

# Les chars dans la bataille de France

Marc Chassillan

Ingénieur, consultant international défense et sécurité. Il a passé trente ans dans l'industrie en occupant différents postes de direction de programme, de recherche et développement, et de stratégie.

La *Wehrmacht* a perdu la moitié de ses chars et de ses avions au cours des cinq semaines de la campagne à l'ouest. Beaucoup d'images de la campagne de mai-juin 1940, issues pour l'essentiel des archives des *Propaganda Kompanien*, montrent des chars français détruits ou abandonnés. L'effondrement de nos armées s'est traduit dans la mémoire collective par des matériels dépassés, dominés techniquement par ceux mis en œuvre par l'ennemi. Cet imaginaire construit par un récit partial et redoutable a totalement occulté la réalité des technologies et des engagements de nos chars.



Renault FT-17 © Musée des blindés



Renault R35 © Musée des blindés

## Les fils du FT

Le FT, char de la victoire, sert encore en 1940. Les écoles, les régiments de réserve et les unités basées dans les colonies en sont les principaux utilisateurs. Il a donné naissance à une lignée de chars d'infanterie et d'automitrailleuses chenillées qui conservent son architecture et son concept, habillés des technologies du moment. Il s'agit principalement du Renault R35, du Hotchkiss H35 puis H35 modifié 39 et des automitrailleuses AMR. Masse légère, vitesse limitée, moteur à l'arrière et tourelle mise en œuvre par un homme caractérisent ces matériels. Par rapport à leur père géniteur, on notera un blindage plus épais, des armements parfois plus puissants (canon SA38 de 37 mm sur H35 au lieu du S18 de même

calibre sur R35) et un train de roulement plus souple. R35, H39 et AMR ne sont finalement que des améliorations incrémentales du même objet conçu en 1916. En face les Panzer I et II, numériquement majoritaires dans la *Heer*, relèvent de la même catégorie avec cependant un armement moins puissant (mitrailleuse ou canon de 20 mm qui ne percent aucun char français de face), mais mieux servi dans des tourelles à deux servants (PZ II).

Le char Renault R35 trouve ses origines dans le concours « char 6 t » lancé à l'été 1933. Le modèle est adopté en 1936 après essais de prototypes l'année précédente. Le concept du R35 ne diffère pas de celui du FT-17 avec certaines insuffisances comme l'équipage de deux hommes avec un chef de char aux tâches trop nombreuses (navigation et instruction de pilotage, détection des cibles, chargement du canon, ouverture du feu) et un accès difficile aux organes mécaniques, conséquence de la compacité de l'architecture. L'armement est un canon SA-18 de 37 mm (identique au FT) et une mitrailleuse coaxiale Reibel de 7,5 mm. Son blindage atteint 40 mm. Il est fabriqué à 1 450 exemplaires jusqu'en juin 1940. Renault fournit toute la mécanique dont le moteur de 85 chevaux qui propulse le char à 20 km/h et l'assemblage se fait dans les ateliers AMX.

En mai 1940, 1 063 chars R35 équipent 17 bataillons de chars de combat (BCC) des divisions d'infanterie. Le char R35 fut largement exporté en Pologne (50), Roumanie (40), Turquie (100) et Yougoslavie (50).

Le char Hotchkiss H35 est issu du même programme de char 6 t que le R35. Légèrement plus rapide, 28 km/h, il souffre cependant d'une direction peu pilotable et d'une mécanique plus fragile que celle de son concurrent Renault. La version H35 est rapidement jugée peu protégée avec son blindage de 34 mm, l'armée exigeant 40 mm pour être à l'abri des canons antichars allemands de 37 mm d'infanterie. Le canon SA-18 conçu en 1917 pour le FT est aussi considéré comme insuffisant pour percer les Panzer. Aussi Hotchkiss, aiguillonné par les demandes de l'infanterie, développe le H35 modifié 39, plus lourd, presque 12 tonnes, et mieux armé avec le canon de 37 modèle SA-38 procurant une vitesse initiale plus grande aux obus perforants, et par là même un plus grand pouvoir de pénétration. Avec



Panzer II © Musée des blindés



Renault B1 bis © Musée des blindés

son équipage de deux hommes, le H35 modèle 39 peut être considéré comme l'aboutissement du concept FT, un « super FT » en quelque sorte. On retrouve le H35 dans toutes les formations de l'Armée de terre de mai-juin 40. Il appuie les B1 bis et les D1/D2 des DCR, forme un très bon duo avec les S35 des DLM, dote les escadrons des divisions légères de cavalerie et enfin les Groupes de reconnaissance de division d'infanterie.

## Les plus lourds

Le char B1 bis occupe une place à part dans l'inventaire français car il fut de loin l'engin le plus techniquement perfectionné et surtout le plus craint par l'ennemi. Il souffrait du même mal que tous les chars français, la tourelle monoplace qui surchargeait les tâches du chef d'engin. Il est directement issu du programme de 1921 personnellement supervisé par le général Étienne. Le projet B1 bis est une évolution du B1 après que les projets B2 et B3 furent rejetés. Le char B1 bis a équipé les régiments blindés des divisions cuirassées de réserve ou DCR. Il était le plus puissant char français en service en 1940. Sa production s'est échelonnée de 1937 à 1940 dans le cadre du plan de réarmement. La fabrication des 369 exemplaires s'est répartie entre Renault (182), Schneider (32), AMX (47), Forges et aciéries de la marine et d'Homecourt (FAMH) (70). Après des essais satisfaisants menés en 1935, le nouveau char est commandé en 1936. Le B1 bis se caractérise par un épais blindage frontal et latéral (55 à 60 mm) que seul le canon de 88 mm peut percer, mais la mise en batterie de ce dernier est assez longue. L'armement consiste en une tourelle APX4 dotée d'un canon de 47 mm qui perce tous les chars allemands, et un canon de 75 mm en casemate, pointé en partie aux chenilles par le pilote. Deux mitrailleuses complètent l'arsenal. Un puissant moteur Renault-Aviation de 300 chevaux propulse l'engin de 32 tonnes à 25 km/h. Contrairement au reste de la flotte de chars français, le B1 bis est équipé d'une radio, le modèle ER53. C'est à bord d'un char B1 bis baptisé *Eure* que le capitaine Billotte détruit en quelques minutes treize Panzer III et IV dans la rue principale de Stonne le 16 mai 1940. De retour dans les lignes françaises, le char arborera pas moins de 140 impacts d'obus sans que sa cuirasse ne soit pénétrée, démontrant toute la terreur qu'inspirait ce char aux Allemands qui ne pouvaient pas l'arrêter avec les canons antichars en service. Le lendemain de l'exploit de Billotte, c'est le char *Riquewihhr* qui écrase sous ses chenilles une colonne d'infanterie ennemie qui ne peut arrêter le monstre d'acier français, avec pour conséquence immédiate la fuite des troupes allemandes qui évacuent le village. Mais cette puissance avait un prix. Le B1 bis était très exigeant en termes d'entretien de sa mécanique. Il consommait beaucoup et son autonomie réduite réclamait l'organisation d'un train de combat sans faille. Sur ce dernier point, il faut souligner la présence dans les DCR des Lorraine 37L chenillées blindées entièrement dédiées au ravitaillement de l'avant des chars de combat. Le tandem B1 bis-Lorraine n'avait pas d'équivalent chez les Allemands qui comptaient sur des camions.

Le chars D1, et sa version élargie et mieux protégée le D2, sont à l'origine des chars d'accompagnement d'infanterie qui deviendront par la force des choses des chars de combat par manque de B1 bis et de S35. Le D2 est connu dans l'histoire de l'Arme pour avoir été le char du colonel de Gaulle quand il commanda le 507<sup>e</sup> RCC en 1937 puis la 4<sup>e</sup> division cuirassée qui comportait la 345<sup>e</sup> CACC et qui attaqua la 1<sup>re</sup> *Panzerdivision* à Montcornet au sud de Laon. Le D1 est une version très profondément remaniée des chars NC1/NC2 développé par Renault pour succéder au FT. Le NC1 fera l'objet d'une commande de 10 matériels de la part du Japon, commercialisés sous le nom de char NC 27 et rebaptisé Otsu Gata Sensha par les Japonais. Le char D1 est armé d'un canon de 47 mm 1934 qui ne permet pas contrairement au modèle plus puissant, le 47 mm 1935, de percer tous les blindages de Panzer. Son blindage de 40 mm ne le protège pas non plus contre les canons de 50 mm des Panzer IV. D'où le surblindage du D2 qui passe à 56 mm sur l'arc de tourelle. Les D2 sont équipés d'une radio. Renault fabriqua 160 D1 de 1931 à 1935 puis une centaine de D2 entre 1936 et 1940.

Le S35 est présenté par la cavalerie comme une automitrailleuse de combat afin d'apaiser les craintes de l'infanterie qui a le monopole des « vrais » chars. Avec ses 40 mm de blindage, son canon de 47 mm et sa vitesse de 40 km/h qui en fait l'engin chenillé le plus rapide du champ de bataille, le S35 peut être considéré comme l'ancêtre du char moyen, à l'instar du T34 russe. Son équivalent allemand, le Panzer III, était moins bien protégé et seulement armé d'un canon de 37 mm dans ses premières versions. Le 11 mai 1940, la première rencontre avec les Somua apprend aux Allemands que son canon de 47 mm perce tous les chars allemands à plus de 800 mètres, alors que seul un Panzer IV armé d'un canon de 75 mm ou un Panzer III à courte distance peuvent le détruire. Cependant, comme tous les chars français, il était handicapé par sa tourelle monoplace alors que les Panzer III et Panzer IV possèdent une tourelle à trois hommes ; 440 chars seront produits jusqu'en juin 1940 et ils équipent 16 escadrons de 23 engins dans les divisions légères mécaniques.

## Organisations et emploi

Ce comparatif technologique n'aurait pas de valeur s'il n'était pas accompagné d'une réflexion sur l'emploi et les organisations. Un raccourci abusif a longtemps conclu que « les Allemands avaient regroupé leurs chars en trois paquets de mille et que les Français avaient créé mille paquets de trois ». Rien n'est plus faux.

À ce stade il est bon de réaliser un comparatif entre l'organisation des divisions allemandes et celle des françaises, et par là même la place faite aux chars. La *Heer* disposait de 120 divisions lors de la campagne à l'ouest dont seulement onze étaient des *Panzerdivisionen*. Le reste était des divisions d'infanterie se déplaçant à pied et qui comptait surtout sur des milliers de chevaux <sup>(1)</sup> pour tracter l'artillerie

<sup>(1)</sup> En moyenne une ID comptait 5 000 chevaux.

et acheminer la logistique. Tous les chars étaient concentrés dans les *Panzerdivisionen*. La petite trentaine de Sturmgeschütz IIIA, dépendant de l'artillerie, constituait l'appui feu de toute l'infanterie allemande sur le front ouest. En comparaison les fantassins français pouvaient compter sur un bataillon complet de chars type R35 par division d'infanterie. L'affectation d'un BCC à chaque division était finalement très rationnelle et objectivement nécessaire. Cet apport blindé rendait la division d'infanterie française supérieure à son homologue allemande qui n'en disposait tout simplement pas. Le reste des moyens organiques, canons antichars, génie, artillerie sol-sol pouvait être considéré comme équivalent.

La comparaison entre divisions blindées est moins simple. Face aux *Panzerdivisionen* les Français alignaient au moins deux types d'unités de l'échelon divisionnaire comparables, les DLM et les DCR. L'armée française comptait en mai 1940 deux divisions légères mécaniques, la 3<sup>e</sup> et la 4<sup>e</sup>, regroupées au sein du corps de cavalerie du général Prioux. Chacune de ces divisions avait une dotation théorique de 160 chars SOMUA S35 et Hotchkiss H39, ce qui donnait au corps de cavalerie engagé contre les deux *Panzerdivisionen* du général Hoepner une très sérieuse force de frappe blindée. Appliquant un très efficace schéma tactique avec les dragons portés de l'infanterie et les feux de l'artillerie, les chars de Prioux infligèrent une très sèche défaite tactique aux Panzer qui perdirent plus de 160 des leurs à Hannut du 12 au 14 mai. Au cours de cette bataille, l'armée française souffrit de la destruction de plus d'une centaine de chars, dont plus de la moitié due à l'action des avions de la Luftwaffe, ce qui montra les deux faiblesses de nos forces, le sous-dimensionnement cruel des moyens antiaériens organiques divisionnaires et l'absence de couverture chasse de l'armée de l'Air <sup>(2)</sup>. Une troisième DLM sera créée 7 juin, la 7<sup>e</sup>, à partir des restes de la 4<sup>e</sup> division légère de cavalerie durement éprouvée dans les combats retardateurs vers Dinant. Les DLM étaient néanmoins des grandes unités bien équilibrées en chars, infanterie portée et artillerie motorisée. Avec de la DCA, un génie plus étoffé et des moyens aériens de ciblage et de reconnaissance organiques <sup>(3)</sup>, elles auraient été presque parfaites.

L'armée française comptait en outre quatre divisions cuirassées de réserve dotées d'un mélange de très puissants chars B1 bis et de chars H35. La mission des DCR était théoriquement de contre-attaquer en cas de percée du front et d'exploiter toute faiblesse du dispositif ennemi. Le 10 mai 1940, ces divisions n'avaient pas toutes le même niveau de préparation opérationnelle. Ainsi la 4<sup>e</sup> DCR ne sera créée qu'après l'encerclement de Dunkerque. Les DCR, très voire trop richement dotées de chars performants, souffrent encore plus que les DLM du manque d'appuis

<sup>(2)</sup> Les études récentes les plus analytiques ont montré que nos aviateurs avaient descendu environ 600 appareils de la Luftwaffe en un mois d'hostilité, score remarquable, mais qui cache un manque flagrant de coopération entre les Armées de terre et de l'air. Les pertes totales de la Luftwaffe de la campagne à l'ouest s'élèvent à près de 1 200 appareils si on compte les avions abattus par la RAF, les accidents et les appareils retournés à leurs bases gravement endommagés et irréparables.

<sup>(3)</sup> Ou rattachement d'appareils de l'Armée de l'air. Il faut noter que seules deux douzaines d'autogyres Léo C30 étaient en service au sein des GAO. En face ce sont près de 200 Fieseler Storch et de Heinkel 123 qui furent les yeux des unités élémentaires allemandes qui bénéficiaient d'une affectation d'appareils aux échelons les plus bas.

(artillerie, DCA, génie, logistique voire infanterie portée). Leur doctrine d'emploi n'est pas totalement figée dans une armée où les modes défensifs prévalent. D'ailleurs ce sont des divisions d'infanterie, la 1<sup>re</sup> Division marocaine (DIM) et la Division d'infanterie nord-africaine qui montreront à Gembloux qu'elles savent stopper une *Panzerdivision*. Mais quand au sein du XXII<sup>e</sup> corps d'armée la 3<sup>e</sup> DCR est appuyée par la 3<sup>e</sup> DIM, cela donne l'éphémère victoire tactique de Stonne malgré la supériorité aérienne allemande.

### **Chars de Dyle-Breda contre chars de Fall Gelb**

Il est extrêmement intéressant de comparer le déploiement des chars sur le front ouest le 10 mai 1940. En position défensive, l'armée française a étalé ses chars le long de la ligne de confrontation potentielle, comme des gabelous aurait dit Napoléon, et en a même positionné derrière la ligne Maginot. Les trois groupes d'armée allemands ont une dotation volontairement déséquilibrée en chars. Le GAA au nord dispose de quatre *Panzerdivisionen* qui agitent la muleta devant le taureau français, tandis que le GAB au centre concentre six divisions sur une portion de front très étroite face à Dinant-Sedan. Quant au GAC qui s'étale à l'est, il n'a aucun char ! D'une certaine façon, les Allemands ont relu le récit de la bataille de Leuctres en l'an 371 av. J.-C. au cours de laquelle le thébain Epaminondas surdimensionna son aile gauche, laissa un rideau de peltastes et de cavaliers face aux Spartiates et enfonça l'aile droite ennemie. Ainsi entre Breda et l'ouest de Sedan les deux armées qui se font face alignent un nombre de chars équivalent, environ 1 400 de chaque côté. Dans la région de Sedan, ce sont 200 chars français qui ne pourront stopper les 1 250 chars allemands<sup>(4)</sup>. Enfin à l'est de Sedan jusqu'à Sarrebruck, les neuf cents chars français attendront vainement l'attaque de leurs homologues allemands inexistant !

### **Bilan**

Tant numériquement que techniquement, les chars français de 1940 faisaient jeu égal avec leurs adversaires, au concept de tourelle monoplace près. Sur le papier les sept divisions DCR ou DLM n'avaient rien à envier aux *Panzerdivisionen*. Les chars avaient en outre toute leur place dans les divisions d'infanterie. Si nos chars n'ont pas eu le rendement opérationnel attendu, il faut en chercher les raisons dans les manquements du haut commandement qui n'a pas su réagir à la percée de Sedan qui resta pourtant très fragile pendant plusieurs jours, à l'incapacité de raisonner en interarmes, au manque de coordination air-sol, à la faiblesse des transmissions et de la logistique et à l'absence de couverture aérienne (DCA et chasse). ♦

<sup>(4)</sup> 80 ans après ces événements, on se demande encore comment personne n'a pu repérer le gigantesque *parking* de milliers de blindés et de camions entassés les uns derrière les autres sur les rares chemins déboulant des Ardennes ! Il faut dire que la concentration de chasseurs Messerschmitt au-dessus du *parking* a sûrement contribué à conserver le secret du *Sichelschnitt*. Cela reste l'un des mystères de cette campagne et qui confirme l'effet décisif de la chance dans toute bataille.