



général Estienne



camp de Champlieu

Le camp de Champlieu, le général Estienne et la naissance des chars de combat

Colonel (E.R.) Michel DICHARD

Le site de Champlieu (commune d'Orrouy, Oise) est bien connu des Compiègnais par ses ruines gallo-romaines, objet de fouilles archéologiques sous le Second Empire. On sait moins que de 1916 à 1918 il fut étroitement mêlé à la naissance des chars de combat.

A proximité des ruines, le long de la chaussée Brunehaut, une stèle rappelle cet événement ; elle est l'œuvre du sculpteur Maxime Réal del Sarte et fut inaugurée le 28 mars 1923 par le général Estienne. Le nom de ce dernier est si étroitement lié à la naissance des chars d'assaut qu'on ne saurait parler du camp de Champlieu sans rappeler, même brièvement, la forte personnalité et le rôle déterminant du général Estienne dans la naissance de cet engin qui allait bouleverser les données tactiques de l'époque.

Je rappellerai donc la carrière et l'œuvre du "Père" des chars, l'organisation et la vie au camp de Champlieu ; enfin j'évoquerai brièvement les premiers engagements des blindés à la fin de la Première Guerre mondiale.

Le général Estienne et les chars d'assaut

Jean-Baptiste Eugène Estienne (1860-1936)

Natif de Condé-en-Barrois en Lorraine, le jeune Estienne, comme beaucoup de polytechniciens de son époque, choisit de servir dans l'artillerie, "l'arme savante". Il y révèle rapidement son esprit inventif : on lui doit un collimateur, un goniomètre, un télémètre optique... En 1909, il participe à la création d'une section d'aviation militaire à Vincennes. Au début de 1914, il crée une section d'aviation d'artillerie, dont l'usage ne sera hélas pas généralisé.

Ce féru de technique est également un passionné de culture grecque ; en mai 1918, lors de la venue de Clémenceau à Champlieu, il discutera avec lui (en grec ?) sur la mort de Phocion (homme politique et stratège athénien 402-318 av. J.C.)...

En août 1914, placé à sa demande à la tête d'un régiment d'artillerie de D.I., il va acquérir une solide expérience du front et connaître les conditions de com-

bat particulièrement éprouvantes pour l'infanterie. Colonel commandant l'artillerie du 3ème Corps devant Verdun, il est promu général en août 1916, avant d'être désigné pour prendre en main les destinées de ce qui va devenir l'artillerie d'assaut.

La naissance des chars

Estienne n'est pas l'inventeur des chars. Son rôle majeur est d'avoir coordonné et animé la recherche puis les expérimentations. Il a surtout su convaincre le général en chef Joffre, aussi polytechnicien, de l'intérêt de ce nouvel engin.

Comment en est-il venu à s'intéresser au char ? Très impressionné par les pertes causées à l'infanterie par la puissance des mitrailleuses allemandes, le colonel Estienne est convaincu que la seule riposte efficace est le blindage. Encore faut-il réaliser un engin blindé capable d'assurer un appui feu mobile à l'infanterie. Il connaît l'existence des tracteurs "Caterpillar" Holt et découvre l'utilisation de ce type de tracteur à chenilles par les Anglais dans la Somme, où il est alors stationné.

Le 1er décembre 1915, il écrit au général Joffre : «*J'ai eu l'honneur, depuis un an, d'appeler à deux reprises, votre haute attention sur l'emploi de cuirassements mobiles, pour assurer directement la progression de l'infanterie. Au cours des dernières attaques, la valeur incomparable de ce procédé s'est imposé à mon esprit et après une nouvelle et sévère analyse des conditions techniques et tactiques du problème, je regarde comme possible la réalisation de véhicules à traction mécanique permettant de transporter à travers tous les obstacles et sous le feu, à une vitesse supérieure à 6 km à l'heure, de l'infanterie avec armes et bagages et du canon*».

Ce texte est révélateur de la manière de procéder du général Estienne. Il montre en outre que l'emploi du futur engin n'est pas encore bien fixé. Ce problème ne sera d'ailleurs pas réglé à la fin de la guerre. Mais l'idée d'une mécanisation de l'infanterie est en germe.

Joffre donne son accord et des contacts sont pris avec les ingénieurs de Schneider au Creusot. Après avoir reçu

Estienne le 18 janvier, Joffre approuve la commande de 400 appareils. Le marché est signé le 25 février et prévoit la livraison du matériel pour le 26 novembre 1916.

De son côté, le ministre de l'armement Albert Thomas décide, pour des raisons bien longues à expliquer, la construction de 400 chars et en confie la construction à la Compagnie des Forges et Aciéries de la Marine de Saint-Chamond. Ils doivent être livrés en décembre...

Les premiers chars

On se trouve alors en présence de deux modèles voisins et concurrents :

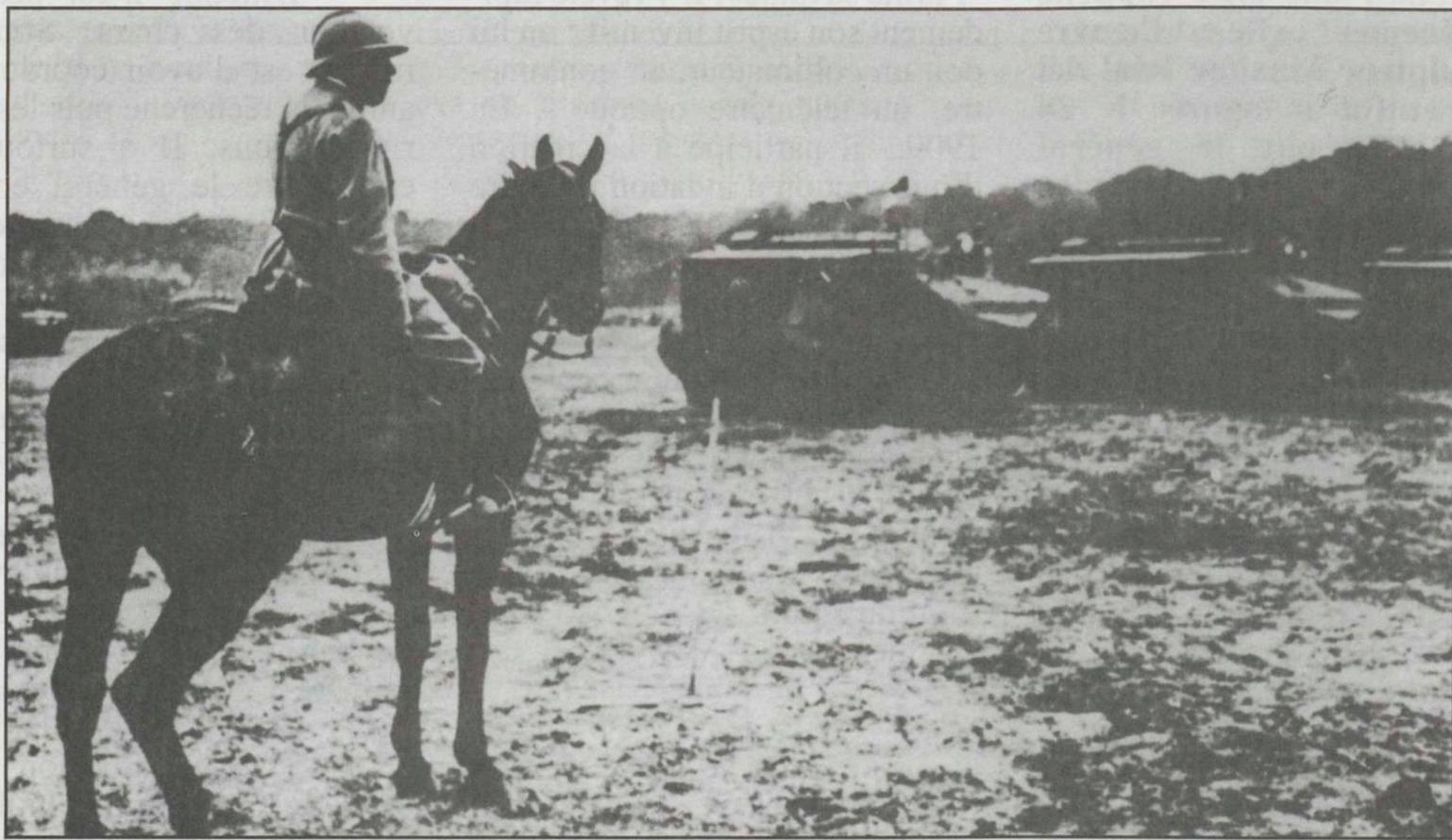
- d'une part le *Schneider*, d'un poids de 13,5 t, équipé d'un moteur de 60 cv, armé d'un canon de 75 court et de deux mitrailleuses. Il est servi par un équipage de 6 hommes dont un officier ;

- d'autre part le *Saint-Chamond*, d'un poids de 19 t environ, équipé d'un moteur de 90 cv, armé d'un canon de 75 long et de quatre mitrailleuses. Il est servi par un équipage de 9 hommes.

Outre d'inévitables imperfections techniques dues à leur nouveauté, ces deux engins sont sous-motorisés (puissance de 4,5 chevaux à la tonne, à comparer avec les 30 cv/t des chars modernes). Ils ne disposent que d'une assez faible autonomie logistique et souffrent d'une absence de pièces de rechange. Les difficultés de conduite sont telles que leurs utilisateurs avaient coutume de dire : "*Pour le Schneider on jurait avant le démarrage et pour le Saint-Chamond, c'était après !*" A l'usage, le *Saint-Chamond* se révéla beaucoup plus fragile que le *Schneider*. Il ne fut pratiquement jamais au point...

La livraison des chars va subir des retards importants pour de multiples raisons.

Sur le plan technique, il faut équiper le *Schneider* d'un démarreur automatique qui lui fait cruellement défaut. La surface portante des chenilles du *Saint-Chamond* est très insuffisante et son toit plat le rend vulnérable aux grenades. Toutes ces modifications demandent beaucoup de temps...



Camp de Champlieu : chars Schneider défilant devant le général Estienne

Sur le plan tactique, après l'attaque surprise des premiers "tanks" anglais à Flers (sur la Somme) le 15 septembre 1916, les Allemands réagissent en élargissant leurs tranchées et en mettant très rapidement au point une balle perforante à noyau d'acier. Il faut donc procéder au "surblindage" des chars français, au détriment d'une mobilité déjà réduite. Enfin, le 12 décembre 1916, Nivelles succède à Joffre. Cet artilleur, s'il ne néglige pas les chars, donne cependant la priorité aux tracteurs d'artillerie...

Au premier août 1918 on trouvait encore aux armées 116 Schneider et 136 Saint-Chamond. Mais le nombre d'engins disponibles variait fortement selon les modèles :

- Schneider : 51 disponibles immédiatement ; 51 en révision ; 14 dans les parcs ;

- Saint-Chamond : 0 disponible ; 88 en révision ; 48 dans les parcs.

A cette date, un nouveau char les avait pratiquement remplacés.

Le char Renault

Constatant les limites d'emploi des chars moyens, le général Estienne a conçu en effet un autre type d'engin : un char mitrailleur mobile, très léger, capable de mieux passer les obstacles du champ de bataille et chargé d'accompagner plus efficacement l'infanterie dans l'attaque. Après des études de faisabilité menées avec le constructeur de véhicules Louis Renault, il soumet son projet au général Joffre. Dans la lettre qu'il adresse le 27 novembre 1916 à celui qui est - pour peu de temps encore - général en chef, Estienne justifie son changement de conception en matière de char par des impératifs liés aux capacités industrielles du pays. Cette solution lui paraît cependant provisoire. La note qu'il fait parvenir à Nivelles en mars 1917 montre en effet qu'il n'a pas renoncé aux chars

moyens et lourds. Mais ce provisoire va durer longtemps !

Le char Renault F.T. (faible tonnage) pesait 7,5 tonnes, était équipé d'un moteur de 40 cv et armé soit d'une mitrailleuse, soit d'un canon de 37 semi-automatique, placés en tourelle : c'était une nouveauté. Autre innovation, son équipage se réduisait à deux hommes : un pilote et un tireur. Enfin, facteur non négligeable, son coût de fabrication estimé à 41 000 francs, était inférieur d'un tiers à celui du Schneider.

L'expérimentation officielle eut lieu à Champlieu le 9 avril 1917. Le 12 mai, une commande portant sur 1150 chars fut confirmée à Louis Renault. Pour honorer cette première commande, le constructeur automobile dut faire appel à ses concurrents (Berliet, Delaunay-Belleville, Schneider). La livraison des chars aux armées et leur équipement furent laborieux !

Début janvier 1918, sur 83 chars construits, les 57 qui étaient à Champlieu ne disposaient ni d'armement ni du blindage prévu en acier traité. Le général Estienne dut faire réaliser ces opérations sur place. Début mai, Renault avait livré 625 chars mais seulement 200 environ étaient opérationnels. Ce n'est qu'à partir de juin, une fois les offensives allemandes enrayées, que le rythme de livraison s'accéléra et permit l'engagement en

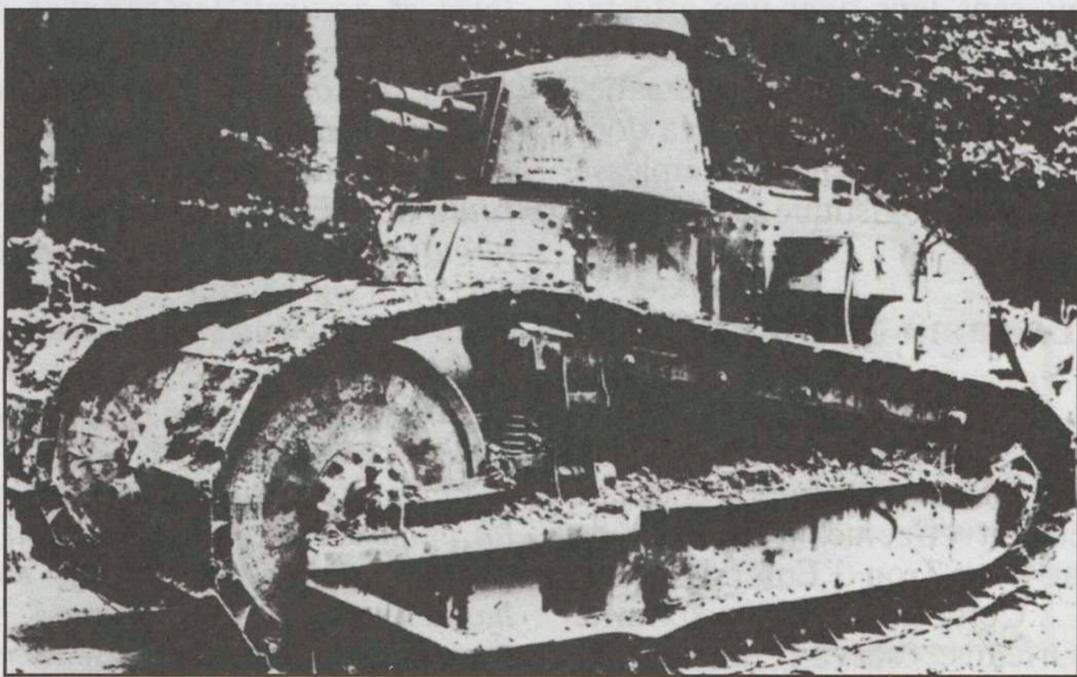
masse des chars Renault, conformément aux souhaits du Commandement et Clemenceau.

Construit à plus de 3600 exemplaires, le char léger Renault équipera de nombreuses armées étrangères, à commencer par celle des Etats-Unis .

Organisation de l'artillerie d'assaut

Au delà de la fabrication des chars, il y a l'instruction et la préparation au combat en unités constituées, sans parler du soutien technique et logistique. Ceci implique une organisation tout à fait nouvelle.

Dès la fin mars 1916, Estienne propose à Joffre un avant-projet d'organisation, lui demande à en être chargé et d'être placé directement sous ses ordres. Le 30 septembre, il est officiellement désigné pour "*exercer aux armées le commandement de l'ensemble de l'artillerie d'assaut*". Ce terme a été choisi par Estienne. Il s'agit en fait d'une arme nouvelle. Le vocabulaire adopté pour nommer les unités est tout naturellement celui de l'artillerie classique : une *batterie* se compose de quatre chars, un *groupe* de trois batteries, un *groupement* de deux ou trois groupes. Ceux ci sont appelés A.S.1 , A.S. 2 etc. (A.S. = artillerie spéciale ou d'assaut).



Char Renault F.T.

Mais avec l'arrivée des chars Renault, on choisit les termes de compagnie et de bataillon, plus familiers à l'infanterie. Le premier groupe A.S. (chars Schneider) est constitué à Marly début octobre 1916.

Le 12 juin 1917, Estienne propose au général Pétain, nouveau généralissime, une décentralisation des moyens de l'AS afin de mieux répondre aux besoins tactiques et logistiques. Chaque groupe d'armée disposera d'une artillerie d'assaut. Fin octobre, la localisation est la suivante :

- Camp de Mailly-Poivres (Aube) : A.S. du G.R.A. Centre ;
- Camp de Martigny-les-Bains (Vosges) : A.S. du G.R.A. Est ;
- Camp de Champlieu : A.S. du G.R.A. Nord et Réserve du GQG.

Le 20 avril 1918, une décision du Ministre permet la création de 8 régiments d'A.S. comprenant chacun un groupement de chars moyens (à 4 groupes Schneider ou 3 groupes Saint-Chamond) et un ou deux bataillons de chars légers Renault.

La dernière réorganisation importante, datée du 5 juillet, a pour buts de mieux adapter les unités combattantes et leurs soutiens à la guerre de mouvement. A la place des A.S. de groupes d'armées, on crée des brigades (englobant plusieurs régiments) mais sans leur fixer une affectation d'emploi à l'avance. En outre, la création de détachements de soutien avancé va donner enfin une véritable souplesse sur le plan logistique.

Le camp de Champlieu

Le choix du site

Les premiers essais s'étaient effectués en forêt de Marly, au Trou d'Enfer. Le camp de Cercottes, à proximité d'Orléans, servait de centre d'instruction et de formation

individuelle. Ces deux camps étaient situés dans la zone dite de «l'intérieur». De Cercottes, les unités constituées partaient vers les camps aux armées. Les circonstances devaient imposer des modifications à ce schéma initial.

C'est le 28 septembre 1916 que le général Estienne, après des reconnaissances, choisit le site de Champlieu, en limite sud de la forêt de Compiègne, pour y installer le lieu d'instruction et d'entraînement collectifs des unités de chars.

Plusieurs raisons avaient conduit le général Estienne à choisir Champlieu :

- le G.Q.G. n'était pas loin (Chantilly) ;
- la proximité (relative) du front rendait plus facile l'engagement des unités de chars ;
- l'éloignement des grands axes assurait une bonne discrétion ;
- les lisières de forêt permettaient un bon camouflage aux observations aériennes.

La vie au camp

Un ancien des chars de combat, le commandant Jean Ragaine, décrit ainsi le camp : *"Une route circulaire suivait la lisière intérieure de la forêt et desservait toutes les baraques. Les chars étaient parqués dans les bois face aux baraques de leur groupe. Enfin un chemin de fer Decauville longeait la circulaire et assurait les services du camp.*

Les sections de réparation, les sections de parc et les ateliers s'échelonnaient le long de la route de l'Etoile de la Reine où aboutissait un épi de voie ferrée raccordé au réseau normal à la station de Morienvil. Tout le camp était alimenté par une installation d'pompage dont les citernes existent encore...

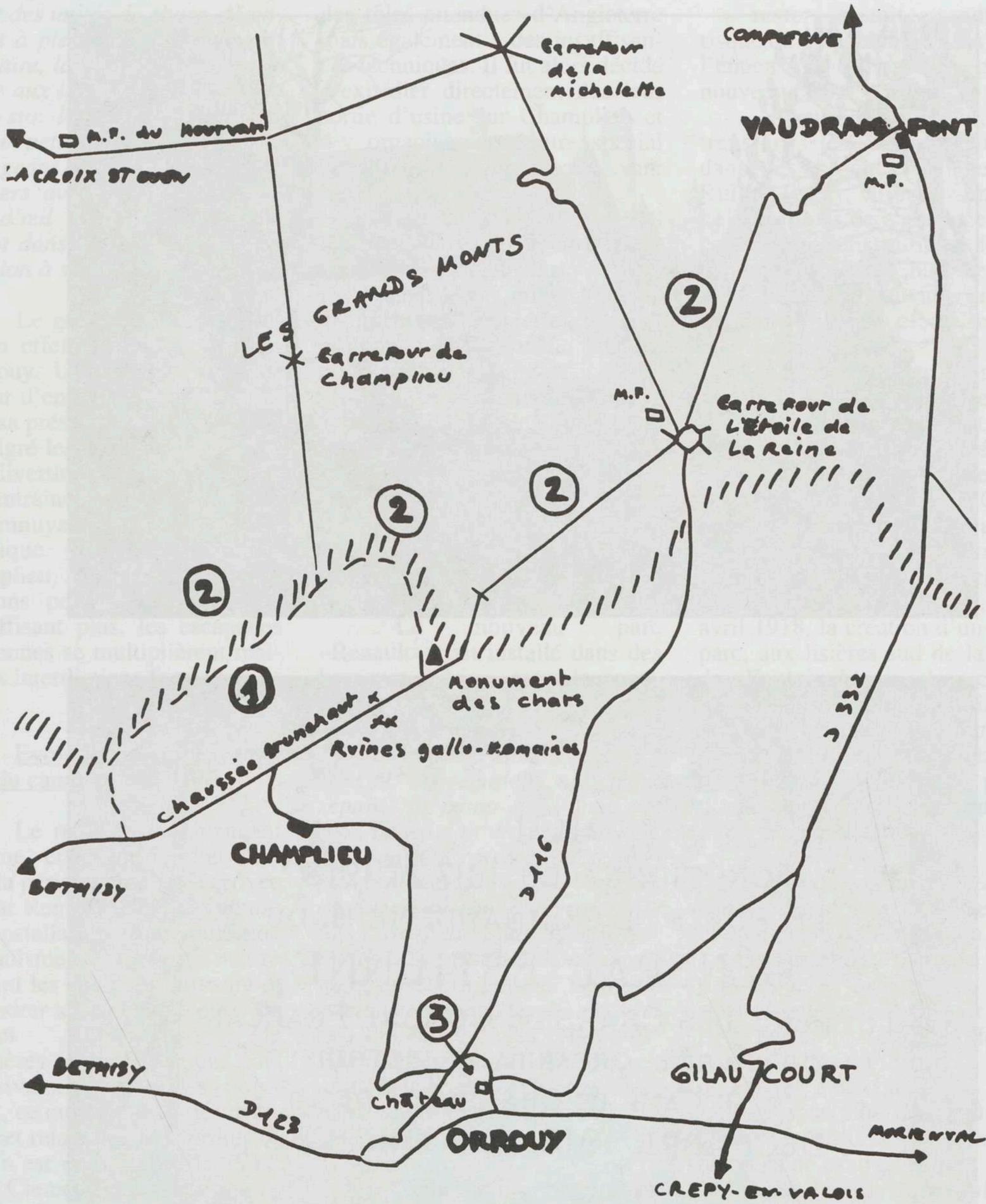
Face aux baraques se trouvait un immense champ qui servait à notre entraînement et aux manœuvres. Il était creusé de tranchées avec leur réseau de barbelés. Le terrain était périodi-

quement bouleversé par des tirs de crapouillots. Un maigre bouquet de bouleaux, aujourd'hui disparu, servait de position de départ de toutes les contre-attaques.

Ce champ fut témoin de pannes sensationnelles qui mettaient en rage et en nage les malheureux équipages. Ces séances de dépannage commencèrent dès l'arrivée des premiers Schneider au camp, le 1er décembre 1916. Huit appareils, la moitié du 1er groupe, débarquèrent en gare d'Orrouy et montèrent péniblement jusqu'au camp. Les chars suivants eurent plus de chance. Ils furent débarqués au terminus de l'épi de Vaudrampont. Ils rejoignirent leurs emplacements par une marche à travers la forêt facilitée par le gel intense de ce rude hiver 16-17. Les mêmes chemins au printemps tournèrent vite à la catastrophe pour les malheureux enlisés, toutes chenilles cassées...

(Les hommes)

...Et les équipages, d'où venaient-ils ? De toutes les formations de l'armée française. Le commandement avait fait appel aux volontaires désirant servir dans cette arme nouvelle. Le contingent, au début, était faible : un ou deux officiers par division. Il était plus élevé pour les corps de cavalerie. C'est pourquoi les cavaliers se présentèrent en majorité, groupés autour d'un des leurs déjà célèbre, vainqueur de nombreuses compétitions internationales : le commandant Bossut, tué au combat de Berry-au-Bac le 16 avril 1917, à la tête de son groupement. Son nom a été donné, après sa mort, à l'allée circulaire du camp et maintenu sur la carte de la région. Dans ce premier contingent on voyait également des fantassins, artilleurs, des sapeurs, des forestiers, des médecins et même des marins dont le plus populaire du camp était le lieutenant de vaisseau Bargonne, alias Claude Farrère..



LEGENDE :

① TERRAIN DEMANDEUR DES CHARS	////// Limites de la Forêt domaniale
② ZONES TECHNIQUES ET ZONES VIE	0 — 500 — 1000m
③ PC DU GENERAL ESTIENNE	↑ N

n.d.



Le château d'Orrouy, P.C. du général Estienne en 1917-1918

(Le chef)

... Le général Estienne était au centre des unités de chars, déambulant à pied dans le boulevard circulaire, la canne à la main, le cigare aux lèvres, le képi légèrement sur l'oreille, court vêtu dans un petit raspet bleu horizon, échangeant de ci delà des propos familiers avec quelques-uns. Le coup d'œil du maître donné, il sautait dans sa voiture et faisait irruption à son P.C. d'Orrouy".

Le général Estienne s'était en effet installé au château d'Orrouy. Une plaque, apposée au mur d'enceinte, rappelle toujours sa présence.

Malgré les efforts de leur chef pour divertir ses hommes soumis à un entraînement intensif, ceux-ci s'ennuyaient dans le cadre bucolique mais austère de Champlieu... Si bien que les permissions pour Crépy-en-Valois ne suffisant plus, les escapades parisiennes se multiplièrent malgré les interdictions formelles ...

Evolution et transformations du camp

Le récit du commandant Ragaine concerne essentiellement la période initiale. L'arrivée du char Renault allait se traduire par l'installation d'une multitude d'organismes chargés de mettre au point les engins, d'instruire et d'encadrer les équipages etc... Or ceux-ci dépendaient de Ministères ou de Directions parfois rivaux et toujours pointilleux, ce qui entraînait des difficultés et retards de tous ordres.

Ce n'est qu'à la fin de 1917, quand Clemenceau décida de rattaché directement l'A.S. au Ministère de la guerre, que la situation se clarifia. En janvier 1918, par délégation ministérielle, le général Estienne eut sous ses ordres directs le directeur et le personnel de ce qui devint le parc annexe d'organisation de chars (P.A.O.C.).

Le retard dans la livraison des chars Renault était dû en partie à des tôles attendues d'Angleterre mais également à des insuffisances techniques. Il fut alors décidé d'expédier directement dès leur sortie d'usine sur Champlieu et d'y organiser un centre spécial pour terminer les essais avant livraison aux armées.

Au début de mars 1918 coexistaient donc à Champlieu trois types d'organismes :

- l'annexe du Centre d'approvisionnement de matériel, sorte de prolongement de l'usine au front pour la mise au point des chars ;

- le P.A.O.C., chargé de l'instruction individuelle et de la formation des unités ;

- le camp de la Réserve Générale de l'A.S., où les unités de chars faisaient leur instruction tactique, en liaison avec l'infanterie.

Le nouveau parc «Renault» était installé dans des baraques Adrian, entre le carrefour de la Reine et celui de Vaudrampont. Le Capitaine DUTIL le décrit ainsi :

«Cet ensemble, nettement séparé du camp de l'ancienne A.S., constituait un petit monde à part, un peu réservé, où se préparaient dans un secret relatif les destinées du char nouveau. Une fois l'instruction individuelle terminée, des unités étaient constituées et recevaient une existence administrative... Dès le matériel et l'armement livrés, elles passaient officiellement aux Armées, quittaient le P.A.O.C. et allaient s'installer au camp de la Réserve générale de l'A.S.».

Cette belle organisation allait être mise à mal par l'offensive allemande du 21 mars 1918.

La crise de mars-avril 1918

L'offensive allemande posa un problème dramatique et vital à Champlieu et à son chef :

- partir, c'était désorganiser la

formation des unités à un moment crucial ;

- rester, c'était prendre le risque de voir le matériel pris par l'ennemi, à commencer par le nouveau char !

Dans l'immédiat, on transféra les Saint-Chamond dans les proches villages de Rully, Raray, Fresnoy-en-Val. Les bataillons de chars légers, en cours de constitution, furent «stockés» à La Chapelle-aux-Pots, près de Beauvais, en vue d'un emploi éventuel sur Breteuil (3ème armée).

La première alerte passée, Champlieu fut partiellement réoccupé ; mais le camp fut utilisé par des troupes des armées en ligne, lors de l'offensive allemande sur l'Aisne à la fin mai. On ne pouvait y laisser que des unités équipées et tactiquement instruites, aptes à partir rapidement. C'est pourquoi il fut décidé, le 12 avril 1918, la création d'un autre parc, aux lisières sud de la forêt de Fontainebleau. Le centre d'instruction collective fut installé à Bourron, l'instruction individuelle à Villers-sur-Gretz, et Recolles accueillit, à partir d'août, un centre d'information interallié sur les chars.

Quelques chiffres peuvent donner une idée de l'intense activité du camp de Champlieu :

- de janvier 1917 à mars 1918, près de 800 officiers et 3250 sous-officiers et hommes de troupe y étaient passés. Ces effectifs vont croître rapidement, puisqu'au 1er août l'artillerie d'assaut compte plus de 1000 officiers et 18140 sous-officiers et hommes de troupe ;

- en avril 1918 stationnaient à Champlieu 16 groupes de Schneider (768 chars), 6 groupes de Saint-Chamond (228 chars) et 2 bataillons de Renault (126 chars).

Champlieu était bien devenu le berceau des chars de combat.

Les premiers engagements et l'avenir de l'artillerie d'assaut

Le plus connu est celui de Berry-au-bac, lors de l'offensive du Chemin des Dames d'avril 1917. Les chars Schneider subirent là un terrible baptême du feu. L'échec avait des causes techniques et tactiques, mais la principale résidait dans le manque de coordination étroite entre l'infanterie, l'artillerie et les chars.

Au Moulin de Laffaux, le 5 mai suivant, les Saint-Chamond révélèrent leur flagrant manque de robustesse : sur les 16 chars du groupe, cinq seulement purent être engagés et un seul atteignit la première ligne allemande... Lors de la contre-attaque du 11 juin sur le Matz, 44 % des 160 chars engagés furent détruits.

Bien que le Commandement eût préféré les utiliser en masse, les premiers chars Renault furent engagés en petit nombre, le 31 mai 1918, à Chaudun (au nord de Longpont), pour tenter d'enrayer localement la progression allemande vers la Marne. 21 chars purent pénétrer de deux km dans les lignes ennemies mais, là non plus, l'infanterie ne put les suivre.

A partir de la mi-juillet, les chars (essentiellement des engins légers) vont soutenir et accompagner en masse toutes les offensives : Villers-Cotterêts (350 chars), Picardie (580 chars anglais, 90 Renault), Soissons (350 chars), Champagne (600)... Eclipsant ses valeureux précurseurs, le Renault FT y gagna le surnom de «char de la Victoire».

Dans la directive pour les offensives de 1919, le 3ème bureau (opérations) de l'état-major de l'armée écrivait : «La bataille de 1919 sera celle de l'aviation et des chars d'assaut». Mais de quels chars s'agissait-il ? et pour quel emploi ? Si le char léger s'était imposé par ses qualités, il restait un engin d'accompa-

gnement de l'infanterie ; ce n'était pas l'engin de rupture dont avait rêvé le général Estienne. La guerre s'acheva avant que le char lourd qu'il avait préconisé put être fabriqué en série.

Sur le plan doctrinal, les esprits étaient trop marqués par les années de tranchées pour imaginer vraiment une future guerre de mouvement.

Pourtant, dans son rapport au général en chef, daté du 25 mai 1919, le général Estienne posait clairement les principes d'emploi qui, vingt ans plus tard, allaient être appliqués par l'arme blindée ... allemande, avec le succès que l'on sait : «La bataille commencera par une bataille de chars ... Les masses de char seront éclairées par des chars estafettes rapides, des groupes de motocyclistes et des autos blindées, accompagnés par leur artillerie - très mobile et dotée d'affûts à moteur - dont le rôle sera d'attaquer les chars ennemis à distance ... Les avions interviendront dans la lutte avec leurs bombes...»

Il est toujours vain de vouloir réécrire l'histoire ; mais comment ne pas regretter amèrement, pour notre armée comme pour notre pays, que la prophétie du «Père des chars» ait été si tardivement et si partiellement entendue ?

Bibliographie :

Capitaine DUTIL, Les chars d'assaut : leur création et leur rôle pendant la guerre 1915-1918, Berger-Levrault, 1919.

Ouvrage de référence, écrit par un agrégé d'histoire qui servit dans l'artillerie d'assaut.

Commandant DEYGAS, Les chars d'assaut, leur passé, leur avenir, Lavauzelle, 1937.

L'auteur a été pendant près de 10 ans le collaborateur du général Estienne.

Colonel RAMSPACHER, Chars et blindés français, Lavauzelle, 1979.

Ouvrage collectif faisant l'historique des unités et des matériels de l'origine à nos jours.



Char Saint-Chamond en marche d'approche avant l'attaque du Moulin de Laffaux