

## Il y a un siècle : la naissance de la BITD américaine

Le 6 avril 1917, l'entrée en guerre des États-Unis dans la conflagration mondiale a logiquement conduit à la mobilisation de l'économie du pays pour entraîner les soldats, produire les vivres, les armes et munitions nécessaires pour la victoire. L'US Army, l'armée de terre, est à ce moment indigente et ses stocks inexistant. En mai 1917, elle ne dispose que de 600 000 fusils, 2 000 mitrailleuses et 900 pièces d'artillerie de campagne. Au cours des 12 premiers mois, la production des armements a été réalisée dans une très grande confusion, en conséquence le Corps expéditionnaire américain a dû être équipé avec des matériels français en quasi-totalité à son arrivée sur le front.



L'arrivée de la *Great White Fleet* à San Francisco en 1908. Au tournant du siècle, les États-Unis développent une flotte puissante pour la défense des côtes et la protection des routes commerciales.

### Un peu d'histoire

Au XIX<sup>e</sup> siècle, sauf durant la Guerre de Sécession, l'US Army ne possède que des effectifs fort modestes. Lors de la conquête de l'Ouest et des Guerres indiennes, l'US Army ne comptait que 25 000 hommes. En 1898, la destruction de l'USS *Maine* dans le port de La Havane déclencha la guerre hispano-américaine, la première guerre extérieure depuis la guerre contre le Mexique de 1845. Lors de cette guerre hispano-américaine, la mobilisation de l'US Army est chaotique, c'est l'US Navy qui, en écrasant la marine de guerre espagnole aux Philippines dans la bataille de la baie de Manille, puis lors de la bataille de Santiago de Cuba, obtient la suprématie sur ces deux champs de bataille.

Influencés par l'Amiral Mahan, les États-Unis affirment dès 1890 le besoin de disposer d'une

flotte puissante, non seulement pour ses défenses côtières mais pour protéger ses routes commerciales. En terme de tonnage, l'US Navy est en 1908 la 3<sup>e</sup> marine mondiale et affirme alors sa puissance par la circumnavigation de la *Great White Fleet*, comportant 16 cuirassés et 14 000 marins. Autre signe de modernité, l'US Navy incorpore dès 1903 une flottille de sous-marins de la classe *Plunger*.

### L'avance industrielle des États-Unis

Les États-Unis sont les pionniers de la construction mécanique en grande série, en particulier dans le domaine automobile où Henry Ford introduisit le taylorisme. En 1914, 485 000 voitures dont 250 000 Ford T sont produites aux États-Unis contre 45 000 en France, 34 000 en Grande-Bretagne et 23.000 en Allemagne. Cette capacité productive est confirmée par l'équipement de l'US Army en camions : 3.000 camions en avril 1917, 85 000 fin 1918, et 100 000 autres prévus pour entrer en service jusqu'en juillet 1919.

En revanche, la production d'armement, d'explosifs et de munitions reste largement insuffisante et inadaptée aux besoins des forces. Il n'existe alors qu'une petite industrie des munitions, peu de mitrailleuses et très peu de pièces d'artillerie. Suivant l'expérience de l'Empire britannique et de la France en ce domaine, le gouvernement américain mobilise alors son économie pour une guerre totale. Les systèmes de contrôle et de

réglementation ont tous les caractères de l'économie dirigée. Dans le cadre de l'effort général de mobilisation économique, le War Industries Board (WIB) est créé le 28 juin 1917 pour coordonner les achats du gouvernement américain et de ses alliés.

Cependant, le programme de mobilisation industrielle traverse de graves difficultés, dues aux moyens insuffisants du WIB. En janvier 1918, le président Wilson obtient des pouvoirs illimités pour créer, organiser et renforcer les organismes gouvernementaux chargés des questions relatives à la guerre. Le 4 mars 1918, Bernard Baruch, spécialiste des matières premières et des métaux au conseil de défense nationale est nommé président du WIB. Ce dernier possède désormais une autorité absolue pour répartir les matières premières entre les industries, déterminer les priorités en matière de production, de distribution et de transports, fixer les prix des produits qu'il achetait, standardiser les produits, développer au maximum l'économie de guerre et réquisitionner en cas de nécessité des usines. Bernard Baruch fait du WIB l'agence la plus puissante du pays, lui-même devenant une sorte de « *dictateur économique* » des États-Unis et, dans une certaine mesure, des alliés.

Les résultats sont excellents dans la production des poudres et explosifs. A la fin de la guerre, la production des États-Unis dans ce domaine est de 140 % de celle de la Grande-Bretagne et près du double de celle de la France. Il est décidé dès juin 1917 que les forces terrestres américaines opéreront sur le champ de bataille du nord de la France aux côtés des troupes françaises. Pour des raisons de logistique de théâtre, les États-Unis achèteront donc l'artillerie et les mitrailleuses françaises, à l'exception de l'artillerie lourde d'origine britannique. Les États-Unis n'envoient donc en France que des soldats et des munitions, le Corps expéditionnaire étant engagé au front avec des armements fournis par l'industrie française.

### Construction aéronautique

Après le fameux premier vol des frères Wright en décembre 1903, ce nouveau type d'appareil est resté expérimental en Amérique ; les Européens ont pris une avance rapide. En août 1914, les entreprises françaises avaient construit plus de



La France prête 144 chars Renault FT-17 pour équiper deux bataillons américains. Les 2 premiers chars FT-17 produits sous licence aux États-Unis arriveront le jour de l'armistice de 1918.

2 000 avions, les entreprises allemandes environ 1 000 et la Grande-Bretagne un peu moins. Les firmes américaines en ont construit moins d'une centaine, la plupart d'entre elles étant des prototypes. Elles n'ont pas compris le besoin d'installations spéciales et de travailleurs formés. En revanche, une industrie des moteurs d'avion efficace a construit pendant cette période plus de 22 500 moteurs Liberty de 400 chevaux.

### L'aide française à la création de la BITD américaine

Si les munitions, fournitures, armes légères et véhicules nécessaires peuvent être produits à partir d'industries déjà établies, en revanche, la situation est infiniment plus complexe pour les armes collectives et le matériel lourd, dont les tous premiers chars de combat. Parmi les armements français dont la production est assurée sous licence aux États-Unis, figure le 155 GPF (Grande Puissance de Feu). Cette artillerie de campagne conçue par le colonel Louis Filloux est le canon lourd standard de l'armée française à partir de 1917. Le 155 GPF est donc fabriqué aux États-Unis à partir de 1917, après que les États-Unis se sont tournés vers les normes françaises établies en unités métriques. Ce 155 GPF est utilisé par le Corps expéditionnaire comme arme d'artillerie lourde primaire sous la désignation 155 mm Gun M1917 (pour une fabrication française) ou M1918 (pour une fabrication aux États-Unis) jusqu'en 1942.



Le canon de 155 mm « Grande Puissance de Feu », mis en œuvre par des soldats américains en France en 1917.

Autre armement emblématique, le char de 6 tonnes Renault FT-17. Lorsque les États-Unis entrent en guerre en avril 1917, leur armée ne possède aucun char. En raison des exigences de la guerre à l'égard de l'industrie française, il est décidé de mettre en production le FT-17 aux États-Unis. Une commande de 4 400 exemplaires d'une version modifiée, la M1917, est décidée et la livraison est prévue pour avril 1918. En juin 1918, les fabricants américains (Van Dorn Iron Works, la Maxwell Motor Company et la C.L. Best Tractor Company) n'en ont pas encore produit et les dates de livraison sont reportées à septembre. La France prête alors 144 FT-17 pris sur son parc de matériels, de quoi équiper deux bataillons. Aucun M1917 produits aux États-Unis n'est livré au Corps expéditionnaire avant la fin de la guerre, mais ils seront la base du futur corps blindé de l'armée américaine des années 1920.

De son côté, en s'inspirant du char Renault FT-17, la société Ford développe un char de 3 tonnes, le

M1918, pour lequel elle reçoit une commande à l'échelle américaine de 15 000 unités, à une cadence de production de 100 par jour. Seulement 15 exemplaires sont produits avant le 11 novembre.

Côté aéronautique, citons le LUSAC, un chasseur lourd de conception française devant être produit aux États-Unis et conçu par Georges Lepère, un ingénieur français de la mission de coopération aéronautique française aux États-Unis. Lepère est chargé par la division d'ingénierie de l'armée de l'air américaine de concevoir un chasseur d'escorte lourd. Une commande de 3 525 appareils est projetée, mais seule une trentaine est construite avant l'annulation de la commande à la fin de la guerre.

### L'engagement américain au cours de la Première Guerre mondiale.

L'engagement américain s'il est tardif et laborieux, est cependant massif. La participation américaine à la guerre est effective avec l'arrivée le 13 juin 1917 du général John Pershing et de son état-major qui vont commander l'*American Expeditionary Force*, le Corps expéditionnaire américain envoyé en Europe. Afin de renforcer le moral allié, un petit contingent symbolique est envoyé en France et débarque le 26 juin 1917 à Saint-Nazaire. Les chefs militaires français et anglais souhaitent amalgamer les soldats américains dans les différentes armées existantes mais le général Pershing insiste vigoureusement pour que le Corps expéditionnaire demeure une entité indépendante.

Au 16 mars, à la veille de la première offensive allemande, ces troupes ne comptaient en France que 157 420 combattants. Au début de mai, l'appui que l'armée américaine est à même de donner aux armées de l'Entente reste encore très limité. Seule, la 1<sup>ère</sup> division est considérée comme apte à participer à une grande bataille ; trois autres tiennent des secteurs calmes en Lorraine où elles complètent leur instruction d'une durée de cinq mois.

L'aviation militaire américaine opère avec 740 avions de combat, couvrant 137 km de front. au 11 novembre 1918. A cette date, elle aura reçu un total de 6.364 avions, dont 4 874 avions produits en France, et 1 213 fabriqués pour la plupart sous licence aux États-Unis. L'aérodrome de Romoran-



Un avion DH-4B de Havilland. Ce type d'aéronef était basé à l'aérodrome de Romorantin pour des missions de reconnaissance par des pilotes américains.



Les membres français et américains de l'Escadrille La Fayette, venus combattre en France en 1916, avec leurs deux mascottes Whiskey et Soda. L'unité était équipée de monoplaces Nieuport.

tin est le principal centre logistique de l'aviation américaine en France, qui se compose principalement d'avions de reconnaissance DH-4B de Havilland – produits en Grande-Bretagne – et de chasseurs Spad XIII – produits en France –. Le 11 novembre 1918, près de 4 millions d'Américains étaient sous les drapeaux et plus de deux millions de *Sammies* étaient en Europe continentale. Les forces américaines ont perdu 53 000 hommes au combat et sont arrivés juste à temps pour aider les alliés à stopper la dernière grande offensive allemande de la seconde bataille de la Marne.

### Après l'Armistice

Les avions de combat de fabrication américaine sont arrivés trop tard pour avoir un impact militaire important ou pour donner un élan important à une industrie. Lorsque les contrats ont été annulés avec l'armistice, l'industrie aéronautique s'est effondrée, ce qui a entraîné la reconfiguration de chaque entreprise d'avions importante. La fin du conflit le 11 novembre 1918, le même jour que la livraison des 2 premiers chars FT17 produits sous licence dans les usines américaines, coupe net la production des armements en cours, hormis les navires qui étaient en construction à la fin des hostilités. Ceux-ci ont été ultérieurement soumis à des coupes claires à la suite du traité des armements navals de Washington, qui a probablement évité un conflit ouvert entre les États-Unis et le Royaume Uni.

La démobilisation est générale dans les rangs de l'armée de terre et de l'aviation. Si l'industrie aéronautique américaine développe à partir des années 1930 d'excellents appareils civils comme le Douglas DC-3 ou des avions militaires comme le Boeing B-17 Flying Fortress leur production se fait à un rythme très limité tandis que le développement de l'artillerie et des chars d'assaut est complètement délaissé.

Tirant les leçons du démarrage laborieux de l'économie de guerre et de la dépendance matérielle quasi totale envers la France pour l'armement, le 4 juin 1920 un *National Defence Act* est voté. Cette loi tranche avec les principes intangibles de l'économie libérale chers aux Américains et pour la première fois dans l'histoire de ce pays, elle reconnaît la nécessité pour le gouvernement fédéral des États-Unis d'orienter l'économie au service de l'effort de guerre en cas de conflit ; le secteur de la défense est au service d'une armée permanente.

A partir de 1938, les commandes massives françaises – 4 426 avions dont 1 173 effectivement pris en compte par l'aviation et l'aéronavale de ce pays avant mai 1940 – et britanniques permettent à l'industrie américaine de s'organiser pour le futur effort de guerre. Dès ce moment la BITD américaine prend la première place, qu'elle possède toujours.

Patrick Michon\* SN31 CHEAR



Patrick Michon