

Une remarquable étude du commandant Rémi Fontbonne : les unités blindées et mécanisées françaises en 1940

Autor(en): **Rapin, Jean-Jacques**

Objektyp: **BookReview**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **148 (2003)**

Heft 9

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Une remarquable étude du commandant Rémi Fontbonne

Les unités blindées et mécanisées françaises en 1940

Le *Blitzkrieg* de mai 1940 n'a pas fini d'attirer l'attention des esprits. Deux mondes se sont affrontés, avec des armes qui auraient dû être égales, mais qui ne l'ont pas été, si bien que l'effondrement français a suscité des discussions et des travaux parfois violemment contradictoires.

■ Lt-col Jean-Jacques Rapin

L'étude du commandant Rémi Fontbonne¹ a le mérite de dépassionner le débat, de présenter les faits objectivement, en partant de leur genèse et en les replaçant dans leur contexte historique, politique et militaire, chose guère aisée, mais qui donne plus de prix à cette approche et à cette synthèse.

Un nombre égal de chars...

Première constatation majeure. Le 10 mai 1940, jour de l'attaque sur Sedan et de la percée qui suit, «l'armée française aligne autant de chars que l'armée allemande» ! Alors comment expliquer une défaite aussi humiliante ?

Pour esquisser le contexte général, l'auteur remonte à la situation de la France entre

1919 et 1939, un pays exsangue, des millions de morts, de mutilés et de blessés, le quart du sol national dévasté, avec une charge financière considérable : dix départements à reconstruire et une dette de guerre écrasante. L'opinion publique est au «Jamais plus!» On comprend sans trop de peine que les responsables politiques et militaires se rabattent sur une conception stratégique défensive. La décision de couvrir les frontières du Nord-Est et des Alpes par un système fortifié – ce sera la ligne Maginot – s'inscrit dans cette perspective, un peu comme l'on souscrit à une assurance-vie.

De plus, les généraux aux commandes après la Première guerre mondiale ont remporté la victoire de 1918, avec une tactique qu'a priori ils préféreraient maintenir. Et comme la mécanisation et la motorisation souhaitables auraient des incidences financières difficiles à

assumer, il est quasiment impossible, jusqu'au milieu des années 30, de moderniser l'armée en profondeur et de l'entraîner suffisamment. Dans ces conditions, une tactique offensive n'est guère envisagée, peut-être même pas envisageable...

Cet arrière-plan ne serait pas complet si l'auteur ne rappelait pas à quel point l'enchaînement des événements politiques crée un environnement défavorable à la France sur sa frontière du Nord-Est, avant la Deuxième Guerre. Pour n'en citer que deux, le glacis protecteur qu'aurait dû être la Rhénanie démilitarisée disparaît au début des années 30 et l'accord militaire de 1920 avec la Belgique devient problématique avec le retour de ce pays à la neutralité en 1936.

Toutefois, il faut rendre justice à ceux qui, dans ce contexte déprimant, bravant l'esprit de

¹ Revue Histoire de Guerre, N° 21, décembre 2001 - janvier 2002. A signaler, également sur le sujet, une autre étude de «Montcornet, réalité et mythe de l'attaque de la 4^e division cuirassée», commandée par le colonel de Gaulle, qui attaque le flanc du corps blindé de Guderian, le 17 mai 1940, dans la même revue, le N° 24, d'avril 2002. Enfin, dans la même revue N° 24, une excellente présentation du commandant Rémi Fontbonne, «Le fort du Barbonnet, de Séré de Rivières à Maginot», sis au sud-ouest de Sospel, dans les Alpes maritimes, une fortification particulièrement intéressante, où les tourelles Séré de Rivières de 1886 ont encore tiré en juin 1940.

routine, défendent un esprit novateur pour faire passer des idées aux effets mobilisateurs, sous d'autres cieux, particulièrement en Allemagne. En réalité, ces idées existent; elles sont restées peu connues à cause du caractère secret qui les caractérisait et, surtout, le temps a manqué pour définir une doctrine, équiper l'armée de ces nouveaux matériels et y exercer la troupe, ce d'autant plus qu'il fallait partir de très bas, pour arriver à un niveau acceptable. Au lendemain de la Première Guerre, les engins blindés sont en effet loin d'être véritablement aptes au combat, vu la modestie de leurs performances et le poids de leur maintenance.

L'un d'entre eux, le char léger *FT 17* à canon de 37 mm (dont il existait 1246 exemplaires en 1921), pour une vitesse moyenne de 3,5 km/h, avec une autonomie de marche de 8 heures, exige une maintenance de plusieurs heures tous les 15-25 km et un arrêt de 24 heures après 3 à 4 étapes. Son transport par camion ou par wagon spécial s'avère donc nécessaire pour l'amener à pied d'œuvre. Son blindage de 6 à 16 mm le met à l'abri des balles et des éclats d'obus, mais l'absence d'appareils optiques l'empêche de tirer au-delà de 400 m. Autre exemple, l'automitrailleuse *AMC*, équipée d'un canon de 37 mm et d'une mitrailleuse de 8 mm, avec un équipage de 4 hommes (dont il existait 272 exemplaires en 1918), progresse à une vitesse moyenne de 15 km/h, mais ne peut quitter les routes... Les progrès à réaliser sont donc considérables, avant tout dans



Char lourd B1, avec un canon de 75 installé à l'avant du châssis. (Musée des blindés à Saumur)

les domaines de l'autonomie de marche et de mission, car tels quels, ces chars ne peuvent qu'être chargés d'accompagner l'infanterie qui, elle, doit les guider.

Des innovations pas toujours efficaces

Les années 20 à 30 sont marquées par des études et des réflexions préliminaires basées essentiellement sur le concept général qui veut qu'en cas de conflit:

1. Le territoire national reste inviolé; c'est l'une des raisons de la construction de la ligne Maginot.
2. Les combats soient portés sur sol étranger.
3. L'initiative d'opérations offensives soit prise ultérieurement.

Les points 2 et 3 du concept conduisent nécessairement à la création de grandes unités mécanisées et motorisées. Toutefois, pour y parvenir, il n'y a pas que des obstacles techniques à surmonter, il faut changer les mentalités et les règlements qu'elles ont conçus. A ce titre, le commandant Fontbonne cite quelques extraits révélateurs du règlement de combat d'infanterie de 1920: «(...) L'infanterie est la seule arme complète et capable de combattre par le mouvement et par le feu, apte à lutter sur tous les terrains et en tous temps, le jour comme la nuit. (...) Les chars de combat sont impuissants à conquérir et à conserver seuls le terrain. (...) Les chars sont incapables de mener le combat à eux seuls (...)».

Malgré cette vision réductrice, c'est pourtant au cours de ces dix années que l'on prend

peu à peu conscience du changement à opérer. L'avis de l'inspecteur du Service de la motorisation de l'armée, daté de février 1930, témoigne du chemin parcouru: «(...) Le char de bataille constitue l'arme idéale du combat moderne, surtout si on l'emploie en lui accordant une indépendance que justifient sa vitesse, sa protection et son armement.» On croit entendre le général Guderian, l'homme de la percée de Sedan!

Le 25 juin 1930 se tient la réunion du Conseil supérieur de la guerre, sous la présidence du maréchal Pétain, pour examiner un projet de «Programme de motorisation de l'armée». Avec l'auteur, on la peut considérer comme un événement majeur, puisqu'à partir de ce moment, une idée de base est posée: «La motorisation qui apporte à l'armée un accroissement de puissance et de mobilité est à pousser le plus possible.»

Dès lors, études, projets, exercices combinés et manœuvres, nouvelles missions, notices et règlements sont légion et font progresser tant la réflexion que la réalisation technique. Un char comme le *Renault D2*, 23 km/h, 40 mm de blindage, équipement radio, canon de 47 mm modèle 1934 ou 1935, sans problèmes particuliers de maintenance, montre que l'on est sur la bonne voie. Le char *Renault B1 bis*, avec ses 28 km/h, 60 mm maximum de blindage, équipement radio, 2 canons, un de 47 mm et un de 75 mm, va encore plus loin techniquement. Mais avec un handicap majeur, qui démontre



Char léger français Renault R35, avec un canon de 37 mm. (Musée des blindés à Saumur)

la difficulté de concevoir pratiquement en tenant compte des limites humaines des servants de tels engins: le chef de char doit commander son char, voire sa section, servir ses armes et diriger le feu du canon de 75!

Parallèlement s'effectue tout un travail de réorganisation de l'armée. Dès la Première Guerre, des éléments motorisés entrent dans la composition des corps de cavalerie et cette évolution ne fait que s'accroître jusqu'à donner naissance, dès le milieu des années 30, à un éventail très bigarré de divers corps de troupe qui ont des missions spécifiques (divisions cuirassées, groupements cuirassés, divisions légères mécaniques, divisions légères de cavalerie, brigades légères mécaniques, demi-brigades de chars, groupement de bataillons de

chars, bataillons de chars de combat, etc.).

Les causes d'un désastre...

L'étude du commandant Fontbonne présente avec clarté les grandes lignes de ces missions, mais l'impression prévaut d'une complexité croissante, pas nécessairement liée à une plus grande efficacité. Cette impression est corroborée par le témoignage du chef d'escadron d'Ornano: «La division légère cuirassée, issue du cerveau d'un bureaucrate sans contact avec les réalités du champ de bataille, n'avait ni homogénéité, ni puissance, ni capacité d'ordre stratégique.»

Comme souvent en pareil cas, les causes d'un échec plus ou moins prévisible sont sou-

terraines et leur effet cumulatif les rend d'autant plus graves. L'étude du commandant Fontbonne n'est pas un réquisitoire. Il expose avec méthode la nature des problèmes posés et les solutions adoptées, mais n'oublie pas les conditions dans lesquelles le tout se déroule. En particulier, le facteur temps: un temps très court pour changer les mentalités, concevoir une nouvelle doctrine, développer de nouveaux matériels, les expérimenter, créer de nouveaux corps de troupe, les rendre organiques et capables d'une véritable collaboration interarmes... Programme si vaste que l'on se demande comment il eût pu être rempli en mai 1940.

Pour terminer, l'auteur pose une série de questions, dont nous en retiendrons deux: «Fallait-il créer une arme blindée autonome comme certains l'ont affirmé? Qu'auraient pu faire des grandes uni-

tés équipées de *FT 17* fonçant à 4 km/h et devant s'arrêter tous les 25 km pour ravitailler et entretenir leurs matériels? Certainement pas prendre l'ennemi de vitesse! Qu'auraient pu faire les mêmes unités équipées de *D1* roulant à 10 – 12 km/h de moyenne et capables d'étapes de 80 km avec une infanterie se déplaçant toujours à pied? Attendre leur infanterie! (...)

L'armée française est-elle entrée en guerre avec des règlements inadaptés ou périmés? Certes, ceux-ci privilégiaient la méthode plutôt que la vitesse et l'initiative tandis qu'ils préconisaient souvent des manœuvres dont le succès reposait sur l'emploi de matériels modernes encore à venir. (...) Si le règlement de la cavalerie s'adressait à toutes les unités de l'arme, celui des chars, diffusé très tard, ne s'adressait qu'au bataillon et au groupement de bataillons puisque celui de la

division cuirassée, qui n'existait pas, restait à écrire (...).

Laissons la conclusion à l'auteur: «En 1940, l'armée française n'avait pas l'initiative stratégique; gravement handicapée par son manque d'entraînement et son sous-équipement, elle eut rarement l'initiative tactique (...). Après la défaite, usant d'un aphorisme, le général Delestraint dira que les chars avaient été utilisés en mille paquets de trois côté français, en trois paquets de mille côté allemand (...). Les conditions déplorables dans lesquelles a été employée la 1^{re} division cuirassée pour tenter de contrer la percée des *Panzer* en Belgique dénotent de façon flagrante l'incompétence du haut commandement français quant à l'emploi des grandes unités cuirassées.»

J.-J. R.

Du nouveau sur l'autoprotection des blindés?

Le système d'autoprotection allemand IBD aurait permis de dévier plus de 80% des munitions *Apilas*. Il est pourtant difficilement utilisable sur les blindés les plus légers comme le *Véhicule de l'avant blindé* (VAB). Le poids du système – plus d'une tonne pour la version russe *Arena*, 700 kg pour le *Spatem* de Giat constitue un véritable handicap: les munitions tirées par chacun des tourelleaux du système *Spatem* pèsent 20 kg! Et le blindage des engins est toujours menacé par les résidus du missile, surtout si

le cône de la charge creuse n'a pas été percé. Pour des raisons de discrétion, les radars de détection ne sont en effet actifs que sur une centaine de mètres, ce qui oblige à intercepter le projectile ennemi à moins d'une dizaine de mètres du blindé. La charge creuse peut donc encore disposer de capacités de pénétration significatives. Il faut ajouter un système supplémentaire pour se protéger des munitions-flèches.

Des systèmes de protection active pourraient être installés

dès la fin de la décennie sur le *Leclerc* ou le *Véhicule blindé de combat d'infanterie* (VBCI), bien qu'ils soient tous deux déjà très chargés de différents systèmes. L'une des solutions serait d'utiliser un véhicule pour protéger les autres, un peu comme les frégates antiaériennes de la marine. L'Armée de terre avait déjà travaillé sur un projet de ce type, qui pourrait être relancé à l'occasion du développement de la bulle opérationnelle aéro-terrestre. (*TTU Europe*, 7 mai 2003).