

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: - (2017)
Heft: 1

Artikel: Le char : un système d'arme réinventé
Autor: Heer, Fred
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-781534>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

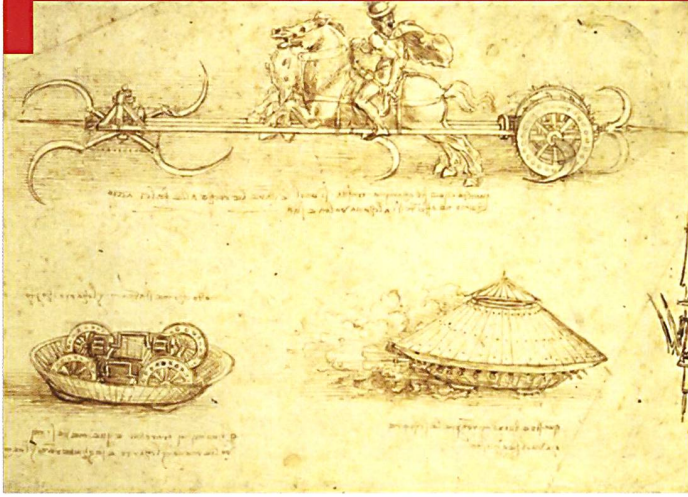
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 29.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Le concept de la mobilité protégée, ou de l'équilibre entre mobilité, protection et puissance de feu, est au centre de la conception du char de combat. Ci-contre, les dessins de Leonard de Vinci.

Blindés

Le char : Un système d'arme réinventé

Divisionnaire Fred Heer

Ancien commandant de la brigade blindée 3 et inspecteur des Troupes de combat

Le premier engagement de 49 « tanks » par la 4^e armée britannique, le 15 septembre 1916 sur la Somme, n'a pas impressionné les officiers généraux allemands. Le haut commandement a en effet réalisé beaucoup trop tard quels dangers pouvaient apporter cette nouvelle arme et n'ont entre autres pas vu qu'elle ramènerait le mouvement sur le champ de bataille.¹

La puissance de feu et la mobilité sont les deux facteurs les plus importants dans la guerre. Ne vaincra l'adversaire que celui qui arrivera à lui opposer une concentration suffisante de capacités, au bon endroit et avec rapidité. Ce principe s'applique depuis la nuit des temps et dans toutes les guerres.

La Guerre mondiale avait commencé sous la forme d'une guerre de mouvement. Les armées allemandes avaient effectué une poussée irrésistible à l'intérieur de la France dès le début de la campagne et se trouvaient aux portes de Paris au début du mois de septembre 2014. La promesse de terminer la Guerre avant Noël ne se concrétisera pourtant jamais. La défaite des Allemands sur la Marne allait plutôt stopper net les belligérants sur le front de l'Ouest et les condamner à se battre durant des mois, voire des années, pour quelques mètres de terrain boueux.

Les états-majors avaient compris à la fin novembre que la défense serait plus forte que l'attaque. En effet, la combinaison de l'artillerie, des mitrailleuses et des fils de fer barbelés avait rendu impossible toute progression de l'infanterie. Les Alliés disposaient bien d'assez de puissance de feu, mais manquaient cruellement de mobilité. Les Britanniques et les Allemands n'avaient ainsi aucune autre alternative que d'essayer d'envelopper

leur adversaire par une succession d'offensives, ce qui porta petit à petit la ligne de front jusqu'à la Manche.

Le problème

Les bombardements d'artillerie intenses, qui pouvaient durer jusqu'à plusieurs jours, transformaient le champ de bataille en désert de boue, éliminant toute végétation et toute habitation. La vie des soldats s'est donc déplacée sous la terre, dans des tranchées et des abris. Certains de ces abris, enfouis à plus de 12 mètres sous la surface, pouvaient même résister à des impacts directs d'artillerie.

A l'avant se trouvaient les barbelés. Cette invention civile était utilisée depuis les années 1880 aux Etats-Unis, afin de clôturer des pâturages. Les fils de fer barbelés ordinaires se composent souvent de deux fils de fer tendus, autour desquels ressortent deux à quatre pointes acérées. Pendant la Première Guerre mondiale, les barbelés étaient enroulés et accrochés à des tiges en métal surnommées « queues de cochon, » afin d'éviter l'utilisation de poteaux en bois pour leur fixation.

Cependant les fils barbelés utilisés par les Allemands étaient différents et ressemblaient alors déjà aux fils barbelés modernes de l'OTAN. Le Reich était en manque de fils d'acier, c'est pourquoi les Allemands développèrent un autre fil barbelé, utilisant des feuilles d'acier tranchantes à la place des pointes acérées. Ce procédé de production était facile et permettait une production accélérée, sans pour autant jamais atteindre la robustesse des fils barbelés alliés. Les barbelés allemands opposaient tout de même une solide résistance aux pinces coupantes d'alors.

La première tranchée était protégée par une barrière de fils barbelés. Celle-ci abritait principalement les postes de garde. Elle était suivie par la deuxième tranchée, abritant les troupes combattantes, puis la troisième tranchée, dans laquelle se tenaient les réserves. Ce dispositif défensif

¹ Cet article, paru dans *Schweizer Soldat* de novembre 2016, paraît dans la RMS avec l'aimable autorisation de son rédacteur en chef, le col Peter Forster, ainsi que celle de son auteur. Il a été traduit en français par le plit Nicolas Penseyres, membre du comité de l'OG Panzer. Il a été adapté au format traditionnel de la revue.

était également relié jusqu'à plusieurs kilomètres à l'arrière par des tranchées communicantes, afin d'assurer le ravitaillement et les communications.

Les tranchées étaient éloignées de quelques centaines de mètres et étaient disposées en zigzag. Ceci devait empêcher d'offrir à l'adversaire un champ de tir à travers la tranchée au cas où il réussissait à percer la ligne de défense. Les ondes de choc des détonations, provenant de projectiles d'artillerie ou de grenades à main, étaient ainsi également absorbées.

Six jours de bombardement

Herfried Münkler décrit dans son livre *Der Grosse Krieg* ce que le bombardement britannique de six jours avait provoqué avant l'attaque alliée du 1^{er} juillet 1916 sur la Somme : « Certains dispositifs barbelés étaient toujours intacts, même après que 12'000 tonnes de métal et d'explosif leur soient tombés dessus. A d'autres endroits ils avaient été décrochés de leurs fixations, mais ils n'avaient pas été détruits. Les fils barbelés étaient désormais mélangés et disposés en longues chenilles devant les positions allemandes et étaient tout autant infranchissables qu'avant le tir d'artillerie. »

Le feu des mitrailleuses n'empêchait pas seulement la progression traditionnelle de l'infanterie en ligne, mais aussi celle de la cavalerie et même des petites équipes d'exploration, qui restaient bloquées devant les dispositifs de barbelés.

Des ouvertures dans ces dispositifs pouvaient en outre avoir été placées consciemment, afin de piéger les soldats adverses en les guidant droit devant des nids de mitrailleuses. Aux pelles et aux baïonnettes des soldats sont donc venus s'ajouter des grenades et des pinces coupantes.

Mouvement dans la guerre de positions

Tous les belligérants ont essayé de retrouver le mouvement dans les combats à partir de la fin de l'année 1914, et du début de 1915. Certaines idées dans ce domaine étaient même antérieures à 1914. L'écrivain britannique H. G. Wells avait par exemple déjà eu l'idée des « cuirassés blindés » en 1903, afin de mener la guerre terrestre. Le magazine *The Strand* décrivait des véhicules de 130 mètres de long et 42 membres d'équipage comme l'arme décisive.

Leonard de Vinci avait déjà écrit ceci à un ami en 1482 : « Je construis des chariots sûrs et protégés qui sont impénétrables. Quand ils apparaîtront au milieu des combats avec leurs armes à feu, ils obligeront même les plus grandes masses d'adversaires à se replier. » Son chariot de combat, en forme conique et armé de canons, échoua cependant dans le domaine de la propulsion.

Les ingénieurs en Italie et en Autriche-Hongrie développaient également des véhicules blindés à roues, mais ceux-ci ne parvenaient pas à se déplacer sur les sols boueux et troués par les tirs d'artillerie.



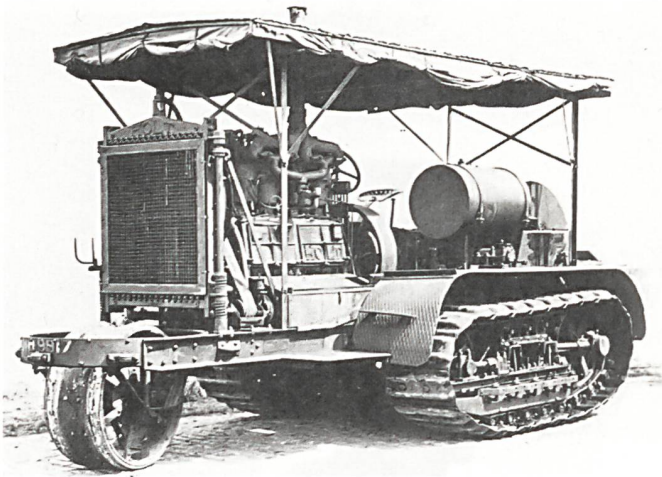
Le colonel - plus tard Major General - Ernest Dunlop Swinton est né le 21 octobre 1868 en Inde. Comme Churchill, il a connu la guerre des Boers puis la Première Guerre mondiale.

Seule l'Allemagne se sentait en sécurité. Elle n'encourageait pas ses propres développements, car elle faisait confiance à son système de défense. Mais celui-ci allait se montrer insuffisant, au plus tard à la fin de l'automne 1917...

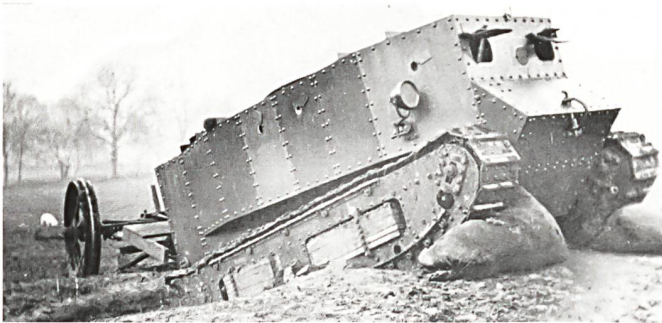
Le britannique Ernest Dunlop Swinton (1868-1951) eut l'idée décisive pour la construction de chars. Ancien officier chez les pionniers et correspondant de guerre, il fut réactivé, finit général et anobli. Sa solution se basait sur une idée civile. L'Américain Benjamin Holt avait déjà construit en 1904 les premières chenilles pour des tracteurs et des machines de construction. Son entreprise devait à terme devenir le plus gros producteur mondial de bulldozers : Caterpillar.

Cavalerie décimée

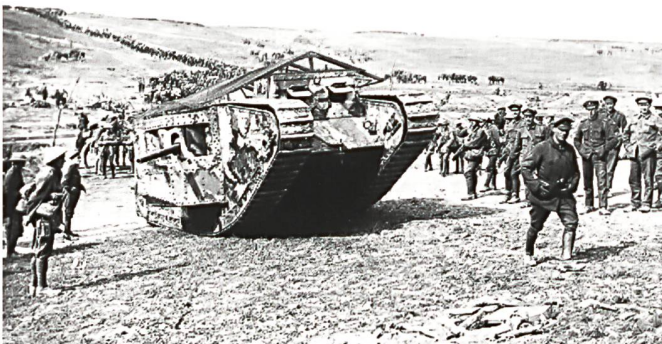
Le ministère de la Guerre britannique a d'abord réagi de manière sceptique à l'idée d'engager des tracteurs armés et blindés, comme le préconisait Swinton. Les brigades de cavalerie étaient en effet toujours considérées comme l'arme de mouvement, même si les ravages qu'elles avaient subi à cause des mitrailleuses avaient privé ces dernières de réelle valeur militaire.



Le tracteur agricole américain Holt a été la base des réflexions et des prototypes d'engins blindés britanniques, français et... allemands.



« Little Willie » lors de ses premiers essais. Il était prévu de fixer une tourelle au-dessus du caisson, mais celle-ci aurait été si haute qu'elle en serait devenue inefficace.



Un char Mark I « mâle » monte vers le front. On distingue, à l'arrière, les roues (ici en position levée) sensée aider aux changements de direction. Cette assemblage sera vite abandonné. La « cage de poules » au-dessus de l'engin a été conçue pour se protéger des jets de grenades à main.



Swinton put malgré tout présenter son idée le 17 février 1915, sans toutefois réussir son test. Le tracteur modifié en char n'était pas assez puissant pour supporter le poids supplémentaire du blindage et de l'armement et celui-ci resta bloqué dans le terrain meuble.

Le ministre de la Marine d'alors, le futur premier-ministre Winston Churchill (1874-1965), commença alors à s'intéresser à l'idée de Swinton. Churchill était en effet fasciné à l'idée de traverser les tranchées allemandes à l'aide de « cuirassés blindés, » guidé par l'idée de créer des « cuirassés terrestres » (*landships*). C'est ainsi qu'il décida d'utiliser 75'000 livres du budget de la Royal Navy pour en assurer le développement.

Le projet portait le nom de « tank » afin d'en protéger le secret. En effet, ce monstre de pratiquement 8 mètres de long et de 4 mètres de large ressemblait fortement à un réservoir d'eau, plutôt qu'à une arme. Il allait néanmoins décider du sort de la guerre et le terme « tank » est resté jusqu'à aujourd'hui la dénomination commune pour les chars dans la langue anglaise.

Premier char utilisable

La firme de tracteurs britannique Fosters of Lincoln reçut la commande pour la construction des premiers prototypes le 24 juillet 1915. Seuls 47 jours ont été nécessaires jusqu'au premier essai du « Number 1 Lincoln Machine. » Le premier char utilisable de l'histoire militaire était déjà prêt à la fin de l'année 1915.

La presse britannique l'appellera plus tard « Little Willie » - un nom moqueur en référence au dauphin allemand, le prince ou « Kronprinz » Guillaume de Prusse. Le deuxième prototype, « Big Willie, » avait à la différence du tracteur Holt une forme de rhomboïde avec des chenilles tout autour de sa structure. Deux variantes de ce dernier ont été construites : l'une, armée de deux canons de 57 mm et de quatre mitrailleuses, était surnommée « mâle. » L'autre, armée de six mitrailleuses, était surnommée « femelle. »

Lord Kitchener, alors ministre britannique de la Guerre, ordonna finalement la production en série le 12 février 1916, après la réussite de plusieurs tests. La commande initiale de 100 engins allait rapidement être suivie d'autres commandes, atteignant le nombre de 1'900 véhicules à la fin de la Guerre.

Le baptême du feu

La bataille d'usure de la Somme, qui a commencé le 15 juillet 1916, devait mettre la nouvelle arme à l'épreuve. Cependant, son premier engagement a plutôt déçu. La percée attendue ne se réalisa pas, car il n'existait pas encore de concept pour l'engagement efficace de ces nouveaux engins. Les chars étaient utilisés comme armes d'appui et non de manière autonome. Les chars « mâles » devaient ouvrir le chemin à l'infanterie au travers des positions allemandes à l'aide de leurs canons et les chars « femelles » avaient pour mission d'appuyer

les soldats dans le combat rapproché par le feu de leurs mitrailleuses.

Au manque de concepts d'engagement s'ajoutaient des lacunes techniques. En effet, 13 des 49 tanks n'atteignirent même pas les premières bases d'attaque à l'occasion de leur premier engagement. Les chars restants, à l'exception de ceux qui étaient restés bloqués ou qui avaient été détruits par l'artillerie allemande, se déplaçaient très lentement dans le terrain. Les équipages de chars étaient exposés à l'intérieur à une chaleur insupportable, un bruit extrême. Ils souffraient d'un champ de vision fortement limité et courraient en permanence le danger d'être intoxiqués au monoxyde de carbone.

Les Allemands n'eurent qu'au début et de manière limitée des accès de panique à la vue de ces bêtes d'acier. La presse allemande se moquait des nouvelles « chenilles des tranchées » et espérait pouvoir « *utiliser leurs restes dans les prochaines expositions sur la guerre.* » La presse britannique, quant à elle, ne relatait que des succès au sujet des « monstres cracheurs de feu, » propagande oblige.

Technique et tactique

L'échec du premier engagement de chars sur la Somme ne resta pas sans conséquences. Les généraux allemands, guère impressionnés, continuèrent à faire confiance à leur système de défense.

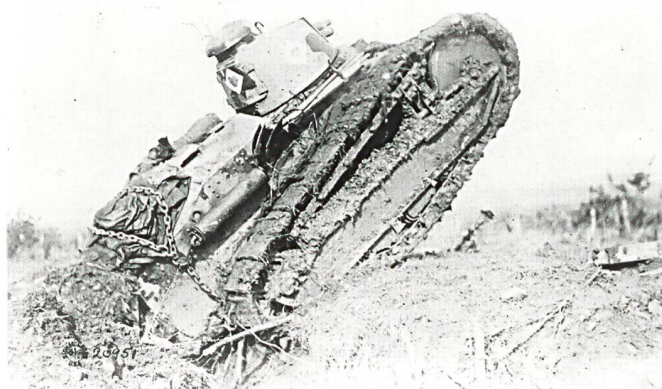
En Grande-Bretagne en revanche, il s'agissait d'améliorer techniquement les chars et d'adapter leur emploi tactique. L'emploi massif de modèles plus performants, comme le Mark IV britannique ou le FT-17 du Français Renault – le premier char possédant une tourelle rotative – permit aux Alliés d'assurer leurs premiers succès à partir de 1917.

Le refus du Haut commandement allemand d'admettre l'importance de cette nouvelle arme sur le champ de bataille allait allonger inutilement le développement de modèles allemands. C'est seulement au début de l'année 1918, alors que l'armée britannique avait déjà engagé plus de 500 chars, que les premiers Sturmpanzerwagen A7V furent engagés sur le front de l'Ouest.

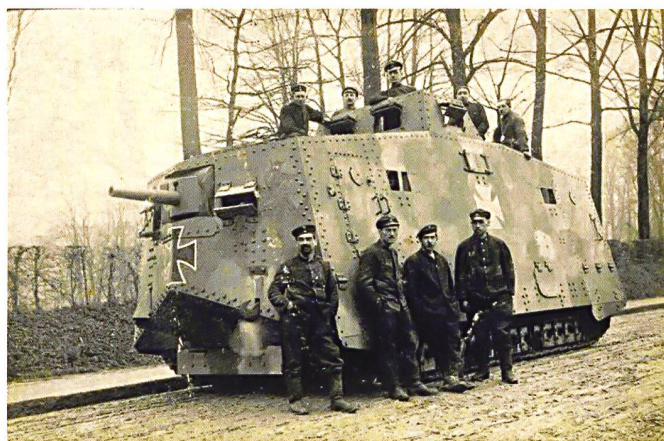
Les Allemands purent également capter et réparer des engins britanniques sur le champ de bataille dans la ville belge occupée de Charleroi. L'industrie allemande n'était alors plus en mesure d'assurer la production des chars, devenus nécessaires à l'effort de guerre. Ces engins capturés reçurent des marquages allemands et furent ensuite employés au combat par les troupes allemandes, selon les principes d'engagement britanniques.

Au-delà de la guerre des positions

L'historien militaire Helmut R. Hammerich dit la chose suivante dans l'ouvrage collectif *Das Zeitalter der Weltkriege*: « *La guerre de positions était définitivement surmontée, le mouvement était de retour sur le champ de bataille.* » L'apparition du tank avait certainement



Le char Renault FT17 a révolutionné l'engagement des chars. Plus léger (6 tonnes) il était également plus fiable et deux fois plus rapide que ses contemporains.



Un des rares Sturmpanzer A7V allemands. Lents, peu fiables et malcommodés pour l'équipage, ils n'ont pas pu rivaliser avec leurs adversaires.

modernisé la guerre et seulement une année après leur premier engagement, le 20 novembre 1917, neuf bataillons de chars enfoncèrent simultanément les positions allemandes à Cambrai, dans ce qui devint la première grande offensive blindée de l'histoire.

F. H.

Pour en savoir plus :

Münkler, Herfried, *Der Grosse Krieg*, Rowohll, 2013.
Piper, Ernst (éd.), *Das Zeitalter der Weltkriege*, Edition Lingen-Stiftung, 2014.

Kershaw, Andrew (éd.), *Panzerkampfwagen*, Heyne Bildpaperback.