caractérisation des notions de mobilité et de mouvement semble essentielle, il apparaît également pertinent de développer certains aspects particuliers de la manœuvre IA, qui exigent une attention particulière du fait de leur effet catalyseur quant aux risques précédemment évoqués. En effet, de manière générale, une division en déplacement entre sa zone de déplacement et d'attente (ZDA) et sa zone de déploiement opérationnelle (ZDO) accroît sa vulnérabilité globale si ses mouvements ne sont pas au minimum planifiés, ordonnés, cadencés : chaque regroupement de véhicules - *a fortiori* de jour - constitue une cible de choix pour les effecteurs du niveau opératif ennemi (aviation de chasse, drones, aviation légère, missiles, ...). Cependant, ce risque ne peut pas vraisemblablement être catégorisé comme critique : il est peu probable qu'une division entière voit sa mission ou sa survie intégralement remise en cause par une ou plusieurs frappes dans la profondeur. En revanche, **lorsqu'une division procède à une relève - quelle que soit sa nature : sur position, par dépassement, rétrograde - ou à un franchissement - offensif comme défensif, de coupure sèche ou humide - elle présente une fragilité élevée du fait de la concentration de ses moyens dans une posture délicate**⁶.

La relève, d'une part, implique la traversée d'un dispositif ami par une autre unité. Celle-ci présente une complexité et une criticité croissantes, selon qu'elle se fasse sur position, par dépassement ou de manière rétrograde. Ce type d'opération dans l'opération nécessite un niveau avancé de coordination IA, entre les postes de commandement concernés, mais également entre fonctions opérationnelles (notamment celles d'appui et de soutien : artillerie sol-sol et sol-air, génie, transmissions et, bien entendu, circulation). L'exemple de WF21.4 est éloquent, car il ajoute une dimension interalliés : durant la relève par dépassement de la phase initiale, la division française devait traverser le dispositif d'une brigade allemande dans l'environnement contraint de la trouée de Suwalki. Dans tous les cas, une relève représente une superposition temporaire de deux unités amies offrant une cible rentable à l'adversaire du fait de la surface d'application des feux ennemis. **Ainsi, pour minimiser le risque, il convient de réduire au maximum la durée de cette superposition entre unités relevées et relevantes en optimisant les mouvements terrestres, notamment en identifiant des points de passage et des axes réservés, en cadencant de manière centralisée les mouvements initiaux (cas de la relève par dépassement) et en canalisant rigoureusement les flux routiers (cas du recueil).**

Le franchissement, d'autre part, implique la traversée d'une coupure physique, qui peut être sèche (fossé, voie ferrée, autoroute en surplomb), humide (rivière, fleuve, détroit) ou encore minée⁷ (cas particulier du bréchage). Il présente les mêmes caractéristiques de complexité et de criticité croissantes en fonction du type de manœuvre, le summum étant atteint dans le cas du franchissement défensif, c'est à dire en réaction à une pression exercée par l'ennemi. Là également, l'intégration IA nécessite d'atteindre un degré identique au cas des relèves, voire de le dépasser. Les mêmes acteurs sont concernés mais le rôle de menant est logiquement attribué au Génie. La particularité du franchissement est que le milieu segmente naturellement les flux, lesquels ne peuvent pas être planifiés de manière aussi précise que dans le cas d'une relève, notamment dans le mode discontinu⁸. Dans Tactique Théorique, le général Yakovleff aborde le

⁶ « La question du franchissement des rivières et des fleuves se révèle absolument cruciale. Nous avons tous vu combien les Russes ont subi de pertes de ce type de manœuvre militaire. Un bataillon russe entier aurait été détruit lors d'une tentative ratée de franchissement du fleuve Donets. » Jean GUISNEL, *Ce que la guerre en Ukraine enseigne à l'armée française*, Le Point, 25/12/2022.

⁷ Exemple des divisions de l'US Marines Corps durant l'opération Tempête du Désert en février 1991, engagées au Koweït dans le fuseau est de la coalition. Franck N. SCHUBERT, Theresa L. KRAUS, *The Whirlwind War – The United States Army in Operations Desert Shield and Desert Storm*, US Army Center of Military History, 2016.

⁸ Franchissement de coupure : soit par ponts d'infrastructure, soit en continu (pont), soit en discontinu (bac).

sujet de l'appui à la mobilité, dans laquelle il souligne l'importance de l'intégration génie - circulation⁹ : « *Les sapeurs effectuent des actions directes d'appui [...]. Toutefois, leur action s'insère dans un contexte plus étendu de gestion des flux, où l'action des moyens spécialisés de circulation est déterminante. Il ne sert à rien de jeter un pont, par exemple, si un embouteillage s'y crée dans la foulée* ». **Afin de décroître la vulnérabilité des unités engagées, il conviendra donc de fluidifier au maximum leurs mouvements, c'est-à-dire de pulser le volume de véhicules strictement absorbable après un stationnement en sûreté (cas offensif) ou d'orienter les vecteurs tout en sécurisant des corridors de repli (cas défensif).**

Quelques perspectives historiques issues du XX^e siècle

Les conflits du XX^e siècle diffèrent des précédents notamment du fait des masses engagées, mais surtout de par le recours important et croissant à la motorisation des unités. Ainsi, dès la première guerre mondiale, « *la circulation routière est née de la nécessité d'apporter de l'ordre dans le déplacement d'innombrables véhicules afin de rendre les mouvements fluides* »¹⁰. Le circulateur a deux métiers. Le premier est celui d'orienter les flux : ce n'est guère chose nouvelle dans l'histoire militaire, d'autres le faisaient déjà. Le second est celui de réguler ces mêmes flux : « *il s'agit de faire en sorte que des milliers de véhicules se déplacent en harmonie selon les prescriptions du chef, afin qu'ils arrivent en bon ordre, au bon endroit et au bon moment pour permettre la bonne exécution de la manœuvre voulue par lui* »¹¹. Ainsi, la toute première Commission de Régulation Automobile (CRA) fut constituée en 1916, en pleine offensive allemande sur Verdun, pour optimiser les flux (1200 hommes, 2000 tonnes de munitions et de matériels par jour) sur la petite départementale de 75 kilomètres reliant Bar-le-Duc à Verdun, qui prit ultérieurement le nom de « Voie Sacrée ». C'est notamment lors de cette période que les circulateurs gagnèrent leurs brassards « vert et blanc ». A peine quelques temps plus tard, à la suite de l'offensive américaine contre le saillant de Saint Mihiel, les forces venues d'outre-Atlantique se retrouvèrent engagées en Argonne. Les prescriptions en matière de circulation semblèrent alors ne pas avoir été appliquées convenablement par la *Military Police* en charge des mouvements, ce qui fut souligné par le général Pershing dans ses mémoires¹² :

« Je rendis visite au commandant de nos unités engagées et trouvais toutes les routes très encombrées à l'ouest du saillant. Si l'on n'a pas été témoin d'un tel spectacle, on ne peut imaginer la confusion des conditions de circulation immédiatement derrière les lignes pendant la progression d'une grande bataille moderne. C'est un problème des plus difficiles que de régler la circulation sur les routes et d'empêcher qu'elles soient trop sérieusement bloquées, en particulier de nuit quand les véhicules circulent sans lumière et font des haltes fréquentes. »

Ainsi, la première guerre mondiale nous enseigne-t-elle que les deux notions fondamentales en matière de mobilité des grandes unités militaires, l'orientation et la régulation des mouvements, revêtent une importance majeure afin de limiter la friction qui est générée par des mouvements d'ampleur et qui peut gripper toute une manœuvre.

La seconde guerre mondiale voit la systématisation des détachements de circulation routière (DCR) dans les grandes unités françaises, telles que les divisions d'infanterie motorisées (DIM), les divisions de cavalerie (DC) et les divisions légères motorisées (DLM). Il est particulièrement intéressant de noter que dès 1940, « *le DCR est placé entre l'échelon de reconnaissance et*

⁹ Michel YAKOVLEFF, *Tactique Théorique*, Economica, 3e édition – 2016, p. 294.

¹⁰ Philippe GUEGUEN, *La volonté d'aller plus loin – histoire de la circulation routière de 1916 à nos jours*, Fédération Nationale du Train, 2007, p.5.

¹¹ *Ibid.*, p.5.

¹² *Ibid.*, p.26.

l'échelon de combat de l'avant-garde ». Pour autant, lors de la campagne d'Italie et en particulier durant la bataille du Garigliano en 1944, l'importance de la prise en compte préalable des mouvements et des capacités des unités de circulation du Corps Expéditionnaire Français (CEF) n'est pas encore entrée dans les mœurs, comme l'explique le général Boucaud¹³ :

« Certes en 1939-1940, cette importance (NDA : la bonne exécution des mouvements) n'avait pas échappé aux échelons supérieurs du GQG et des armées, et l'organisation de la circulation sur les arrières avait été réglée. [...] Mais à l'échelon des grandes unités, elle était peu ou mal connue. Avant l'entrée en ligne des divisions mises sur pied par l'AFN, j'ai eu à m'insurger [...] contre le peu de cas qu'on faisait du DCR, considéré trop souvent comme réserve de personnel et de matériel dans laquelle le commandement du QG puisait : agents, secrétaires, jeeps. »

Après quelques balbutiements et revers, la situation évolua favorablement lorsque le commandement du CEF décida de centraliser les mouvements et d'établir une police de la route draconienne, optimisant ainsi les flux routiers sur les rares routes des Abruzzes. Point particulièrement sensible de l'opération, le franchissement du Garigliano fut un défi en lui-même et nécessita une extrême discrétion pour garantir l'effet de surprise lors de l'attaque, les deux uniques ponts utilisables étant dans une zone placée sous les vues directes de l'ennemi.

La seconde guerre mondiale mis donc en exergue la contribution des *movers* au succès tactique : « la discrétion tant recherchée, seuls le Train et le Génie peuvent l'apporter, l'un grâce à la maîtrise des mouvements que peuvent garantir les unités de circulation, l'autre grâce aux moyens de déception et d'organisation du terrain qu'il peut mettre en œuvre »¹⁴.

Au cours de la seconde partie du XX^e siècle, les opérations françaises passèrent d'une protection du sanctuaire national à une logique expéditionnaire, tout en s'inscrivant dans la défense du bloc de l'Ouest. Les engagements asymétriques en Indochine et en Algérie poussèrent les unités de circulation à développer d'autres capacités, comme l'escorte de convoi, mais également la participation à des missions de surveillance mobile d'itinéraires et de zones. En 1990, l'opération Daguet dans le Golfe permit de renouer avec les savoir-faire historiques du circulateur au profit de la manœuvre IA, comme en témoigna le général Jacquement, alors capitaine, qui commandait le 2^e escadron du 602^e régiment de circulation routière¹⁵ :

« En moins de 30 heures, l'escadron a permis le débouché de près de 4 000 véhicules sur deux axes. Dans les 30 heures suivantes, l'escadron, réparti sur 150 km le long de l'axe Texas, résorba les embouteillages provoqués par 6 000 véhicules français et américains engagés sur un seul axe et ce, malgré des conditions météorologiques éprouvantes et une visibilité réduite. »

Si les unités de circulation oscillent entre missions de sécurisation et missions d'appui aux mouvements selon les époques et les contextes d'emploi, force est de constater que leur grande polyvalence contribue directement à la liberté d'action du chef interarmes qui les commande.

Surtout, dès que l'on tend vers l'engagement majeur, la maximisation de la mobilité et l'optimisation des mouvements deviennent des corollaires indéniables du succès tactique.

* *

¹³ *Ibid.*, p.60.

¹⁴ *Ibid.*, p.65.

¹⁵ *Ibid.*, p.156.

Rôle et positionnement de la fonction mouvement au sein des états-majors

Le mouvement, habituellement rattaché à la logistique

Après avoir établi l'importance de la prise en compte de la mobilité, il convient désormais de décortiquer l'organisation des états-majors des grandes unités, qui conçoivent et exécutent la manœuvre du chef IA, pour comprendre comment la fonction « mouvement » s'y situe et y opère. Au préalable, un bref coup d'œil à Action Terrestre Future¹⁶ s'impose, afin de comprendre les grandes tendances qui devraient régir le combat de demain. A sa lecture, il est aisé de s'apercevoir qu'un certain nombre d'intuitions énoncées en amont se confirment :

- « *Un défi physique, car la désorganisation du terrain - préalable ou consécutive à l'affrontement - amplifie les obstacles opposés naturellement à l'observation, au mouvement et à la communication* ».
- « *[...] la masse se comprend comme la capacité à générer et entretenir les volumes de forces suffisants pour produire des effets de décision stratégique dans la durée [...]* ».
- « *Si l'ambition technologique n'a pas disparu, la force dans le milieu terrestre ne pourra plus prévaloir sans retrouver les bénéfices du nombre* ».
- « *L'agilité concourt pour partie à la masse, en lui permettant de réaliser des concentrations de la force aux moments choisis ou des reconfigurations rapides afin de maintenir le rythme de l'action ou un contrôle assidu du terrain* ».
- « *Maîtrisée, cette agilité doit permettre de maintenir, par la vitesse d'exécution des modes d'actions tactiques et des feux, un rythme élevé de la manœuvre, tout en garantissant son imprévisibilité, plaçant ainsi l'ennemi leurré et bousculé en situation de réaction* ».
- « *Impliquant mobilité et synergie, elle [NDA : l'agilité] amplifiera les effets de la masse pour la changer en force de percussion* ».

Ces quelques extraits semblent suffisamment explicites. En synthèse, dans un milieu terrestre toujours générateur de friction, le combat moderne nécessitera des masses de manœuvre conséquentes qui devront opérer avec une agilité, un rythme et une imprévisibilité suffisantes pour créer la surprise et prendre l'ascendant sur l'adversaire.

Le décor étant désormais planté, se pose la question concrète du positionnement de la fonction mouvement aux seins des états-majors (EM). Il est habituellement admis que, dans les EM de niveau composante (*Land Component Command* – LCC / commandement de la composante Terre) et corps d'armée (CA), le 4^e bureau (G4) soit en charge de cette sous-fonction. Cela fait sens, car à ces strates proches du niveau opératif, les mouvements préalables de troupe s'effectuent principalement dans la zone arrière de théâtre, avec tout le spectre des moyens interarmées tels que la voie routière, bien évidemment, mais également la voie ferrée, voire les moyens aériens de théâtre. Ces moyens sont coordonnés ou requis par le G4, ce qui place rationnellement le mouvement dans la main des logisticiens. De plus, la doctrine otanienne impose également que le bureau mouvement soit au G4 : il est à noter dans ce domaine une exacte concordance avec les standards américains¹⁷. En outre, le rattachement exclusif des escadrons de circulation et d'escorte aux régiments du Train - depuis la dissolution en 2009 du 601^e régiment de circulation routière - est révélatrice : même d'un point de vue organique, les unités d'appui-mouvement sont intégrées à des corps de la logistique. **Il apparaîtrait par conséquent en première approche que, d'un point de vue opérationnel comme organique, français autant qu'otanien, la place du mouvement se situerait dans la chaîne logistique.**

¹⁶ « Action Terrestre Future - », état-major de l'armée de Terre, septembre 2016, p. 10, 33, 37 et 63.

¹⁷ Paragraphe « Appui-mouvement & mouvement » dans « Evaluation de l'exercice Warfighter 21.4 », commandement des forces terrestres, mai 2021, p. 56.

Une sous-fonction d'appui à l'engagement

En réalité, rien n'est moins certain. Revenons-en à la lecture d'Action Terrestre Future, en tirant la conclusion partielle qui s'impose : si la masse de manœuvre est encore indispensable à la victoire dans un combat de haute intensité, et que le milieu terrestre présente toujours les mêmes aspérités génératrices de friction, l'agilité doit donc être maximisée, et cela notamment à travers l'augmentation de la mobilité. **Par conséquent, afin d'optimiser la manœuvre interarmes, pourquoi ne pas placer la fonction « mouvement » dans la chaîne des opérations ?**

Premièrement, au niveau des brigades, donc des grandes unités chargées du combat de contact, cela est généralement le cas et est assez peu discuté : les *movers* font partie - nativement ou en génération de force - du B3/2D, c'est-à-dire du 3^e bureau (celui des opérations), section « 2 dimensions » (sous la responsabilité du Génie). Deuxièmement, ce positionnement autorise une synergie parfaite parmi les représentants de la fonction « appui à l'engagement ». Il s'agit en l'occurrence des sapeurs de la grande unité qui conçoivent et conduisent les actions d'appui à la mobilité, de franchissement, d'ouverture ou de rétablissement d'itinéraire, soit autant de domaines connexes à celui du mouvement. De plus, c'est aussi là que l'officier en charge du mouvement pourra se connecter à celui responsable du LSM (*Land Space Management* - gestion de l'espace terrestre), domaine délaissé à l'instar du mouvement, mais oh combien crucial lorsqu'est réinvesti le champ d'étude de l'engagement majeur. Troisièmement, si le rattachement de l'appui-mouvement à la chaîne logistique peut apparaître pertinent en phase de stabilisation (besoin de protection des convois logistiques face aux menaces asymétriques), son placement au sein de la chaîne opérationnelle semble décisif pour que les mouvements et les capacités des unités d'appui-mouvement soient pleinement optimisés. **Par conséquent, au vu de l'ensemble des arguments développés ci-dessus, il semble plus pertinent que la fonction « mouvement » soit rattachée à la chaîne des opérations et notamment au 3^e bureau (G3).**

Si les choses sont relativement claires et cohérentes pour le corps d'armée et pour la brigade interarmes, le réel point d'achoppement se situe au niveau de la division, qui est aussi l'objet de cette étude. Deux approches existent en la matière : la première tend vers un rattachement à la chaîne logistique (3^e division - exercice Warfighter 2021), la seconde est pour une affiliation à la chaîne opérationnelle (1^{ère} division - exercice De Lattre 2021). Les différents retours d'expérience de WF21.4¹⁸ sont particulièrement explicites et tendent à « corriger le tir » :

- « Le mouvement des unités en ordre de combat, amorcé dès l'arrière, doit s'effectuer sans temps d'arrêt et sur des itinéraires reconnus et libres ».
- « Une guerre de haute intensité exige une mobilité tactique dans toute la zone d'action ».
- « En haute intensité, le mouvement [...] doit être compris et assimilé par toutes les grandes unités comme une partie essentielle de la manœuvre ».
- « Le choix fait sur le placement [du CMO-MVT] diverge de la doctrine » et « le rattachement du mouvement au GENG n'a pas été joué ».
- « Le CMO-MVT a montré toute sa pertinence durant le FPOL (Forward Passage of Line – relève par dépassement) et le franchissement » [mais] « son positionnement au G4 a limité son apport dans la conduite de la manœuvre et la coordination interarmes ».
- « [...] son intégration au G3/2D ou au G35 semble plus pertinente ».

Ayant participé aux deux exercices, bien que dans un cadre différent (d'abord inséré dans un centre de mise en œuvre appui-mouvement puis comme officier traitant et unique représentant de sa sous-fonction d'appui aux mouvements), l'auteur de cet article prend position - au vu des arguments qu'il a développés ci-dessus - pour la deuxième solution : **celle de la 1^{ère} division et**

¹⁸ « Warfighter 21-4 », in *Cahier du RETEX – Exercices*, janvier 2022, p. 32, 35-36 et 78-79 et « Evaluation de l'exercice Warfighter 21.4 », commandement des forces terrestres, mai 2021, p. 56 et 135.

du RETEX, qui rattache la fonction « mouvement » et ses unités de manœuvre à la chaîne opérationnelle (G3/2D). Dans la perspective d'un engagement majeur dans un conflit de haute intensité, les efforts en matière de mobilité et d'appui aux mouvements doivent être dévolus en priorité à la manœuvre interarmes de la division, et non à sa seule logistique.

La réponse de la division Leclerc

Le précédent avis pourrait s'avérer quelque peu péremptoire de la part d'un jeune officier à l'expérience limitée : ce dernier a donc décidé de prendre comme arbitre le premier état-major de la deuxième division blindée, entre 1943 et 1945. En effet, il est assez aisé de voir que, quelle que soit la période historique - 2^e guerre mondiale, guerre du Golfe, guerre russo-ukrainienne - , les problématiques en matière de mobilité des forces terrestres perdurent avec les mêmes caractéristiques, à peu de choses près. Aussi ne semble-t-il pas incongru de prendre comme juge de paix une note¹⁹ de la 2^e division blindée (2^e D.B.) datant de mai 1945 et stipulant que :

- *« Pour résoudre les questions de mouvement et de circulation, particulièrement importantes dans une division blindée [...] la division dispose des moyens suivants : - à l'état-major de la division et rattachés au 3^{ème} bureau : deux officiers de mouvements. »*
- *« Il est nécessaire que le commandant de compagnie de circulation routière se trouve à la source même d'où partent les ordres mettant en mouvement les groupements tactiques, sa place est donc auprès du 3^e bureau du poste de commandement avant. »*

Vouloir remettre en cause les principes et réinventer les procédures semble être quelque chose de très « gaulois » et le débat sur le positionnement des *movers* en état-major de division n'y échappe pas. Pour autant, le jugement de la 2^e D.B., unité emblématique aux résultats opérationnels incontestables, est sans équivoque. Il est d'ailleurs confirmé par plusieurs retours d'expérience d'autres unités divisionnaires engagées dans le débarquement de Provence puis la campagne de France (9^e D.I.C., 1^{ère} D.F.L., 3^e D.I.A., pour ne citer que ces celles-ci)²⁰ :

- *« Notre mission est la suivante : débarquer en 2^e vague à H+10, participer à la conquête de la plage, reconnaître les débouchés [...]. Un PC circulation doit être installé au plus tôt à la sortie de la plage, apte à renseigner les éléments qui débarquent ».*
- *« Un peloton du DCR reconnaîtra immédiatement un itinéraire permettant à la division de traverser Toulon [...]. Des éléments blindés de l'échelon de tête de l'avant-garde sont dirigés sur Toulon. Le chef de peloton doit prendre contact avec eux au plus tôt ».*
- *« Quoi de plus banal cependant pour un peloton de détachement de circulation que de reconnaître un itinéraire [...] au profit d'une GU ? En guerre de mouvement, le règlement prévoyait sa place dans le dispositif de l'avant-garde, derrière l'échelon de tête ».*

Aussi apparaît-il, qu'au-delà de la simple subordination à la chaîne opérationnelle, les unités de circulation et d'escorte n'aient pas été - à la fin de la deuxième guerre mondiale - cantonnées à la zone arrière, mais aient bel et bien été au cœur de la manœuvre IA, à l'avant, en zone des contacts. In fine, tant le recul historique que le retour d'expérience permettent de définir la place du mouvement, en engagement majeur, au G3 de la division.

* *

¹⁹ Philippe GUEGUEN, *La volonté d'aller plus loin*, Op. cit., p. 73 et 89.

²⁰ Philippe GUEGUEN, *La volonté d'aller plus loin*, Op. cit., p.74-75.

Les unités d'APP-MVT : forte valeur ajoutée, si concentration des effets

Tendances récentes et fonds de commerce

La place de la fonction « mouvement » étant désormais explicitée, il convient de se pencher sur ce qui permet concrètement d'optimiser les flux routiers et donc d'assurer la mobilité terrestre : les unités d'appui-mouvement. Historiquement, il était question d'unités (patrouilles, pelotons, escadrons...) de « circulation routière », un nom relativement évocateur quant à leur objet. Dans les années 2015 - 2016, l'état-major de l'armée de Terre a décidé de rebaptiser ces unités en « escadrons de circulation et d'escorte ». Ce changement sémantique récent eut son importance, car cela faisait près d'un siècle que l'on parlait de « circulation routière ». Si ces unités avaient conservé leurs savoir-faire en matière de renseignement et surtout d'appui aux mouvements, force était alors de constater que ces deux domaines - qui faisaient la valeur ajoutée des circulateurs au temps de la Guerre froide puis durant la décennie qui a suivi la chute de l'Union soviétique - ne constituaient désormais plus le fonds de commerce de leur spécialité. En effet, les deux opérations extérieures majeures que la France a menées au début du XXI^e siècle, Pamir en Afghanistan et Serval / Barkhane au Mali, ont profondément modifié le centre de gravité de l'emploi et des missions de unités de circulation. Ces deux conflits de nature asymétrique, faisant peser des menaces non conventionnelles sur les lignes de communication et les flux logistiques, ont imposé - à juste titre - **une orientation progressive, mais nette, de l'action des pelotons et des escadrons de circulation vers la participation aux missions de sureté en général et vers l'escorte de convoi logistique en particulier. Mécaniquement, les savoir-faire en matière d'appui-mouvement (action d'ensemble et appui direct) se sont érodés**²¹.

Il serait faux de dire que cette bascule d'emploi n'a pas eu d'effets bénéfiques, bien au contraire. La totalité des pelotons des cinq, puis sept, escadrons fut engagée à plusieurs reprises dans des opérations dures, aux enjeux conséquents et dans des milieux difficiles. Le capital d'expérience que les unités de circulation ont accumulé fut énorme, notamment en matière de réflexion tactique, d'intégration interarmes et interarmées, et bien sûr d'aguerrissement. L'objet de cet article n'est pas de faire le procès de cette période, qui fut d'une certaine manière faste en engagements opérationnels et dont l'auteur est d'ailleurs un « pur produit ». Il s'agit davantage de prendre le recul nécessaire pour rentabiliser cette quinzaine d'année d'apprentissage et faire murir ce bagage tactique, tout en opérant le nécessaire rééquilibrage vers l'appui-mouvement et le renseignement, au vu du contexte d'engagement actuel et futur. En outre, l'effet de balancier constitue bel et bien un écueil qui doit être évité : l'engagement majeur d'une division en haute intensité produira inévitablement des menaces non-conventionnelles sur ses arrières et il faudra s'en prémunir. A ce titre, une fois encore, l'expérience acquise par les circulateurs portera ses fruits et un équilibre devra être trouvé quant à la répartition de ces moyens peu nombreux mais indispensables. Néanmoins, en suivant la logique développée en amont sur l'importance de la mobilité et du mouvement dans la manœuvre IA, **il apparaît que « les unités de circulation ne pourront plus être restreintes à un micro-segment de leurs capacités et qu'il devient urgent d'infléchir le centre de gravité de leur emploi tactique »**²².

²¹ « La circulation en hypothèse d'engagement majeur – document exploratoire pour l'appui-mouvement à l'horizon 2022 – 2030 », centre de doctrine et d'enseignement du commandement de l'armée de Terre – octobre 2022, p.8.

²² *Ibid.*, p.9.

L'effet « iceberg » : un éventail de capacités bien plus large que celui qu'on aperçoit

Il n'était pas rare de croiser les circulateurs au départ de Warehouse ou de Gao, perchés en tapes de VAB et protégeant des files de véhicules logistiques qui s'élançaient soit vers Nijrab et Tagab, soit vers Kidal et Tessalit. La figure de « l'escorteur » en tourelle a supplanté celle du « circulateur » sur un carrefour avec brassard et crispins. Bien qu'elle soit - en toute honnêteté - un peu plus romantique, cette image engendre un problème de taille : la systématisation de l'emploi par un chef militaire des unités de circulation sur des missions d'escorte de convoi, voire au mieux de sécurisation de zone arrière. Certes, la participation aux missions de sûreté représente une part importante des capacités des unités de circulation : outre l'escorte de convoi (logistique ou non) que l'on ne présente plus, les pelotons et escadrons s'accommoderont fort bien d'une mission de surveillance mobile, d'une participation à un contrôle de zone ou de la sécurisation d'un axe logistique, du fait de leur dotation conséquente en moyens blindés et radios (10 VAB - demain SERVAL - dans un peloton de circulation et d'escorte sous blindage), tout comme de leur fort taux d'encadrement (1 officier et 9 sous-officiers dans un peloton). Cependant, **restreindre l'emploi des unités de circulation à ces seules missions de sûreté, « toutes armes » qui plus est, aurait pour conséquence de brider leur large potentiel IA.**

D'une part, les pelotons et les escadrons disposent de capacités insoupçonnées en matière de renseignement. Bien entendu, ils doivent être traités comme des capteurs non spécialisés et n'ont d'ailleurs pas pour vocation première de renseigner sur l'ennemi, malgré une formation aux techniques d'acquisition en forte hausse depuis l'opération Barkhane. En revanche, leurs structures, leur maillage du terrain et leur capacité d'adaptation en font d'excellents informateurs en ce qui concerne le milieu physique (réseaux routiers, ouvrages d'art, points d'importance vitale, ...) et humain (mouvements de population, présences d'ONG, manifestations d'activistes, ...). En outre, ils représentent également un maillon indispensable dans la remontée d'information sur les forces amies : en renseignant sur les déplacements en cours, ils permettent au commandement d'une grande unité d'avoir une vision fiable de la situation sur le terrain. Quel intérêt cela présente-t-il à l'heure du *blue force tracking*²³ ? La question mérite d'être posée, mais avant l'impulsion électromagnétique déclenchée par notre adversaire au début de l'affrontement et nous imposant d'opérer de manière dégradée... Ainsi, **les capacités en matière de renseignement des unités de circulation gagneraient à être redécouvertes et davantage mises à contribution dans les engagements à venir.**

D'autre part, ces mêmes pelotons et escadrons disposent d'une palette d'actions réalisables au profit de la manœuvre interarmes : il ne sera plus envisageable de s'en priver en cas d'affrontement face à un ennemi symétrique dit du « haut du spectre ». Accompagner une formation, signaler un itinéraire, réguler les mouvements, rétablir un courant de circulation sont des procédés auxquels il faudra à nouveau avoir recours pour garantir la fluidité des mouvements d'une division composée de plusieurs milliers de véhicules. Mais plus encore, c'est dans certains cas spécifiques détaillés en amont qu'il sera inconcevable de ne pas avoir le « réflexe circulation », lequel permet justement de mettre de l'huile dans les rouages de la manœuvre interarmes de la grande unité : l'appui au franchissement d'une coupure humide ou sèche, la participation à la relève d'une unité ou à une traversée d'un dispositif ami, l'appui à l'intervention en zone contaminée (NRBC²⁴) sont autant de savoir-faire à reconquérir en vue de la victoire au niveau tactique. **L'appui aux mouvements au sens historique du terme doit**

²³ « Géolocalisation des unités amies ».

²⁴ « NRBC » : nucléaire, radiologique, bactériologique, chimique.

par conséquent être réinvesti tant par les grandes unités que par les formations de circulation : délaissé au début du XXI^e siècle, il redeviendra un facteur de succès tactique pour une division qui serait engagée dans un affrontement majeur de haute intensité.

Un emploi judicieux engendre une efficacité certaine

A l'instar d'autres capacités clés (franchissement pour le Génie, défense sol-air pour l'Artillerie), les moyens de circulation sont toujours comptés, voire souvent insuffisants au niveau de la division, mais également aux niveaux inférieurs (brigade) et supérieurs (corps d'armée). C'est à ce moment que le tacticien se réfère en théorie aux principes de la guerre : pour garantir sa liberté d'action, le chef doit économiser ses moyens en vue de concentrer ses efforts²⁵. Rien n'est plus vrai en matière d'utilisation des moyens d'appui aux mouvements. La présupposition de l'isopérimètre des moyens de circulation est posée d'emblée : à court terme, il y a peu de chance qu'un régiment de circulation soit recréé (ce qui résoudrait pourtant - soit dit en passant - l'équation impossible du contrat opérationnel impliquant le déploiement d'un corps d'armée). Ce rêve un peu fou étant à ce stade futile, il convient de se concentrer sur l'optimisation réaliste des moyens à disposition de l'armée de Terre. Le document exploratoire pour l'appui-mouvement à l'horizon 2020 - 2030, intitulé La circulation en hypothèse d'engagement majeur²⁶, fixe à ce titre **un cap à suivre et des objectifs à atteindre à moyen terme, avec pour but : 1- d'adapter puis de réaffirmer la doctrine appui-mouvement pour l'engagement majeur, 2- d'achever la remontée en puissance en matière de ressources humaines, 3- de moderniser les matériels et 4- de maîtriser l'ensemble des missions (renseignement, appui-mouvement, sûreté) nécessaires en cas d'engagement majeur.**

Si la question a été abordée dans un premier temps par l'angle organique, il est impossible d'occulter l'approche opérationnelle : quel serait alors le bon dimensionnement en renfort appui-mouvement d'une division ? La division française virtuellement engagée dans l'exercice WF21.4 disposait de trois escadrons de circulation et d'escorte ainsi que d'un centre de mise en œuvre appui-mouvement au sein de son état-major. Si l'absence d'un état-major de groupement commandant directement les unités fut regrettable²⁷, il est cependant juste de dire qu'il s'agissait d'un volume d'unités de circulation correctement dimensionné pour l'appui d'une division. Comme souvent, une tentation à combattre est de penser qu'on peut faire autant avec moins : au vu des normes d'emploi d'une division²⁸, le format adéquat est le groupement de circulation à trois escadrons. Il permet en effet la concentration des efforts appui-mouvement durant les phases cinétiques, offensives comme défensives, puis une équitable répartition entre les besoins de l'avant (les BIA) et de l'arrière (le GSD), après la bascule de la phase d'intervention à celle de stabilisation. En dessous de ce niveau, les effets produits sont dilués dans l'espace et dans le temps, et n'apportent donc plus que des gains très marginaux à la manœuvre. Par exemple, avec deux escadrons, la capacité de réaction de la division - donc de production d'un effort tel que l'engagement de la réserve, par exemple - serait hypothéquée. Avec un seul escadron, la division ne pourrait plus qu'adapter un peloton par brigade interarmes, ce qui reviendrait à verser une goutte d'eau dans un océan : quel intérêt une brigade

²⁵ « Précis de tactique général » – RFT 3.2.1, centre de doctrine et d'enseignement du commandement – septembre 2021, pages 19 à 24.

²⁶ « La circulation en hypothèse d'engagement majeur – document exploratoire pour l'appui-mouvement à l'horizon 2022 – 2030 », *Op. cit.*, p. 29.

²⁷ « Créer une structure bataillonnaire qui comprendrait les ECE (escadrons de circulation et d'escorte) et les ETB (escadrons de transport de blindés). » in *Cahier du RETEX – Exercices*, *Op. cit.*, p. 39.

²⁸ « Mémento de tactique appliquée à l'usage des officiers stagiaires de l'école de guerre – Terre », 18 juin 2021, p. 8 et 51.

aurait-elle à se voir renforcer d'un seul peloton de cavalerie ou d'une simple section du génie ? **Adapter un groupement de circulation sous format ternaire à une division, c'est lui donner la liberté d'action de concentrer ses efforts pour fluidifier ses mouvements et réduire sa vulnérabilité, tant en zone des contacts (relèves, franchissements, bréchage) qu'en zone arrière (surveillance de zone, sécurisation des flux, renseignement de milieu).**

Le cas particulier de l'appui-mobilité n'a pas été abordé jusqu'ici et il serait injuste de conclure sans au moins évoquer cette capacité qu'offrent les unités de transport de blindés de l'arme du Train. Ces unités, grâce à leurs porte-engins blindés, offrent des capacités de convoyage de matériels lourds, notamment de chars Leclerc, dans le but de conduire de larges bascules d'effort et d'économiser le potentiel des unités de combat. Il est aisé de voir que là aussi, la contribution aux principes de la guerre est loin d'être anecdotique. Néanmoins, ce type d'opération nécessite des délais et concentre de manière spatio-temporelle un grand nombre de véhicules majeurs à haute valeur ajoutée : par conséquent, elle génère à la fois une dépense d'énergie (coordination, moyens) et un risque tactique (vulnérabilité temporaire). Le retour d'expérience de l'exercice WF21 montre, qu'au niveau de la division, les moyens conséquents d'appui à la mobilité (deux escadrons) n'ont pas été employés dans leur cœur de métier, mais uniquement comme transports de containers pour soulager le GSD. A l'instar d'autres « fusils à un coup », tel que l'engagement du groupement aéromobile, la question du rapport coût / bénéfice doit être posée préalablement et le positionnement optimal des porte-engins se situerait peut-être davantage au niveau du corps d'armée que de la division. Pour autant, il est indéniable qu'il existe de fortes synergies entre appui-mouvement et appui-mobilité, et que les structures hybrides de commandement et de contrôle existantes²⁹ conservent toute leur pertinence. **A l'instar de l'appui-mouvement, l'appui-mobilité génère une économie des moyens et une concentration des efforts, et concourt donc par cela à la liberté d'action du chef IA.**

En synthèse, et pour revenir à l'appui-mouvement en tant que tel, la raison d'être des unités de circulation est « d'appuyer l'ensemble des mouvements [...] militaires terrestres, dans le cadre [...] de la manœuvre, via la recherche de renseignement, l'appui-mouvement et la participation aux missions de sûreté ». Toujours selon La circulation en hypothèse d'engagement majeur³⁰, la composante appui-mouvement gagnera [...] « à rééquilibrer son emploi principal au profit de la manœuvre interarmes, et non au profit des (seules) unités logistiques ». De plus, à travers la réappropriation de ses savoir-faire historiques, elle haussera « son niveau de préparation opérationnelle dans le but de participer aux combats dans les champs les plus durs » de la conflictualité ». Enfin, « en retrouvant sa place en tant que composante d'appui à l'engagement, elle devra être d'emblée apte à appuyer une manœuvre divisionnaire dans le cadre d'un engagement majeur ». **Par conséquent, « tout en musclant les unités d'appui-mouvement, il faut en infléchir les axes d'entraînement « métier » et de préparation opérationnelle interarmes afin de les faire coïncider avec les exigences d'un combat en haute intensité ».**

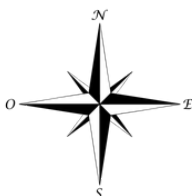
* *
*

²⁹ Centre de mise en œuvre appui – mouvement appui – mobilité (CMO APP-MVT APP-MOB) / groupement d'appui - mouvement - mobilité des blindés (GA2M).

³⁰ « La circulation en hypothèse d'engagement majeur – document exploratoire pour l'appui-mouvement à l'horizon 2022 – 2030 », *Op. cit.*, p. 10 et 19.

Les combats modernes majeurs nécessiteront masse et agilité, et cela impliquera une maîtrise de la mobilité et du mouvement terrestre pour s'assurer la victoire au niveau tactique. En particulier, les relèves entre unités ainsi que les franchissements de coupures engendreront des vulnérabilités critiques pour les grandes unités, que la fluidification des flux routiers - entre autres - pourra permettre de juguler. Des deux guerres mondiales du XX^e siècle jusqu'à l'actuel conflit russo-ukrainien de 2022, en passant par la guerre du Golfe, l'histoire militaire démontre que **la problématique de la mobilité terrestre tactique persiste et continue de présenter autant de risques que d'opportunités**. Si le mouvement est habituellement rattaché à la chaîne logistique, il apparaît que le retour probable d'un engagement majeur en haute intensité militaire pour l'intégration de celui-ci au sein de la chaîne opérationnelle des états-majors de niveau divisionnaire. **Ainsi, les spécialistes du mouvement pourront y maximiser leurs capacités dans le but d'optimiser les effets de la manœuvre interarmes dans sa globalité, et non de la seule logistique de la grande unité**. Enfin, véritables couteaux suisses de la mobilité, les unités d'appui-mouvement gagneront à capitaliser sur leurs engagements récents et à reconquérir l'ensemble du spectre de leur savoir-faire, ce qui devrait permettre - si leurs moyens sont judicieusement concentrés dans le temps et dans l'espace - de contribuer à la liberté d'action du chef interarmes et donc *in fine* à la victoire tactique. Il peut par conséquent être établi que **la maîtrise de l'ensemble des aspects du mouvement d'une division engagée en haute intensité constitue en somme un facteur-clé de réussite de la manœuvre tactique**.

Si Warfighter 21 a offert de confirmer virtuellement un certain nombre d'intuitions et de commencer à préparer les combats de demain, alors Orion 23 devrait permettre de mettre en œuvre toutes les leçons apprises outre-Atlantique - et depuis lors - dans un laboratoire grandeur nature et à ciel ouvert. **Le retour des grands exercices en terrain libre impliquant des déploiements massifs de forces engendrera cependant une réelle friction que ne génèrent pas les exercices récents en simulation** : il sera notamment impossible de recourir à des *magic moves*³¹ déplaçant des unités en un claquement de doigt. En outre, la question de l'attribution des moyens d'appui-mouvement et du nécessaire choix de l'effort à porter soulèvera une autre interrogation, notamment en opération : **quel sera la part de risque que le chef interarmes se montrera prêt à endosser ?** En d'autres termes, un général commandant une division sera-t-il disposé à concentrer l'intégralité de ses moyens d'appui-mouvement pour fluidifier un franchissement, alors qu'au même moment une menace non-conventionnelle pèsera sur ses convois logistiques ? Le général Burkhard, chef d'état-major des armées, a déclaré lors de ses vœux aux armées pour l'année 2023³² que « *les chefs doivent s'adapter à l'accélération de notre monde, si nécessaire en prenant des risques calculés* ». Il apparaît ainsi que **l'engagement majeur implique de développer la prise raisonnée de risque, c'est à dire un mélange d'audace, de lucidité et de détermination qui est nécessaire pour vaincre l'adversaire**.



³¹ « Mouvements magiques » : l'opérateur de l'outil de simulation peut artificiellement téléporter des unités.

³² Vœux du chef d'état-major des armées, www.defense.gouv.fr, 22 décembre 2022.

BIBLIOGRAPHIE

- « Action Terrestre Future – demain se gagne aujourd’hui », état-major de l’armée de Terre, septembre 2016, 65 pages.
- « Réflexion sur la circulation de demain », rapport n°501897/PCFL/CMO-MVT/NP en date du 30/09/2020, 18 pages.
- « Enseignements doctrine et tactique WARFIGHTER 21-4 », rapport du centre de doctrine et d’enseignement du commandement en date du 20/04/2021, 18 pages.
- « Evaluation de l’exercice Warfighter 21.4 », rapport n°504364/CFT/DIV.FPE/BENT/DR en date du 06/05/2021, 154 pages.
- « Mémento de tactique appliquée à l’usage des officiers stagiaires de l’école de guerre – Terre », 18 juin 2021, 199 pages.
- « Warfighter 21-4 », *Cahier du RETEX – Exercices* – janvier 2022, 198 pages.
- « Précis de tactique général » – RFT 3.2.1, centre de doctrine et d’enseignement du commandement – septembre 2021, 177 pages.
- « La circulation en hypothèse d’engagement majeur – document exploratoire pour l’appui-mouvement à l’horizon 2022 – 2030 », centre de doctrine et d’enseignement du commandement – octobre 2022, 48 pages.
- Jean Guisnel, *Ce que la guerre en Ukraine enseigne à l’armée française*, Le Point, 25/12/2022, URL : https://www.lepoint.fr/editos-du-point/jean-guisnel/ce-que-la-guerre-en-ukraine-enseigne-aux-legionnaires-25-12-2022-2502840_53.php.
- PAVLASSIER J.-B., *Brassard vert et blanc*, La Pensée Universelle, 1980, 207 pages.
- VON CLAUSEWITZ, C., *Principes fondamentaux de stratégie militaire*, Mille et une nuits, 2006, 93 pages.
- GUEGUEN P., *La volonté d’aller plus loin – histoire de la circulation routière de 1916 à nos jours*, Fédération Nationale Du Train, 2007, 220 pages.
- SCHUBERT F. N., KRAUS T. L., *The Whirlwind War - The United States Army in Operations Desert Shield and Desert Storm*, US Army Center of Military History, 2016, 330 pages.
- YAKOVLEFF M., *Tactique Théorique*, Economica, 3^e édition – 2016, 736 pages.
- SANTONI, P., *Triangle tactique – décrypter la bataille terrestre*, De Taillac, 2019, 252 pages.