

DOSSIER DE MONUMENT

Clés :

Période : 1916-1918

Lieu : Champlieu commune d'Orrouy (60129)

Belligérants : Allemands et Français

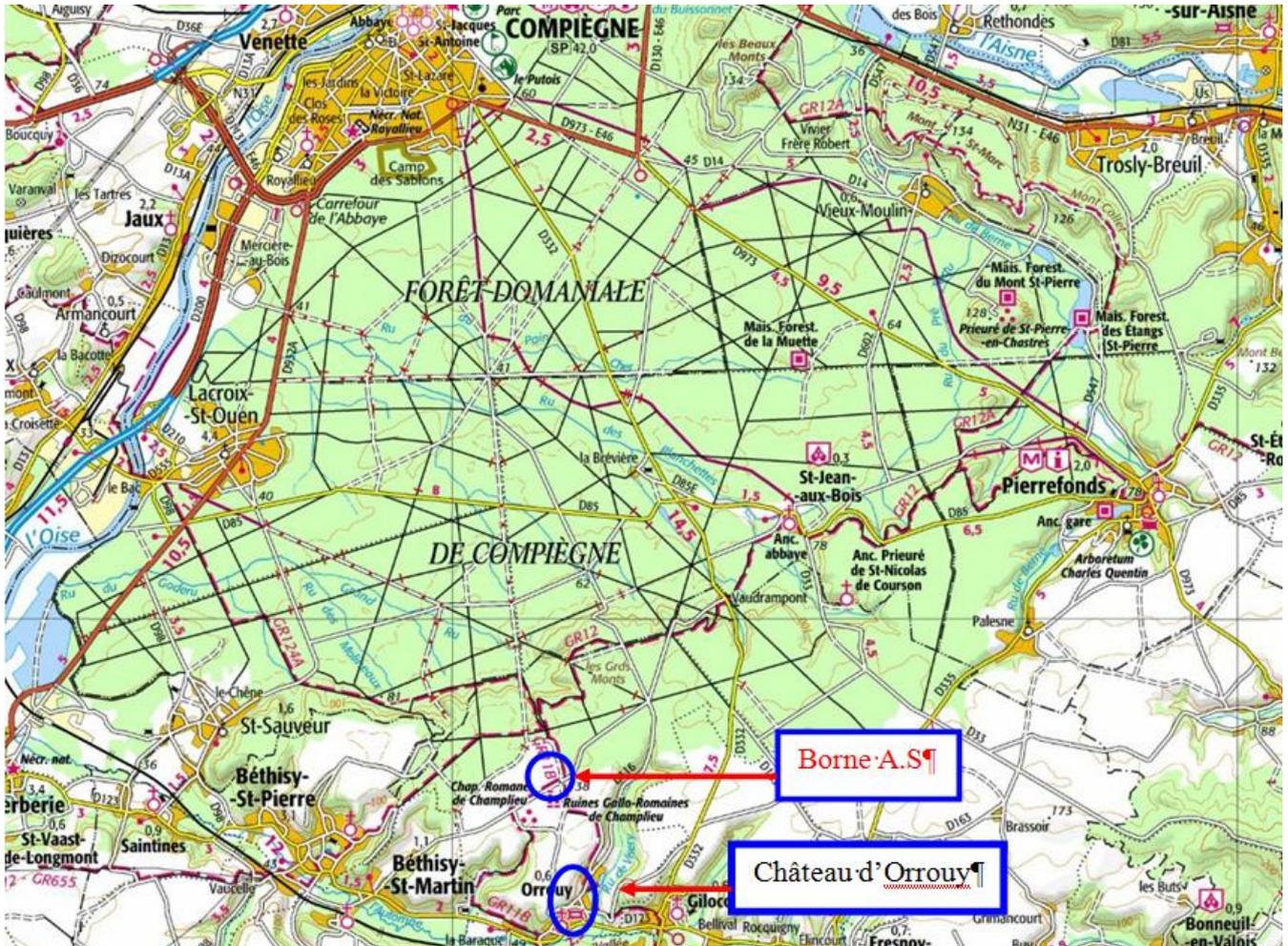
Latitude : 49.3106703

Longitude : 2.8563192

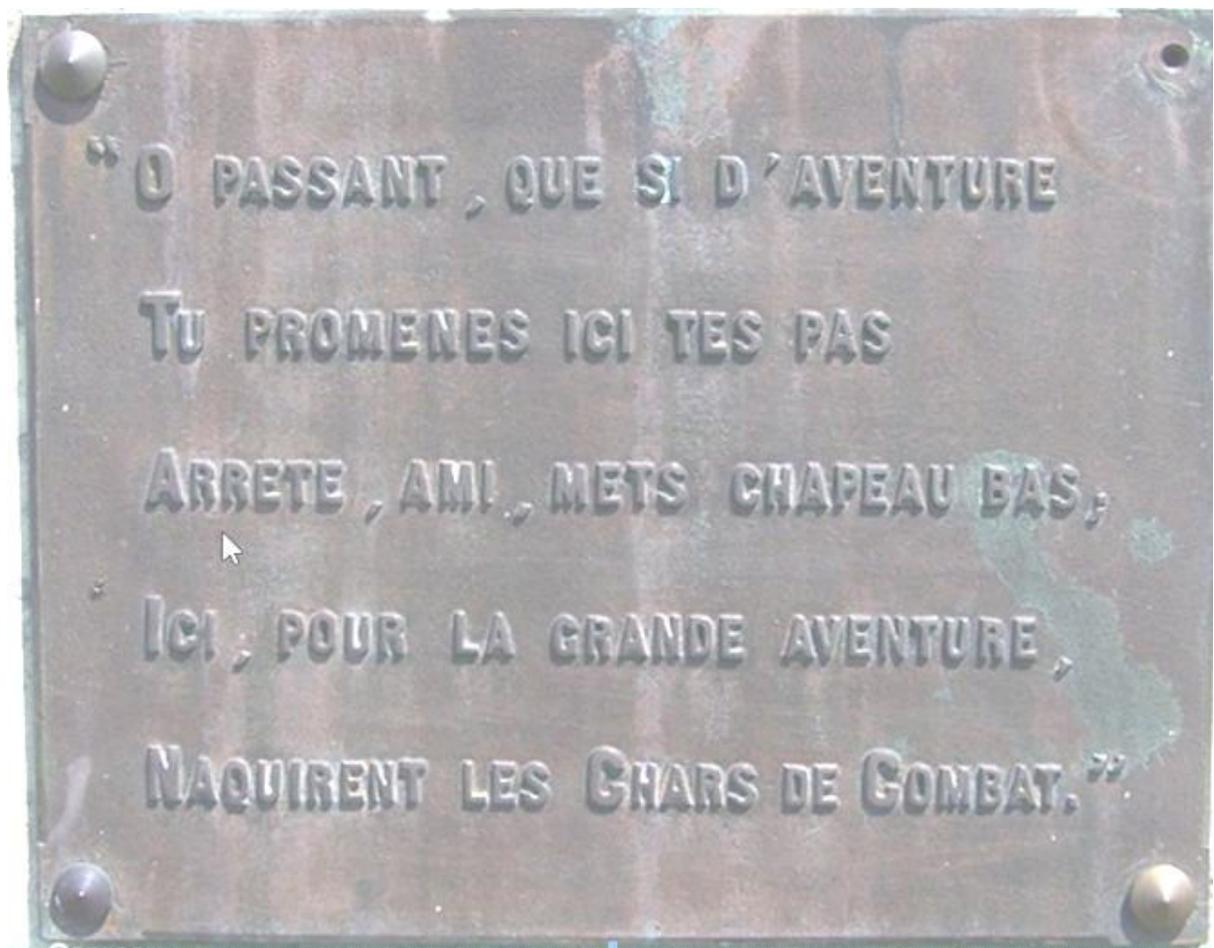
Titre : Borne commémorative de la naissance de l'AS

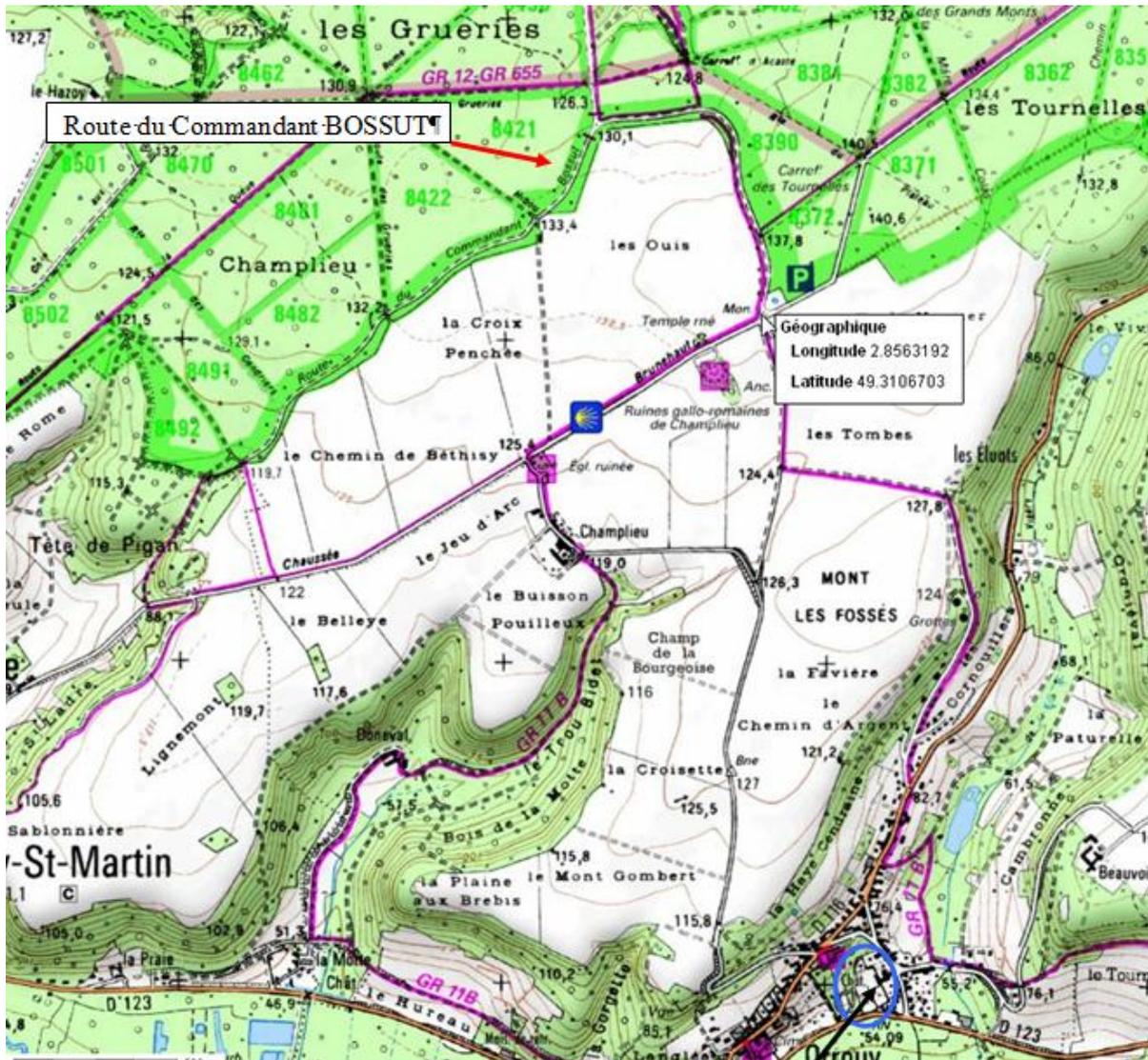
Thèmes : Genèse de l'Artillerie Spéciale à partir de fin 1916 actions de Général Estienne

Localisation : Lisière sud de forêt de Compiègne (60)

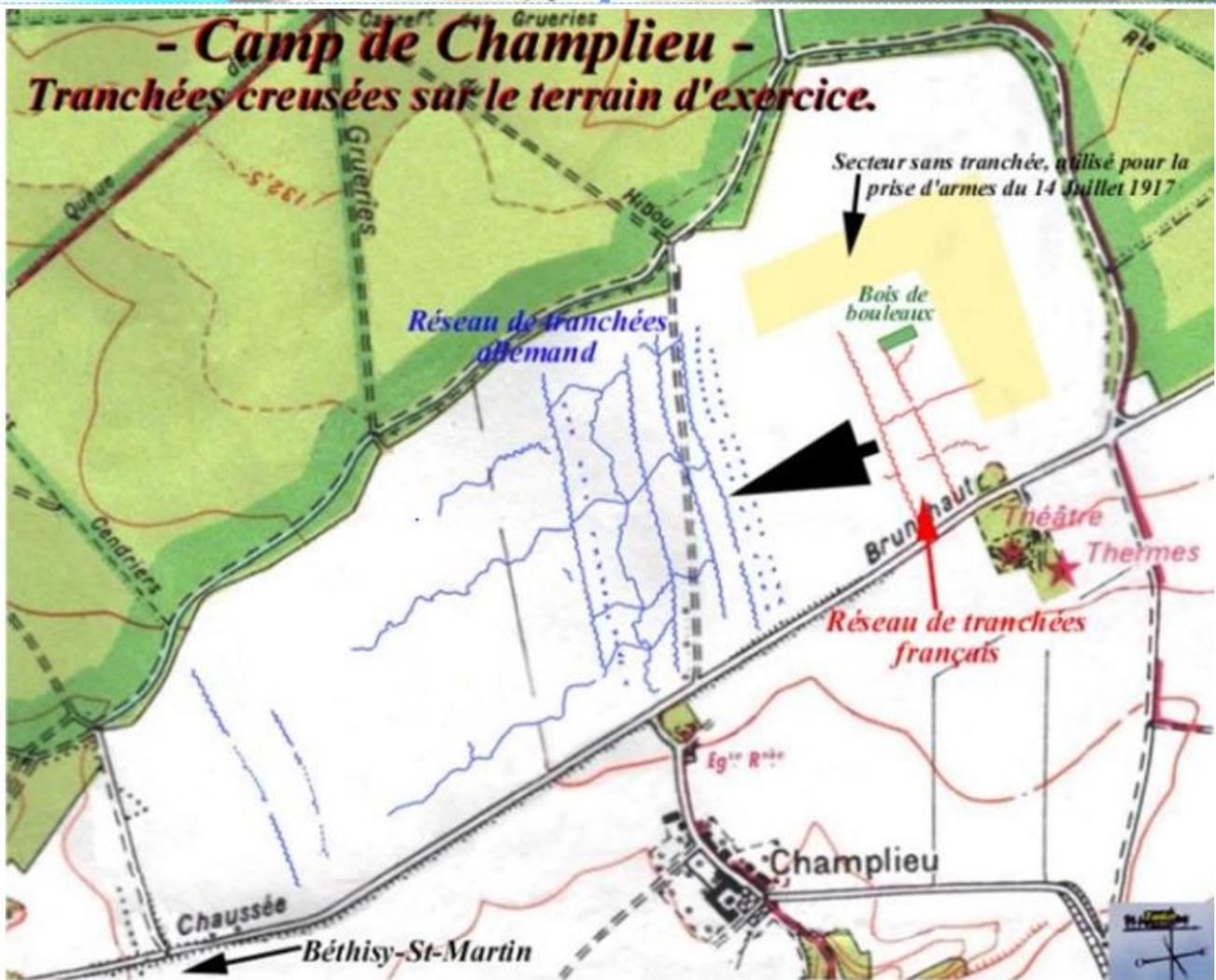
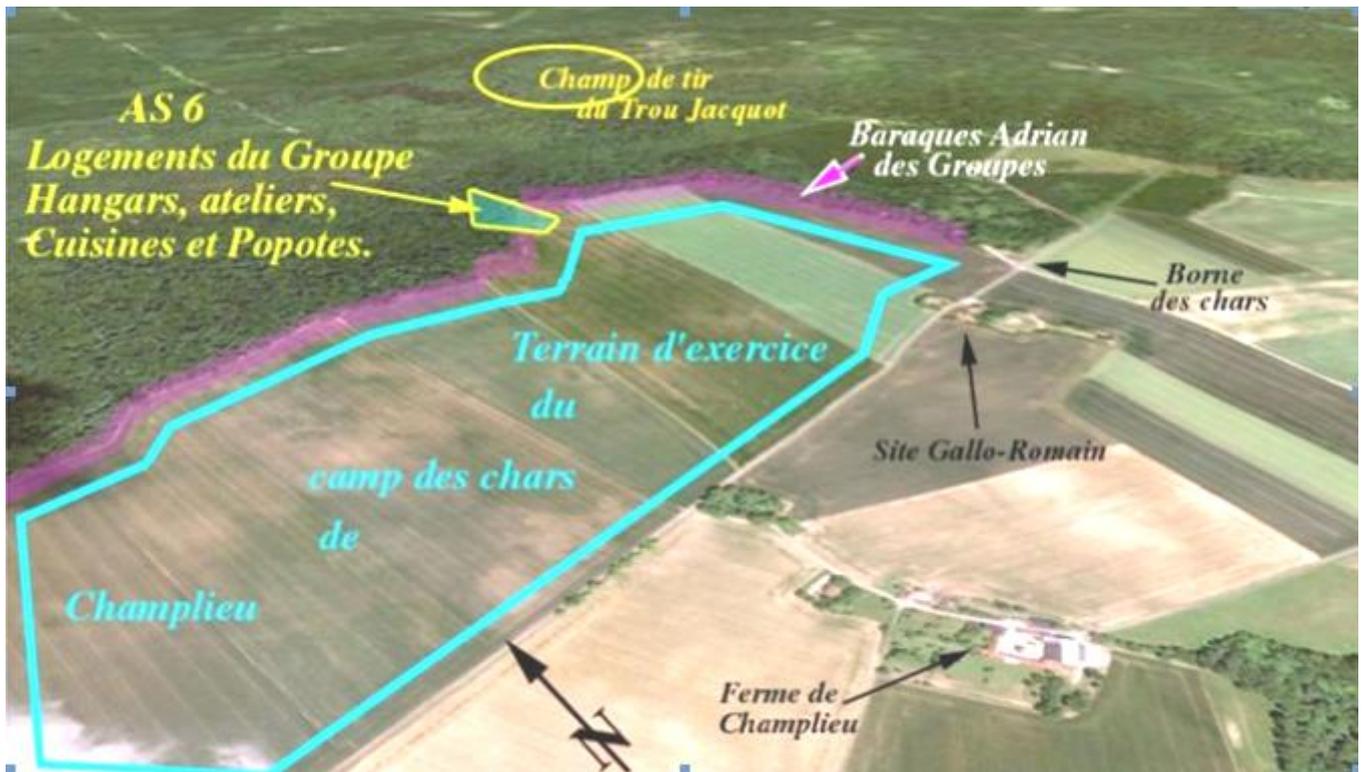


La borne se trouve sur la chaussée Brunehaut à l'angle de la lisière de la forêt de Compiègne et à 200 mètres des ruines Gallo-Romaines de Champlieu sur la chaussée Brunehaut Elle est l'œuvre du sculpteur Maxime Real del Sarthe inaugurée le 28 juin 1933



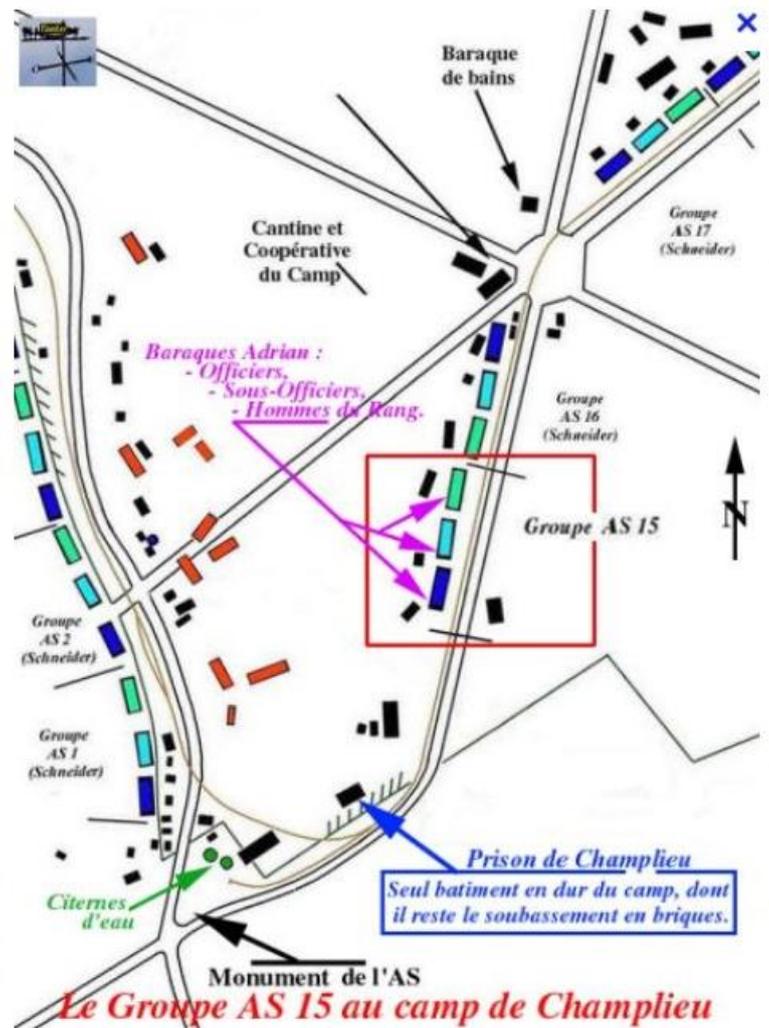


Château d'Orrouy qui servi de PC au Général d'Estienne à partir de décembre 1916



- Tracé des tranchées du terrain d'exercice (Sources SHD Vincennes) -

Il est difficile dans ce lieu bucolique d'aujourd'hui d'imaginer le décor et l'organisation sur ce vaste camp qui couvrait près d'un quart de la forêt de Compiègne au sud ouest de celle-ci ; créé en septembre 1916 qui comportait plusieurs milliers d'hommes. Tout était prévu : reconstitution des tranchées, barbelés, trous d'obus, postes de sécurité, casernement complet plus de 100 baraques, hangars, électricité, eau courante, foyer, douches, terrains de sport, infirmerie, prison, voie ferrée de 60, quais embarquement en voie standard vers la gare de Morienvall (opérationnelle le 07/12/1916). plusieurs champs tirs de mitrailleuses et de canons, le tout avec un souci de camouflage aux vues de l'ennemi. L'instruction se faisait avec les chars Saint-Chamond, les Schneider et les Renault FT17 qui évoluèrent accompagnés d'infanterie



Dans l'amphithéâtre des ruines gallo romaines était organisées de tant à autre des offices religieux, séances de théâtre, rassemblements sport....

C'est en ces lieux entre Paris et le front où il fallait tout inventer que naîtra l'Artillerie Spéciale qui deviendra l'Arme Blindée Cavalerie grâce à la clairvoyance, persévérance, le bon sens, du Général d'ESTIENNE dont le PC se situait au château d'Orrouy au sud



Plaque commémorative fixée sur la clôture du château d'Orrouy

Portrait et autographe du Général Estienne



A la fin de la guerre la Patrie a d'ailleurs définitivement accordé la consécration officielle au Général *Estienne* dans le texte de la citation à la dignité de Commandeur de la Légion d'Honneur:

« Officier Général d'une haute intelligence et d'une valeur exceptionnelle qui, par la justesse et la fécondité de ses idées, l'entrain et la foi avec lesquels il a su les défendre et les faire, triompher, a rendu les plus éminents services à la cause commune. A créé et organisé de toutes pièces, malgré des difficultés sans nombre, le merveilleux instrument de combat qu'est l'artillerie d'assaut, en a fait une arme redoutable, dont la puissance nous a été précieuse, et qui a contribué notamment, pour une large part, aux succès des armes Françaises dans la deuxième quinzaine de juillet 1918. Aussi brave soldat que technicien de tout premier ordre, peut être fier de son oeuvre »

J. E. Estienne



Voici un épisode de la vie du Général d'Estienne à Champlieu

Quelques extraits du livre « Mécanique de la victoire » : de Roger Pierre LAROUSSINIE de 1972

Courant 1916 ont été créés les camps de *Cercottes*, près d'Orléans, et de *Champlieu*, dans la forêt de Compiègne. Si le premier est un camp d'instruction qui reçoit les nouveaux venus et les matériels plus ou moins défectueux éloignés du front, le second, par contre, se constitue comme le haut-lieu où s'effectue la grande veillée d'arme et où naîtra l'esprit de l'artillerie d'assaut.-

Le Général *Estienne* a été mis, le 14 juillet 1916, à la disposition du Ministère de l'Intérieur «pour suivre la mise au point des matériels et la formation du personnel ». Le 10 septembre 1916, il sera désigné «pour exercer le commandement de l'ensemble de l'Artillerie d'Assaut» et rattaché au G.Q.G. pour assurer la liaison entre les armées et le Sous-Secrétariat d'État à l'Artillerie, pour tout ce qui concerne les « cuirassés terrestres ».

C'est à quelques kilomètres de *Champlieu*, à *Orrouy*, que le Général de Brigade *Estienne*, «Commandant de l'Artillerie d'Assaut» installera son P.C. Au milieu d'un épais nuage de fumée provoquée par les « crapulos », ces cigares à un sou qu'il affectionne, *Estienne*, retranché dans son antre, assiste à la difficile naissance de l'armée blindée. Il doit s'opposer aux décisions du Ministre de l'Armement qui, sans même en avertir le Commandement en Chef, arrête, après l'échec de l'offensive de *Nivelle*, la construction des chars. Il faut toute l'ardeur d'*Estienne*, appuyé par *Pétain*, pour faire lever cette décision impromptue.

Il s'efforce d'animer et de convaincre tous ceux qui viennent à *Champlieu*, que ce soit *Clémenceau*, *Lyautey*, *Mangin*, ou bien sûr, tous les officiers et sous-officiers affectés à l'arme nouvelle. Sa courte silhouette est familière à tous: la canne à la main, le «crapulos» aux lèvres, une courte tunique bleu horizon, le képi sur l'oreille, il parcourt le camp.

Dressé sur un char, il s'adresse aux nouveaux groupes: «Je ne veux pas que nous les appelions des tanks, nous sommes français, et devons employer des mots français. Il faut les appeler des chars. Autrefois, les guerriers de l'Antiquité combattaient sur des chars. Vous ferez comme eux. j'ai nommé notre arme «l'Artillerie d'assaut» parce ce que, grâce à leurs moyens de feu puissants, les chars se porteront à l'attaque avec les combattants de première ligne, au lieu de se contenter de les appuyer.»

En décembre 1917, Abel *Ferry*, député des Vosges et Commissaire aux Armées, qui devait être tué en mission volontaire en septembre 1918, est nommé rapporteur de la commission du budget, chargée des « tanks ou chars d'assaut ». Devant l'état lamentable des fabrications, il s'interroge dans ses cahiers secrets: « sommes-nous donc une race inférieure? ». Il constate essentiellement que la fabrication des chars dépend du Service Automobile de l'armement qui s'en désintéresse. Abel *Ferry* obtient de *Clemenceau* que soit créée, au Ministère de la Guerre, une Direction des chars d'assaut. On doit à la vérité historique de dire que si la mise au point des chars se révèle aussi lente et aussi pénible, en dépit de leur nécessité affirmée, c'est que se poursuit stupidement dans la guerre, la rivalité des deux plus puissantes firmes d'armement: *Schneider* et *Saint-Chamond*, qui se manifestait traditionnellement en temps de paix, pour chaque marché de l'Armée. A cette rivalité de firmes, s'ajoute d'ailleurs, égoïste et cruelle, une rivalité d'hommes: Les techniciens de l'arrière, les fameux Services techniques du Ministère de l'Armement ne pardonnent pas à *Estienne* d'avoir réalisé, par dessus leur tête, directement avec *Schneider*, les premiers chars. Ils ont donc entrepris, ces techniciens mortifiés, de à réaliser leur char avec la Compagnie des Forges et Aciéries de la Marine et d'Homecourt, plus connue en abrégé, sous le nom de *Saint-Chamond*, dont s'occupe le Colonel *Rimailho*, spécialiste de l'artillerie. Il s'agit bien entendu dans et cet esprit, de travailler chacun pour soi: les commandes massives (400 chars à la fois) de *Saint-Chamond* raflent sur, le marché, l'acier disponible, immobilisant ainsi les fabrications de *Schneider*. La guerre administrative apporte à la vraie guerre sa terrible puissance imbécile. L'intervention d'Abel *Ferry* qui permettra de mettre un terme à cet état de fait scandaleux mais accepté contribue pour une part essentielle à la naissance véritable de l'arme blindée. La possibilité d'un effet de masse envisagé par le Colonel *Estienne*, animateur de cette Direction, est encore loin d'être atteinte lorsque surgit un évènement imprévu dans la jeune histoire de l'arme nouvelle :

- Les essais des engins d'expérience se sont effectués à Satory, à Vincennes, à Souain, sous l'œil curieux des membres des commissions interalliées. Les Anglais, fort intéressés, ont réalisé à toute allure un tank de 30 tonnes équipé de mitrailleuses *Vickers* et d'un petit canon de marine à tir rapide. Les chaînes qui enveloppent complètement le profil donnent à cet engin très rudimentaire une silhouette à jamais caractéristique. La maniabilité de cet engin se révélait particulièrement médiocre puisque, à titre d'exemple, pour aborder une courbe de moyen ou court rayon, il fallait réaliser une manœuvre nécessitant trois hommes.

C'est dans une atmosphère et dans un état d'esprit assez semblable à celui des aviateurs, que les premiers équipages de chars se forment. Ils ont en commun, les uns et les autres, cette présence mécanique, char ou avion, à laquelle ils vont confier leur vie et dont ils estiment le rôle essentiel. Identiques aussi ce panache, cet uniforme à part dès l'origine, la veste de cuir est réservée aux équipages de chars ce goût des virées sur Paris. Les fantassins, les cavaliers, les marins se retrouvent à *Champlieu* avec les pittoresques mécanos parisiens. C'est là que naîtront tous les signes extérieurs de cet esprit de corps: les marques sur les chars (les quatre as), les noms de baptême de ceux-ci, les fanions et surtout le « *Rique de Rick* ».

Ce cri de guerre qui clôturait les banquets et les discours et constituait un cri de ralliement, provenait de *Nouvelle-Zélande*, par l'intermédiaire d'un joueur du Racing-club de *Roubaix* affecté à l'A.S.S - la première désignation qui dura toute la guerre, des unités de chars fut: Artillerie Spéciale, d'où les initiales A.S., suivies du numéro du groupement. L'appellation « Artillerie d'Assaut » due au Général *Estienne* lui succéda.

Rick! Rick! Rique de Rick - Houp la! houp la! hé! Haki! Haka! - kahi! kaha!
ha! ha! ha!

C'est à *Champlieu* et dans les camps annexes que furent créés, avec cet esprit qu'avait su leur communiquer un encadrement animé par *Estienne*, avec le Commandant *Louis Bossut* (tué à *Berry au Bac* le 16 avril 1917, la route périphérique de l'ancien camp porte son nom) ,le Commandan *tlouis*

Léonard Chaubés les bases des groupements 1 à IV de chars *Schneider* et X à XIII de chars *Saint-Chamond* au début ainsi que le 5 mai à l'attaque du Moulin de Laffaux avec le groupement Hubert Lefebvre.

Au soir du 19 avril 1917 l'État-Major atterré se trouvait donc devant un double problème qui comportait une solution unique: accroître la mobilité des chars et augmenter massivement leur nombre. .

Pour atteindre ces deux objectifs, la solution s'imposait d'elle-même: construire un char plus léger, donc plus simple à fabriquer et également plus maniable.

Dans la récente histoire de l'automobile un homme: Louis *Renault*, avait défendu avec acharnement, jusqu'au triomphe, la théorie du plus faible rapport poids-puissance.

Ses voitures légères avaient déjà récolté, devant des machines beaucoup plus puissantes mais aussi plus lourdes, d'éclatantes victoires dont Paris-Vienne en 1902.

C'est de l'œuvre commune, du labeur acharné de Louis *Renault* - qui travaillait pour son usine, et du Colonel. *Estienne*, qui travaillait pour sa victoire que naîtra le char léger *Renault*. Bien que, dans les grandes lignes, les circonstances aient, d'elles-mêmes, imposé une nouvelle orientation à l'idée char il serait vain de croire que celle-ci ait pour autant convaincu d'emblée les états-majors supérieurs. La petite guerre dans la guerre que se livraient les grands fournisseurs d'armement d'une part et les commissions civiles, face aux militaires, de l'autre, ont fait naître et proliférer à l'envie les commissions, les comités, les réunions, les conférences. C'est à l'hôtel Claridge à Paris, en juillet 1916, que s'exerce dans sa forme supérieure cette bureaucratie souveraine qui paralyse l'industrie consacrée à l'armement. Les commissions qui ne concluent à rien succèdent aux conférences qui déclenchent de nouveaux essais, de nouveaux travaux, de nouveaux rapports à soumettre à ces mêmes commissions tandis que la guerre impitoyable continue d'aligner les morts par milliers. *Estienne* est descendu à Paris pour tenter de convaincre les autorités supérieures de lancer la fabrication d'un char léger. Il ne rencontre que réticences et objections; le Général *Mourret* vient justement en effet de faire mettre à l'étude un modèle de char ultra-lourd, une sorte de super-Saint-Chamond.

Intensément convaincu d'avoir raison par dessus tout, fidèle à sa personnalité qui le conduit à négliger les obstacles ; de principe, *Estienne* se dirige vers Louis *Renault*, qui, fournisseur d'obus, s'était intéressé aux premiers essais de chars.

C'est, une nouvelle fois pour Louis *Renault* l'occasion de prouver que la performance, aussi bien pour une automobile que pour un char, dépend en fait essentiellement d'un bon rapport poids-puissance. C'est aussi pour lui l'occasion, convaincu par *Estienne* de l'inexorable nécessité pour la France d'aligner un grand nombre de chars, d'assurer une fabrication particulièrement intéressante pour la croissance de l'usine. A la demande pressante et officieuse d'*Estienne* et sans qu'aucun marché ne lui soit assuré, Louis *Renault* entreprend la construction de la première maquette: un engin aux dimensions exactes du futur char mais recouvert d'acier doux au lieu des plaques de blindages. Prévu pour être monté par deux hommes un conducteur et un mitrailleur ce prototype de 4 tonnes seulement est équipé d'un moteur de 30 CV; ses dimensions sont à peu près définitives: 5 m de long, 1 m 70 de large, 2 m 10 de haut. Sous l'impulsion dominatrice et les «coups de gueule» du Patron, tout ce que *Billancourt* compte d'ingénieurs et de techniciens, se trouve véritablement mobilisé sur ce projet que recouvrent les initiales « F T » et dont les premiers essais auront lieu fin janvier 1917: quatre mois pour l'étude et la réalisation du prototype d'un engin entièrement nouveau!

Pendant que naît ainsi le char léger, *Estienne* s'efforce d'intéresser l'Etat-Major à ce projet qui représente pour lui, à ce moment, l'aboutissement de «l'idée char». Codifié pour déjouer les espions qui, en principe, fourmillent, « Tracteur à chaînes type Louis Renault », le projet ne rencontre qu'indifférence. Plusieurs fois sollicité en vue de passer une première commande officielle de cinquante chars qui hâtera la mise au point du prototype, le Général, *Mourret*, directeur des Services Automobiles, se dérobe.

Obstiné, *Estienne* réussit à gagner à sa cause, un officier de l'État-Major du Général; un jour, il est avisé par cet officier que la commande de cinquante chars vient d'être passée. Soulagé et heureux, *Estienne* appelle au téléphone Louis *Renault*: hélas, c'était une confusion puisqu'il s'agissait en fait d'une commande de camions à chenilles. Convaincu qu'il lui sera impossible de vaincre l'inertie hostile des Services Automobiles, *Estienne*, qui a, entre-temps, été promu Général, s'adresse au Généralissime Joffre. En termes sans équivoque, il explique la situation: *Joffre* prend fait et cause pour le projet du char léger, il écrit au Sous-Secrétariat d'État à la Guerre et *Renault* reçoit officiellement commande... **d'un char**. .

A l'initiative de l'infatigable *Estienne*, la commission consultative de l'**Artillerie** d' Assaut, sous la présidence de *J.L. Breton*, se réunit le 30 décembre à *Billancourt*. Les Généraux chenus, les imposants colonels, les capitaines à moustaches, examinent les éléments du prototype, accompagnés par un *Louis Renault* survolté, silhouette à la Charlot, surmontée de l'inévitable chapeau melon. L'aréopage se transporte ensuite pour délibérer, à la Direction de l' Artillerie, place Saint-Thomas d'Aquin. Dans l'austère « Salon Rouge », sous les lambris, dans la triste lumière qui tombe du candélabre suspendu à 4 m de hauteur, le Général *Mourret*, vieux et défraîchi, fait connaître son opinion. Selon lui, le poids total de quatre tonnes lui paraît insuffisant, incapable d'assurer à l'engin la fonction d'un cuirassé terrestre; on sait qu'il préconise, par ailleurs, la construction d'un char de trente tonnes dont l'industrie française est, au demeurant, bien incapable d'assurer, sérieusement et en série notable, la fabrication. *Louis Renault*, soutenu vigoureusement par *Estienne*, défend avec acharnement l'idée de base: augmenter le poids du char, c'est entamer inexorablement la course à la puissance, c'est compliquer la fabrication, c'est retarder de plusieurs mois la mise en fabrication intensive des chars dont le nombre dans la bataille doit assurer l'efficacité stratégique. *Louis Renault* tient également, de façon essentielle, à conserver pour des raisons évidentes de prix de revient, son moteur de série, d'autant que, pour obtenir une puissance supérieure, il serait alors nécessaire de recourir au moteur d'avion dont la construction reste très limitée en nombre et la fragilité certaine dans l'utilisation envisagée qui nécessite de fréquents changements de régime.

Le moteur *Renault* présente, au demeurant, pour l'époque, de sérieuses qualités qui le placent à la tête des fabrications existantes. Il s'agit d'un 4 cylindres en ligne, 95 d'alésage et 160 de course; le carter moteur avec ses cylindres ceux-ci sont dits « borgnes » car ils ne sont pas coiffés par une culasse ainsi que le collecteur d'admission sont venus d'un seul bloc de fonderie. Le vilebrequin repose sur trois paliers et le graissage est assuré sous pression alors que l'époque le simple graissage par barbotage si précaire reste de règle.

Enfin, au terme d'une longue et pénible délibération à la commission, par 7 voix contre 3 (dont celle évidemment du Général *Mourret*), décide qu'il y a lieu, étant donné les demandes du Corps combattant, de passer commande en principe de cent à deux cents engins. Si *Louis Renault* respire enfin, *Estienne* quant à lui, qui songe à trois mille appareils pour percer en force le front allemand cache mal son désappointement. Lors de la réunion suivante de la commission, le 30 janvier 1917, le Général *Mourret* dont la rancune est vindicative s'élève à nouveau contre le projet du char léger; il exige de nouveaux essais avant que la commande définitive, entre-temps fixée à 150 chars, ne soit officiellement passée. Le 22 février, en grand patron qu'il est, c'est *Louis Renault*, lui-même qui, sans chapeau melon, en bourgeron de mécanicien, prend les commandes, seul à bord, du char léger.

Sans incidents notables les premiers essais s'effectuent sur les bords de la Seine, près de l'île Seguin qui deviendra le fief de *Renault*.

Hélas, brutalement, l'avenir du char léger se trouve d'un seul coup compromis: *Joffre*, qui apportait son soutien à *Estienne* vient d'être limogé. C'est *Nivelle* qui le remplace. A ce bouleversement dans les hautes sphères correspondent des ordres comminatoires pour *Renault*: fabriquer d'urgence et en priorité trois cents caterpillars pour le transport dans la zone de combat de l'artillerie lourde en parallèle à une mise en demeure catégorique du ministre de l'armement *Thomas*: « La maison *Renault* ne pourra, sous aucun prétexte utiliser la main d'œuvre destinée à la fabrication des caterpillars pour des travaux d'automitrailleuses sur chenilles ou chars de combat. »

Les Commandants en chef passent mais *Estienne* demeure, égal à lui-même. Devant cette décision, il se déchaîne,

tempête, offre sa démission, court les bureaux d'état-major et obtient, par sa seule ténacité, le 9 mars 1917, ce blanc-seing du Grand Quartier Général: « Il y a lieu de prévoir la continuation de la fabrication intensive des chars d'assaut dans le but de réaliser un matériel suffisant pour attaquer sur un front de cent kilomètres ».

C'est immédiatement pour *Louis Renault*, qui avait conçu et fabriqué sans aucune commande officielle le prototype du char léger, l'ordre de construire deux mille chars: une extraordinaire chaîne de fabrication à

improviser de toutes pièces, quinze mille tonnes d'acier à approvisionner dans ce pays saigné à blanc alors que la mise au point du prototype se poursuit sans relâche.

Le 14 mars 1917, transporté par un camion *Renault* à bandages pleins type FU, le prototype numéro deux aborde à l'aube les terres ravagées de l'ancien champ de bataille de Champlieu. Paysage lunaire, bouleversé par les cratères des 155 remplis d'eau, habité par d'énormes rats, traversé de réseaux barbelés où flottent encore au vent sinistre des lambeaux de capote, c'est maintenant le haut-lieu où l'artillerie d'assaut fait ses premières armes. Encore une fois seul au poste de pilotage c'est Louis *Renault* qui dirige l'engin vers les tranchées effondrées qu'il franchit à sa manière de char léger, en descendant au fond et remontant la pente inverse dans le rugissement de son moteur lancé à fond et le grondement de ses chenilles. Après quelques heures hachées d'arrêts pour des mises au point, des réglages, c'est la panne irrémédiable: un barbotin a cédé et la chenille est définitivement immobilisée. Nouveau retour à Billancourt dans la nuit à bord du grand camion ferrailant.

La bureaucratie proteste énergiquement contre cet enthousiasme créateur et *Estienne* reçoit une vigoureuse semonce personnelle du Ministre de l'Armement: « J'attire votre attention sur les inconvénients qui peuvent résulter de cette manière de faire: non seulement les indications que vous avez pu être amené à donner au constructeur, au cours ou à la suite de tels essais, n'ont pas eu le caractère officiel désirable, mais il est regrettable que les membres chargés de ces expériences n'aient pu assister aux toutes premières ».

Les plumitifs, les « chieurs d'encre », ne peuvent se résigner à voir naître sans eux, aussi vite et sans leurs contrôles tatillons, leurs éternels rapports, le nouveau char dont ils devinent pourtant les possibilités essentielles et le rôle déterminant dans l'issue de la guerre.

Inlassable, le Général *Estienne* mène son combat, la canne à la main, le képi incliné sur l'œil. Volontaire et tenace, il harcèle individuellement les membres du Comité Consultatif de **l'Artillerie** d'Assaut.

Le 10 avril, enfin, ce comité accepte à l'unanimité de confirmer la commande de mille chars et, sur la proposition *d'Estienne*, décide que « l'on cherchera à armer, si possible, soixante quinze chars avec un canon de 37 millimètres et on en armera au moins cinquante avec de tels canons ».

La précision du canon de 37 réalisé par **l'Atelier** d'Artillerie de Puteaux sous la direction du Commandant *Garnier* est reconnue mais, malheureusement, son encombrement rend très difficile son installation dans l'étroite tourelle du char léger. De plus, inconvénient majeur, il doit être servi par deux hommes et la tourelle ne peut en contenir qu'un seul. Dans un extraordinaire assaut de prouesses techniques et de décisions rapides, le Commandant *Garnier* et Louis *Renault* vont résoudre en quarante-huit heures ce délicat problème qui, en estimation optimiste, aurait pu mobiliser au long d'une année la fine fleur des théoriciens du Service Technique de l'armement. En une nuit le Commandant *Garnier* et ses assistants imaginent, et en réalisent les plans un 37 avec culasse automatique permettant ainsi au canon d'être servi par un seul homme; le lendemain, dans la journée, Louis *Renault* en fait exécuter la maquette, vérifiant ainsi le positionnement de l'ensemble à l'intérieur de la tourelle. Aucun atelier d'armement n'étant en mesure d'assurer cette fabrication nouvelle de cinquante canons de 37 à culasse semi-automatique, c'est encore Billancourt qui s'en chargera, ajoutant un nouveau problème à l'extraordinaire complexité des approvisionnements et des sous-traitances pour la réalisation des mille premiers chars. Pour apprécier les innombrables difficultés que suppose l'approvisionnement en matières premières on doit savoir que le classement des priorités en fourniture de guerre ayant été établi à une époque où les chars de combat n'existaient pas, leur fabrication n'est pas considérée comme prioritaire; il faudra attendre octobre 1917 pour que, en particulier, les plaques de blindage puissent être approvisionnées de façon à peu près normale.

La dernière bataille, en mai 1917, dans cette guerre pour les chars que livre sans trêve le Général *Estienne* est particulièrement rude: Albert *Thomas*, député socialiste, collaborateur assidu de l'«Humanité», ministre de l'Armement est parti à Saint-Petersbourg, porter le salut des socialistes français au camarade rouge *Kerensky*. Avant de partir il a suspendu, sur le vu des rapports partiels et partisans la commande des mille chars sans la moindre considération pour les approvisionnements gigantesques déjà réalisés pour cette fabrication. En son absence, la politique du parapluie affecte l'ensemble de ses collaborateurs et personne n'envisage la responsabilité de faire rapporter cette décision arbitraire. Une fois encore celui qui devient le « Père *Estienne* » engage contre **l'Administration** stupide un nouveau combat. Son

argumentation simple, logique, est percutante: d'accord, nous pouvons modifier et perfectionner ces chars, mais ce sont de nouveaux délais et partant, des milliers de morts inutiles. La grande et terrible question qu'il pose de toute sa force et de tout son poids: devons- nous construire des chars imparfaits et gagner la guerre, ou attendre l'engin idéal en la perdant?

Cet enthousiasme et cette définition impitoyable des responsabilités permettront à *Estienne* de gagner, enfin, la bataille des chars. Annulant d'office la décision d'Albert *Thomas*, le Comité accorde que: « sous réserve de modifications à déterminer à la prochaine séance, il y a lieu de poursuivre la fabrication des mille appareils *Renault* et il ne doit être apporté aucune perturbation aux prévisions antérieures pour les approvisionnements en matières premières».

Les premières séries de chars sont bien sûr imparfaites et le manque de matériel conduit à utiliser en char-école les engins destinés au combat éprouvés et insuffisamment mis au point, se révèlent souvent incapables de fonctionner convenablement; c'est ainsi qu'Émile *Borie*, le premier metteur au point et le premier conducteur –essayeur de char aux Usines *Renault*, en mission au camp de la Chapelle aux Pots pour apporter, en vue d'une attaque imminente; quelques modifications aux systèmes d'alimentation et aux réservoirs à essence, se trouve violemment pris à partie par les Officiers démoralisés par l'état du matériel. Au Commandant Gubernard du 1er Bataillon qui clame: « nous n'avons pas le droit de protester et nous devons nous faire casser la gueule sans discuter l'état du matériel» Émile *Borie* conseille de joindre directement Louis *Renault* au téléphone à *Billancourt*. Après une longue attente d'abord, puis une vive discussion entre les deux hommes, s'établit enfin un extraordinaire « circuit court », hors des formalités administratives: au petit jour, à bord d'un camion militaire déniché pour la circonstance, Émile *Borie* fait la route, vers l'usine; immédiatement reçu par Louis *Renault*, ils conviennent des modifications à apporter et, toute la nuit, une partie de l'Usine sera au travail pour produire les pièces nécessaires.

De retour à la Chapelle aux Pots, Émile *Borie* s'attaque toute la journée à la mise en place des renforcements nécessaires: modification des fixations de commandes de vitesses, remplacement des courroies, remplacement des axes de chenilles... A l'aube du jour suivant, après une approche nocturne de cinquante kilomètres, les chars attaquent victorieusement; toujours « dans le coup », le Général *Estienne* tiendra à féliciter Émile *Borie* pour son efficace intervention.

Maintenant, les chiffres de commandes émanant du Ministère de la Guerre subissent une vertigineuse ascension: 1 000 chars supplémentaires commandés à Louis *Renault*, plus 800 fabriqués chez *Berliet*, 600 chez *Schneider*, 300 à *Delaunay-Belleville*, 1 200 commandés aux Usines américaines pour lesquelles le Gouvernement américain envisage un programme de 4 800 chars. ,

Si Louis *Renault* n'avait demandé aucun droit pour les licences de fabrication accordées aux usines françaises pour construire son char léger, il réclamera et obtiendra cent mille dollars des Américains en 1918 pour sa licence.

Les lenteurs de la mise en fabrication, les tracasseries des divers bureaux d'études américains, feront que, au jour de l'Armistice, seulement une centaine de chars auront été construits et aucun n'aura encore été débarqué en *France* attaquent victorieusement; toujours « dans le coup », le Général *Estienne* tiendra à féliciter Émile *Borie* pour son efficace intervention.

Les lenteurs administratives françaises sont à l'échelle des lenteurs américaines puisque, à fin mai 1918, les Usines *Renault* ont livré environ 1000 chars au Ministère de l'Armement.

Sur ces 1 000 engins environ, 600 seulement ont été livrés au Ministère de la Guerre, les autres sont en essais au Centre de *Chalais-Meudon*; sur les 600 disponibles, moins de 300 parviennent au front, à l'artillerie d'assaut; les autres sont, pour 150 environ, consacrés à l'instruction, une centaine immobilisés dans divers dépôts, une trentaine répartis pour étude entre les différentes usines fabriquant sous licence, les commissions d'invention, les armées américaine et anglaise. Les 22 février 1918 le Général *Fayolle*, témoin extraordinaire de l'ensemble de la guerre, note dans ses « Cahiers secrets de la Grande Guerre»: manœuvre de tanks à *Champlieu*: vu les 6 tonnes *Renault*, leur mobilité est remarquable».

Dans les années qui suivirent la fin de la guerre jusqu'à la fin des années trente, les anciens de l'AS se réunissaient au mois juin en famille avec le Général *Estienne*

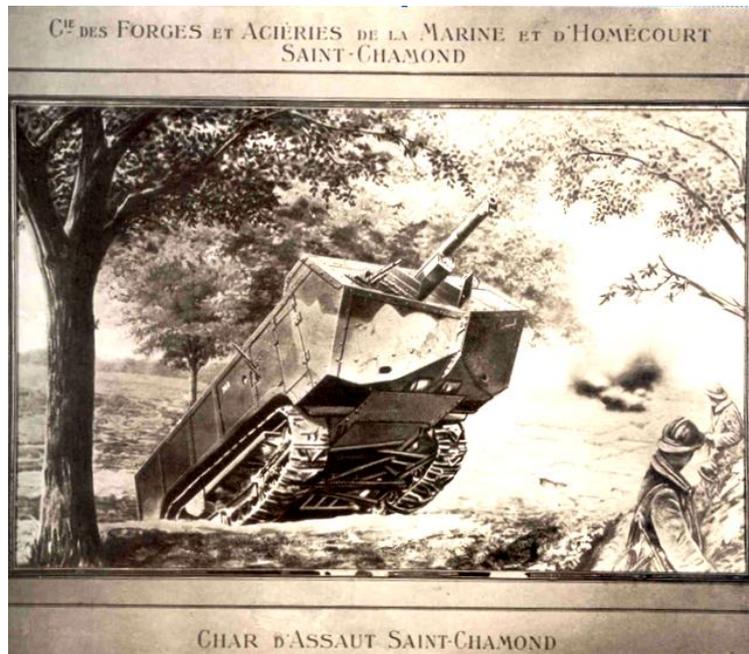


Revue à Champlieu, le Général Estienne regarde le défilé des Chars lourds Saint-Chamond



AS 31 - Saint Chamond MI AsT1 n° 62459 - Char du Capitaine Rime-Bruneau (Cdt de la 4^e Batterie)

Char Saint Chamond



Char Schneider



*Champ de tir canon C1, au nord du terrain d'exercice
de Champlieu, au lieu-dit "les Grands Monts"*



Photo collection du Lt Marie Hébrard (Groupe AS 6)

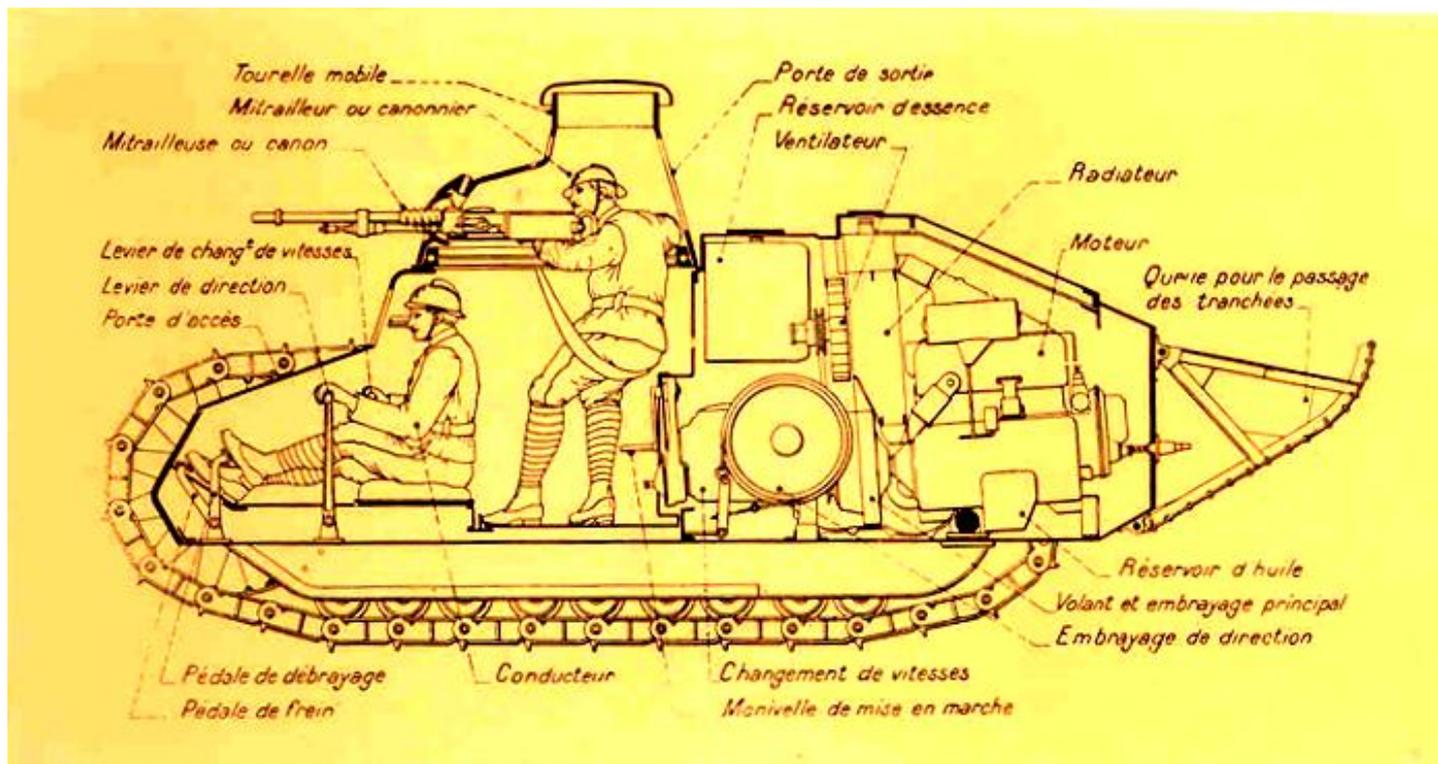
Champlieu (printemps ou été 1917) - Schneider M1 du Groupe AS 6 au tir canon sur le champ de tir C1.



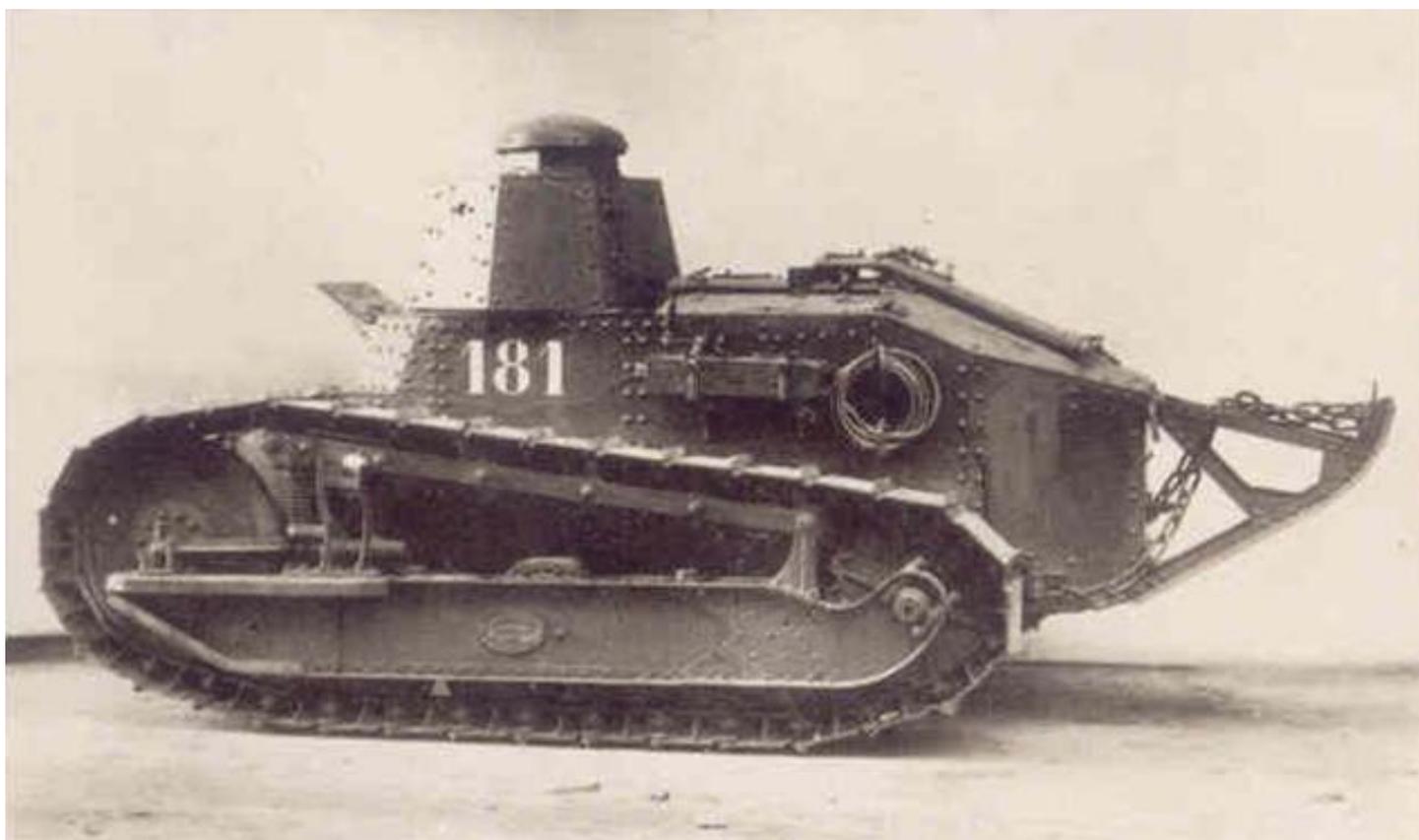
En essai de franchissement de tranchées étroites, le char Schneider N° 1.

Photo: E. C. Armées





Coupe du char Renault FT



Char Renault FT