

Le T.13 (1934-1940) : un blindé parmi les Hommes

Histoire anthropologique d'un « bac » de l'Armée belge

Mémoire réalisé par
Pierre Muller

Promoteur(s)
Emmanuel Debruyne

Année académique 2016-2017
Master en Histoire finalité communication

Avant-propos

Nous tenons à remercier les personnes nous ayant aidé à réaliser ce travail de longue haleine :

-Tout d'abord, notre promoteur, le Professeur Emmanuel Debruyne qui, par sa disponibilité et ses remarques judicieuses, a contribué à la réalisation de ce mémoire.

-Ensuite, le Lieutenant-Général e.r. Yvon Brunin et les membres du Belgian Tank Museum qui nous ont ouvert leurs archives et leurs albums photos avec générosité. Leurs conseils et leurs expériences à bord de blindés ont apporté une réelle plus-value à cette étude. Publier un article dans leur magazine fut pour nous un cadeau¹. Qu'ils reçoivent ici l'expression de nos remerciements les plus sincères.

-N'oublions pas monsieur Hugues Wenkin, ingénieur de formation et « tankophile » par passion. Son aide concernant les données physiques et mécaniques du T.13 nous fut très précieuse.

-Que le personnel du centre de documentation du Musée Royal de l'Armée reçoive notre gratitude pour sa disponibilité et sa gentillesse.

-Le 1^{er} Caporal-Chef Jean-Marie Wallon, du Bataillon des Chasseurs Ardennais de Marche-en-Famenne. Sa visite très vivante et émouvante du Musée des Chasseurs Ardennais, ainsi que l'ouverture de ses archives, nous ont fourni des renseignements particulièrement intéressants.

-Un grand merci à mes amis de la Maison de l'Histoire, du Cercle historique, à celles et ceux qui ont fait de ces études en Histoire un moment riche en aventures, en amitiés et en épanouissement. C'est avec un réel plaisir que nous avons pu croiser leurs routes et espérons les recroiser à l'avenir.

-Enfin, sans nos parents et notre famille, notre « aventure » n'aurait certainement jamais vu le jour. Par leur soutien, par leurs sacrifices, ils nous ont permis de réaliser un objectif important : devenir historien.

¹ MULLER P., « Le 47 mm sur Mark VI, ou l'histoire de l'éléphant et de la puce », dans *Tank Museum News*, n°125, 2017, p. 4-13.

I) Introduction

En 2014, sur le terrain d'entraînement de Bergen-Hohne en Allemagne, les derniers chars Léopard² de la Défense poussent leurs derniers rugissements³. Ceux-ci sont alors remplacés par des engins à roue de type Pandur⁴ et Mowag Piranha⁵. Une page se tourne alors dans l'histoire de l'Armée belge : celle des blindés de combat chenillés.

Dans ce mémoire, nous allons nous intéresser à l'un des premiers engins de combat chenillés utilisé par les forces armées belges: le T.13. Toutefois, nous ne nous contenterons pas d'une approche technique de l'engin. Nous ferons une étude plus « humaine » en nous posant la question suivante : quels sont les rapports entretenus entre le T.13, les hommes et leur société ? Comme tout armement, le char est soumis à toute une série de jugements de valeur de la part de ses concepteurs, de ses servants et de la société humaine en général. Ceux-ci débutent dès la conception du véhicule. Les jugements portent sur les capacités techniques de l'engin (vitesse, protection de l'équipage, capacité de destruction de l'adversaire, etc.) ou bien sur son comportement lors de son utilisation (pannes, inconfort, etc.). Un blindé peut en effet avoir d'excellentes capacités techniques, mais être détesté de ses équipages en raison d'un manque de fiabilité. De fait, pour certains, le char est celui qui défend et/ou qui assure leur survie au combat. Pour d'autres, il est l'arme pouvant potentiellement donner la mort. Cependant, il n'y a pas que l'aspect technique et l'ergonomie du véhicule qui entrent en ligne de compte pour juger un véhicule. En effet, celui-ci est également évalué en fonction de critères politiques et économiques. Il faut dire que le prix du véhicule, ainsi que son impact sur l'industrie nationale, pèsent lourd dans le choix ou non de s'en doter.

Ceux qui ne l'utilisent pas se l'approprient parfois de façon plus symbolique lors de défilés ou de manœuvres (pour les soldats ne servant pas dans les unités dotées de T.13). Notre

² Produit à partir de 1965, le char Léopard I est l'une des composantes majeures des défenses terrestres de l'Otan au cours des années les plus chaudes de la Guerre froide. Ce char d'origine allemande et produit par Krauss-Maffei, est utilisé à raison de 335 exemplaires par l'Armée belge. Il est équipé d'un canon de 105 mm et est servi par un équipage de quatre hommes.

JACKSON R., *Chars et véhicules blindés*, Bath, Parragon, 2008, p. 210.

³ « L'Armée belge se sépare du char Léopard », sur le site http://www.rtb.be/info/belgique/detail_l-armee-belge-se-separe-du-char-leopard?id=8352380 (page consultée le 28/01/2016).

⁴ Le Pandur est un véhicule transport de troupes à six roues motrices conçu en 1994 par la firme autrichienne Steyr. Il est construit à plus de 500 exemplaires pour cinq pays, dont la Belgique.

JACKSON R., *op. cit.*, p. 298.

⁵ Le Mowag Piranha est un véhicule de combat d'infanterie léger à huit roues assemblé par le groupe Suisse Mowag. Capable de transporter onze hommes, il peut emporter une gamme importante d'armements, ce qui lui permet de remplir une vaste gamme de missions (ambulance, reconnaissance, commandement, antichar, etc.). L'Armée belge en utilise de nombreux exemplaires.

JACKSON R., *op. cit.*, p. 241.

démarche visera à faire parler le T.13 sur les pratiques humaines et militaires s'y rapportant. À l'heure actuelle, ce type d'approche du blindé commence à se développer dans le domaine artistique. Au cinéma, avec les films *Lebanon*⁶ et *Fury*⁷, dans les domaines de la bande dessinée et du roman de jeunesse avec *Cette machine tue les fascistes*⁸ et *Un tank nommé « éternité »*⁹. Cependant, ce n'est pas encore tellement le cas dans le domaine scientifique. Dans son ouvrage sur les mythes, les symboles et les réalités liés aux armes, François Cochet¹⁰ consacre tout de même un court passage au cas des blindés.

Comme pour tous les systèmes d'armement nécessitant des servants, la valeur du char vient essentiellement des hommes composant son équipage indispensable à son service¹¹. Pour le soldat l'utilisant chaque jour, le char représente un endroit de vie, un monde dans le monde qu'il faut s'approprier et dompter. Certains d'entre eux créent une véritable relation avec leur engin qui leur permet de tuer sans être tués. Si leur arme leur appartient, ils appartiennent également à leur arme¹². Cette appropriation passe par une expérience sensorielle : l'ouïe doit supporter le bruit du moteur, l'odorat l'odeur de l'huile et de l'essence, le toucher la chaleur ambiante ou la froideur du blindage, etc. Quels sont les sentiments éprouvés par les équipages de ces engins et quelle est leur appréciation du T.13 ? Est-ce une relation d'amour-haine ? Quoi qu'il en soit, vivre ce type d'expérience est aujourd'hui assez rare. En effet, en Belgique, avec le remplacement des chars par des véhicules à roues et la disparition du service militaire, seuls quelques militaires, vétérans et reconstituteurs¹³, peuvent véritablement témoigner de l'expérience de la vie dans un char. Cependant, pour le meilleur et pour le pire, de 1916 (année de l'apparition des chars¹⁴) à aujourd'hui, de nombreux jeunes gens ont vécu une

⁶ De Samuel Maoz (2010). Ce film retrace l'histoire d'un tireur de blindé israélien hanté par son char. Tourné presque entièrement à l'intérieur du char, le film montre la pression que subit un équipage de blindé au combat.

⁷ De David Ayer (2015). Ce film relate les péripéties vécues par un « bleu » au sein d'un équipage de char Sherman lors des derniers combats de la Seconde Guerre mondiale. Bien que certaines scènes soient historiquement contestables, ce film a le mérite de mettre en lumière les relations parfois complexes entretenues entre les différents membres d'un équipage de char.

⁸ PÉCAUD J.-P. et MAVRIC S., *Cette machine tue les fascistes*, Paris, Delcourt, 2016.

Cette bande dessinée de Jean-Pierre Pécaud et Senad Mavric raconte l'histoire d'un char soviétique Joseph Staline I au travers des divers conflits qu'il a traversés (de la prise de Berlin en 1945 à la guerre d'Afghanistan en 2001). Dans cette BD assez réussie, l'accent est mis sur les relations entretenues entre le char, son équipage et ses concepteurs.

⁹ BOUSQUET P., *Un tank nommé « éternité »*, Metz, Editions Serpenoise, 2010.

Dans ce roman destiné à la jeunesse, Patrick Bousquet réussit à donner vie à un char Sherman. Soixante-cinq ans après la fin de la guerre, ce char se lance sur la piste des assassins de son équipage.

¹⁰ COCHET F., *Armes en guerre. XIXe-XXIe siècle. Mythes, symboles et réalités*, Paris, CNRS Éditions, 2012.

¹¹ FORTY G., *L'encyclopédie illustrée des tanks*, Terres Éditions, Paris, 2013, p. 13.

¹² COCHET F., *op. cit.*, p. 12.

¹³ Les reconstituteurs ont cependant une expérience plus limitée de la vie à l'intérieur d'un char dans la mesure où ils ne vivent pas réellement de situations de combat.

¹⁴ MENAT C., « La destinée européenne du char Mark V, entre Grande-Bretagne et continent. », dans *Tank Museum News*, n°119, 2015, p. 15-28.

expérience de vie dans le blindé. Pour les civils, le blindé peut être un symbole de puissance, de répression, ou encore un objet contribuant au développement industriel et économique du pays. De fait, la production de ce type d'engin nécessite des moyens importants, que ce soit au niveau industriel ou humain.

Pourquoi le choix du T.13 ? Tout d'abord parce que, à l'inverse des célèbres Tigre¹⁵ et Sherman¹⁶, à priori plus « sexy » pour un historien militaire, le T.13 n'a jamais donné lieu à une littérature abondante, à l'exception de quelques articles parus dans des magazines spécialisés. De plus, peu de gens savent aujourd'hui que l'Armée belge disposait de blindés en 1940. De ce fait, la mémoire des soldats ayant combattu dans ces engins est tombée dans les oubliettes de l'Histoire. En outre, s'il ne s'agit pas de la première machine réalisée à partir d'une pièce d'artillerie préexistante et d'un châssis de tracteur à chenilles, ce blindé est l'un des premiers engins pensé comme chasseur de char, ce qui implique la création de nouvelles techniques de combat et d'utilisation. La doctrine d'emploi d'un chasseur de char est radicalement différente de celle d'un char d'assaut classique. Il est donc extrêmement intéressant de voir comment ce type nouveau d'engin est vu par ses créateurs, par les sphères dirigeantes de l'armée, mais aussi par ceux qui les manœuvrent et les utilisent. Il est également pertinent de voir quelles sont les réactions des victimes potentielles de la machine : les Allemands. Considèrent-ils le T.13 comme un adversaire négligeable ? Au contraire, en ont-ils peur ? Il serait dommage de traiter de la relation entre les hommes et cet engin sans se pencher sur les moments où ils ne combattent pas, c'est-à-dire en temps de paix. L'entretien, l'entraînement, les présentations à la population sont aussi des moments d'appropriation de la machine par l'Homme. Cette approche du temps de paix est d'autant plus intéressante que, dans notre cas, ce « temps de paix » est celui des années 1930. Le contexte politico-économique de ces années va jouer un grand rôle dans les choix effectués par les hommes concernant le T.13.

Il s'agira donc de voir précisément quels sont les acteurs de la vie du char aussi bien en temps de paix qu'en temps de guerre. Il ne faut pas oublier que l'engin dans sa forme matérielle n'arrive qu'à la fin d'une chaîne de décisions et de choix complexes et variés toujours justifiés

¹⁵ Le char allemand Tigre I a été développé dès 1941 afin de contrer les blindés soviétiques. Terreur des tankistes alliés, sa production est toutefois insuffisante pour changer le cours de la guerre. Ses capacités destructrices provoquèrent une véritable psychose chez les tankistes alliés qui en firent un véritable mythe. JACKSON R., *op. cit.*, p. 128-129.

¹⁶ Le char Sherman est le char américain le plus produit lors de la Seconde Guerre mondiale. Bien qu'inférieur à la plupart des blindés allemands, il restera en service de nombreuses années après 1945. Il est présenté dans de nombreux livres et films et a été produit massivement sous forme de jouets ou de maquettes. JACKSON R., *op. cit.*, p. 138-139.

par des représentations mentales ou des nécessités techniques¹⁷. Les rapports entre ces engins et la société civile sont également intéressants à étudier. À cette époque, les civils vivent dans une société où les moyens de locomotion motorisés ne sont pas légion. L'apparition de ces engins chenillés, soigneusement organisée par les militaires, a dû les marquer et susciter chez eux diverses émotions. Par le biais de la photographie, certains d'entre eux ont tenté de s'approprier de façon symbolique le T.13.

Nous débuterons en expliquant le processus de création du T.13. Nous commencerons en voyant quelles raisons ont pu influencer la mise en chantier d'une chenillette antichar. Ce processus de création donne naissance à des engins et des types de T.13 parfois fortement différents que nous présenterons. Par après, nous déterminerons quelles sont les missions confiées aux T.13. Ce chapitre se terminera par l'évocation de la distribution du T.13 dans différentes unités de l'Armée belge. Tout au long de ce premier chapitre, nous verrons comment le chemin de création emprunté par les hommes a été marqué par les expériences acquises par ceux-ci.

Dans les chapitres suivants, nous verrons comment la machine peut être au service de l'homme. Pour cela, nous utiliserons quatre spectres différents. Le premier, intitulé « se déplacer », a pour objectif de présenter les choix effectués pour assurer une mobilité optimale à l'engin et son équipage. Le deuxième axe d'analyse est intitulé « se protéger ». Il présentera les différents mécanismes de protection mis en place pour protéger l'équipage du T.13 des attaques extérieures (militaires ou météorologiques) ou même intérieures (comme les projections d'huile, etc.). En troisième lieu, nous aborderons le thème de « tuer ». Il s'agira de voir quel est l'armement attribué au T.13, ainsi que son ergonomie. Ceux-ci doivent être optimaux pour venir à bout de l'adversaire. Par après, nous analyserons comment le véhicule est servi par son équipage, comment les corps de ces soldats font face au véhicule, ainsi que les moyens mis en place pour supporter ou atténuer les éventuelles atteintes causées par les odeurs, les vibrations, les bruits, etc. Bien entendu, à ce chapitre, succèdera un autre traitant de l'appréciation du véhicule auprès de ses équipages, mais également auprès du monde civil.

Un autre thème abordé est la place du T.13 dans la culture militaire et civile. Dans la culture militaire, l'appartenance des équipages au T.13 est aussi marquée par un uniforme et des badges particuliers. Pour dompter leur engin, les soldats qui le montent tentent de le rendre particulier en peignant sur sa cuirasse des motifs décoratifs. En aviation, cela s'appelle « *nose*

¹⁷ COCHET F., *op. cit.*, p. 14.

art ». Dans le domaine des blindés, ce phénomène est nommé « *hull art* ». Nous aborderons la place prise par cet art sur les T.13. Nous quitterons ensuite le monde militaire pour le monde civil. Ce dernier doit également s'approprier le T.13. Il est donc intéressant d'observer par quels canaux cela est possible en temps de paix : défilé, presse, etc. Les sources nous ayant également donné des informations sur les interactions entre civils et T.13 au cours de la campagne de mai 1940, nous analyserons également celle-ci dans ce chapitre.

Le dernier chapitre sera consacré au destin du T.13 après la capitulation de mai 1940. Au travers de documents iconographiques, nous analyserons comment les troupes allemandes se sont réapproprié l'engin après l'avoir combattu. Cette réappropriation passe par des modifications du châssis, de la peinture, des emblèmes peints. Nous verrons également si le concept de chenillette antichar a survécu à la campagne de mai-juin 1940. Pour cela, nous porterons plus particulièrement notre regard sur un engin équipant l'armée belge de l'après-guerre : le CATI. Nous nous attarderons aussi sur le destin particulier du dernier exemplaire de T.13 encore visible du public. Propriété du Musée Royal de l'Armée, il est conservé dans la section « Seconde Guerre mondiale » de l'institution bruxelloise. Bien qu'une rumeur persistante fasse état de la présence d'un autre T.13 en Italie, l'existence de ce dernier n'a jamais pu être prouvée. Outre le(s) dernier(s) exemplaire(s) survivant(s), les hommes peuvent être en contact avec le T.13 via des illustrations dans des livres ou via le modélisme. Nous aborderons brièvement ces thématiques.

Nous concluons en montrant que l'étude d'un objet comme un blindé doit non seulement se baser sur des éléments mécaniques bruts, mais aussi sur des données anthropologiques, psychologiques et culturelles. En effet, l'objet seul n'est pas autonome, il a besoin de l'Homme dès sa création. Ce dernier lui donne également une histoire et le fait entrer dans sa culture en le représentant sous forme de dessins, ou sous forme d'objets dérivés (maquettes, etc.). Cependant, si l'objet appartient à l'Homme, l'inverse est également vrai. Cela est particulièrement visible dans la tenue des soldats qui montrent leur appartenance au T.13 en portant des écussons spécifiques. Au combat, cette appartenance est portée à son paroxysme, car, à cet instant, la vie de chacun des membres de l'équipage du T.13 dépend certes de son entraînement, mais aussi des capacités techniques et physiques du véhicule.

À l'heure actuelle, il est toujours possible d'admirer des engins statiques dans les musées ou sur les places des villages, mais également des engins en mouvement lors d'événements tels

Tanks in Town¹⁸. Bien que nous vivions dans une société pacifiste, du moins dans le discours, les chars et les armes en général attirent toujours la curiosité, parfois morbide, faut-il le dire, du grand public. Il est donc intéressant de rappeler au public que ces engins doivent être mis en relation avec la société humaine.

La rédaction d'un mémoire sur une vision anthropocentrée d'un système d'armement implique le recours à de nombreuses sources et à un nombre conséquent de travaux qu'il convient d'aborder avec un œil critique. Le choix de ces derniers ne doit absolument pas s'arrêter à leur appartenance ou non à la science historique. En effet, de nombreux travaux issus des autres sciences humaines sont requis pour effectuer une approche humaine d'une arme. C'est pourquoi, nous avons utilisé des travaux d'anthropologues, de sociologues et de psychologues¹⁹. De même, les sciences exactes nous ont été utiles pour aborder les enjeux techniques de l'armement et de la protection. Ces enjeux ont au final une certaine influence sur l'homme qui doit mettre en œuvre le système d'armement et se fier à celui-ci.

Les sources utilisées sont variées. Les premières sont les fonds Moscou du Musée Royal de l'Armée à Bruxelles. Ceux-ci, revenus il y a quelques années de Russie, contiennent de nombreux documents relatifs au T.13. Ils traitent surtout de sa création, de son utilisation et de sa répartition dans les unités. Ils sont donc extrêmement intéressants à consulter. La seule difficulté rencontrée est le mauvais état d'une partie du fonds 3326, portant sur des tests et modifications mécaniques effectuées sur le T.13 (mauvais état probablement dû aux conditions de conservation en Russie et/ou en Allemagne). Au Musée Royal de l'Armée, nous avons également consulté les fonds consacrés au T.13 se trouvant au sein de l'a.s.b.l. Belgian Tank Museum. Ceux-ci ont été constitués par les bénévoles de l'association à partir de dons ou d'achats. Là, nous avons trouvé de nombreux documents, notamment des manuels d'entretien et de conduite du T.13, ainsi que de nombreux documents iconographiques et deux témoignages d'équipages du blindé. De plus, les membres de cette association ayant à cœur de s'occuper bénévolement de la collection de tanks et de véhicules blindés du Musée Royal de l'Armée m'ont conseillé de façon efficace sur certains aspects techniques et humains du

¹⁸ Site officiel de Tanks in Town : http://www.tanksintown.be/FR/Principale_FR.html (page consultée le 30/04/2016).

¹⁹ Par exemple : CAPLOW T. et VENESSON P., *Sociologie militaire*, Paris, Armand Colin, 2000 ; CHANDESSAIS C., *La psychologie dans l'armée*, Paris, Presses Universitaires de France, 1959 ; DE LA MAISONNEUVE E., *Le métier de soldat*, Economica, Paris, 2002 ; ETZIONI A., *A Comparative Analysis of Complex Organizations*, New York, The Free Press, 1971 ; FELD M., *The structure of violence. Armed Forces as Social Systems*, Londres, Sage Publications, 1977.

T.13. Le colonel e.r. Pardon nous a d'ailleurs beaucoup aidé concernant la structure de ce mémoire.

Pour trouver des documents sur l'engin et son aspect humain, nous nous sommes rendu au Musée des Chasseurs ardennais au Camp Roi Albert à Marche-en-Famenne. Les Chasseurs ardennais sont, en effet, la première unité à avoir été dotée de T.13. De plus, la popularité de celle-ci au sein de la population ardennaise a donné lieu à de nombreux défilés au cours desquels ils présentent leurs engins. Cela nous a permis de trouver des documents montrant la relation entre le public civil et le T.13. Les autres documents relevés dans ce musée traitant plutôt de la vie des équipages du chasseur de char dans les casernes. Bien entendu, comme au Belgian Tank Museum, nous avons pu compter sur les conseils judicieux de militaires. Par après, nous nous sommes rendu au CEGES à Bruxelles afin d'y glaner un témoignage d'équipage.

Lors de l'exploitation de ces sources d'origine militaire, nous avons été attentifs à plusieurs choses. La première est que peu de photos dont nous disposons ont été prises dans l'action. Même en temps de guerre, beaucoup de prises de vues ne montrent pas les combats²⁰. Il s'agit donc de bien cerner toutes les éventuelles mises en scène, ainsi que leurs significations. De plus, certains documents, comme les cartes postales et le film de propagande *Ceux qui veillent*, sont également des mises en scène de la part des autorités militaires destinées à faire passer un ou plusieurs messages à la population civile. Les cadrages utilisés pour les photos et les films, qu'ils soient de source militaire ou non, nous renseignent également sur les intentions du preneur de vue. Il faudra donc y prêter attention. Enfin, un autre élément auquel il faudra être attentif est de bien identifier les acteurs mentionnés dans les sources. Sur les photos, l'identification des militaires et/ou de l'unité à laquelle ils appartiennent est parfois problématique du fait du cadrage, du manque de qualité de l'image ou de l'absence de signes distinctifs. Sur les documents écrits, l'usage d'abréviations et de codes rend aussi la tâche d'identification compliquée.

Outre les archives « militaires », nous nous sommes penché sur des archives émanant de la société civile. Nous avons commencé par la presse. Les clivages politiques étant encore fortement présents dans la presse de cette époque, elle nous permet également de voir quelles sont les tendances politiques favorables à l'utilisation de ces engins chenillés. Pour cerner les éventuels débats politiques ayant eu lieu au sujet du T.13, nous avons consulté les archives

²⁰ GERVEREAU L., *Montrer la Guerre ? Information ou propagande*, Paris, Isthme, 2006, p. 12-13.

parlementaires. Dans celles-ci, nous avons repéré quelles étaient les tendances politiques favorables ou défavorables à la motorisation de l'Armée belge, et donc à la création de blindés. Là aussi, il a été capital de bien identifier aussi bien les acteurs, que les réalités politiques de l'époque. À cette fin, nous avons consulté des documents issus du Centre Emile Vandervelde de Bruxelles. Ils nous ont permis de voir le positionnement de la gauche de l'échiquier politique face au T.13 (les positions des partis situés plus à droite étant bien traitées dans les archives parlementaires).

Les cartes postales, elles aussi, sont des témoins pertinents. Elles permettent aux militaires de présenter leur matériel aux civils. Une autre production à destination de la société civile est le cinéma. Au cours de nos recherches, nous avons eu la chance de localiser un film de propagande mettant en scène des T.13 : *Ceux qui veillent*²¹. Dans celui-ci, nous voyons l'engin conservé au Musée Royal de l'Armée. Par hasard, nous avons trouvé un deuxième film présentant des T.13. Cette séquence filmée est l'œuvre d'un civil vivant dans la région de Mons. Elle est présentée en partie au Mons Memorial Museum. Nous avons également repéré des éléments intéressants dans les archives parlementaires. Ceux-ci concernent surtout la motorisation des unités belges. Enfin, nous nous sommes tournés vers le monde du jouet et du modélisme. Bien que ludique, il s'agit également d'une forme d'appropriation de l'arme par l'homme. Ne pas l'aborder serait une erreur.

Les travaux utilisés pour ce mémoire sont assez variés. En premier lieu, nous avons exploré la bibliographie consacrée au T.13. Si le T.13 n'est abordé que très partiellement par des monographies, de nombreux articles lui sont consacrés dans des revues spécialisées comme *le Tank Museum News*, *le Trucks'n Tanks Magazine* et *le Bulletin d'information du Centre liégeois d'histoire et d'archéologie militaire*. Ces articles abordent généralement les différents aspects techniques des engins, ainsi que leur distribution au sein de l'Armée belge. Peu d'entre eux abordent la question des équipages. De plus, la plupart des auteurs n'ont pas eu l'occasion de consulter les fonds Moscou lors de la rédaction de leurs articles. Grâce à nos recherches dans ce fonds, nous avons donc complété certaines informations restées vagues ou bien apporté de nouveaux éléments à l'histoire de cet engin. Certaines analyses impliquant d'autres engins blindés, nous avons également utilisé quelques ouvrages encyclopédiques sur

²¹ Ce film réalisé par Gaston Schoukens a été tourné en 1939. Sorti dans les salles le 28 février 1940, il a pour but de rassurer la population belge sur la protection du pays. Durant près d'une heure, le spectateur peut voir les nouveaux matériels acquis par l'Armée belge et le savoir-faire des soldats.

SCHOUKENS G., *Ceux qui veillent. La Belgique est bien défendue*, Les Productions Gaston Schoukens et Paramount, 1939, sur <https://www.youtube.com/watch?v=amj1HSr9ss8> (page consultée le 9/08/2016).

la question. Bien entendu, nous avons sélectionné des ouvrages fiables émis par des institutions qui le sont tout autant (par exemple, *L'encyclopédie illustrée des tanks* de Forty²² a été supervisée par le personnel du Musée des blindés de Bovington, la Mecque des amateurs de blindés).

Notre mémoire est centré sur l'anthropologie de l'armement. Ainsi, nous avons eu recours à des travaux émanant de sciences auxiliaires comme la psychologie ou l'anthropologie. N'existant pas ou peu de livres traitant de l'anthropologie dans le domaine des blindés, nous avons débuté notre travail en lisant des ouvrages d'historiens portant sur l'anthropologie de l'armement en général : *Les armes et la chair*²³ de Stéphane Audoin-Rouzeau²⁴ et *Armes en guerre (XIX^e-XXI^e siècles). Mythes, symboles, réalités*²⁵ de François Cochet²⁶. Ces livres sont extrêmement importants. Dans ceux-ci, des historiens tentent de saisir les liens pouvant exister entre les hommes et les armes. De plus, ces travaux récents présentent des bibliographies très fournies. Bien entendu, outre ces documents, nous avons exploité des études issues de sciences sociales comme l'anthropologie et la psychologie. Elles nous ont également été très utiles. Ils nous ont permis de saisir quels mécanismes sociaux et psychologiques peuvent intervenir dans la vie du soldat, et dans certains cas, dans la vie d'un membre d'équipage de blindé.

Enfin, nous nous sommes tourné vers le cinéma. Il existe des films présentant les liens entre les différents membres d'équipage d'un blindé et les hommes d'équipage et leur engin. Certes, le plus connu est *Fury* de David Ayer (2015), il convient de souligner la pertinence de *Lebanon* de Samuel Maoz (2010). Si le premier à l'avantage de présenter des blindés de la Seconde Guerre mondiale, période durant laquelle le T.13 a été utilisé, le second se penche davantage sur la psychologie des équipages de blindés et à un côté moins « Hollywoodien ». Bien entendu, nous les avons exploités comme des œuvres de cinéma et non comme des travaux scientifiques à part entière. Elles nous ont permis d'enrichir notre questionnement.

²² FORTY G., *op. cit.*

²³ AUDOIN-ROUZEAU S., *Les Armes et la chair : trois objets de mort en 14-18*, Paris, Armand Colin, 2009.

²⁴ Stéphane Audoin-Rouzeau est un historien français spécialisé dans l'anthropologie historique du phénomène guerrier à l'époque contemporaine. Actuellement, il est président du Centre de recherche international de l'Historial de la Grande Guerre de Péronne et directeur d'étude à l'EHESS.
<http://cespra.ehess.fr/index.php?2146> (page consultée le 07/02/2016).

²⁵ COCHET F., *op. cit.*.

²⁶ François Cochet est un historien français spécialisé dans l'expérience guerrière de terrain du 19^e au 21^e siècle. Il est actuellement professeur d'université à Metz.
<http://crulh.univ-lorraine.fr/content/cochet-francois> (page consultée le 07/02/2016).

Enfin, N'ayant pas eu d'expérience professionnelle au sein de l'armée, nous avons jugé bon de recourir aux conseils pertinents des militaires, à la retraite ou non. La plupart de ceux-ci gèrent les différentes institutions dans lesquelles nous nous sommes présenté. Ils ont en effet une excellente connaissance des différents rouages de l'armée ainsi que des réalités des situations de combat. De même, les conseils prodigués par Hugues Wenkin, ingénieur et passionné des blindés, nous ont été très précieux.

II) Chapitre 1 : la création et la distribution du T.13 : des enjeux à la fois politiques et militaires

La naissance d'un engin comme le T.13 est le fruit d'une réflexion où interviennent plusieurs éléments : intérêts stratégiques, tactiques et politiques. Parfois, la mise au point d'un projet peut se faire à partir de structures déjà existantes. C'est notamment le cas du 47mm sur VCL²⁷ T.13. Bien qu'étant un engin unique, il est conçu à partir de deux structures préexistantes : le tracteur T.13 créé par la firme anglaise Vickers-Carden-Loyd et le canon de 47mm conçu et fabriqué par la Fonderie Royale des Canons²⁸.

La mise au point de ce qui n'est encore qu'un projet se poursuit dans les bureaux d'études. Dans le cas du T.13, ce sont les ingénieurs de la Fonderie Royale des Canons qui sont chargés de la mise au point du T.13 armé du canon de 47mm dès 1933. Ces techniciens font des choix parfois difficiles, mais toujours motivés par des raisons bien précises. Notre engin n'échappe pas à cette règle. Bien entendu, les concepteurs doivent tenir compte des demandes des décideurs politiques et militaires. Ceux-ci, comme les créateurs de l'engin, ne l'utiliseront pas de manière directe sur le champ de bataille. Ils vont émettre les règles d'utilisation du véhicule et vont imaginer des tactiques de combat pour celui-ci²⁹. Comme nous pouvons le voir dans les documents concernant le T.13, ainsi que dans l'histoire des blindés en général, les décideurs et les ingénieurs trouvent un consensus afin de créer une arme convenant aux uns et aux autres. Pour le T.13, un autre acteur entre en jeu : la firme Vickers-Carden-Loyd. Elle n'hésite pas à conseiller, voire interpeller, les ingénieurs de la Fonderie Royale des Canons, ainsi que les officiers responsables de l'achat des véhicules. Une mauvaise utilisation du châssis conçu par cette firme anglaise pourrait donner une mauvaise réputation à celle-ci.

²⁷ Vickers-Carden-Loyd.

²⁸ En 1803, Napoléon Bonaparte décide de créer à Liège une fonderie de canons. Cette décision est dictée par son projet d'envahir l'Angleterre et par le savoir-faire liégeois en matière d'armement. Après Waterloo, la fonderie est utilisée par les Russes, puis par le gouvernement des Pays-Bas. Elle prend alors le nom de « Fonderie Royale des Canons », dénomination qu'elle gardera après 1830. Durant la seconde moitié du XIX^e, la concurrence étrangère pousse la fonderie à s'allier à la société Cokerill. Il est à noter que, outre des pièces d'armement lourd, la F.R.C. produit des œuvres d'art. Au cours de la Première Guerre mondiale, les Allemands s'emparent de l'usine et de ses outils. Durant l'entre-deux-guerres, la fonderie connaît quelques difficultés suite à un contexte socio-économique peu favorable. Cependant, elle parvient à développer un canon antichar de 47 mm qui jouit d'une bonne réputation. Il sera employé sur le Mark VI et le T.13. Après la Seconde Guerre mondiale, la fonderie fusionne avec la Manufacture d'Armes de l'État et devient l'Arsenal de l'Armement et est transférée à Rocourt.

DESCY A., « Histoire de la fonderie de canons de Liège », dans Bulletin d'information du Centre Liégeois d'Histoire et d'Archéologie Militaire, janvier-mars 2003, p. 47-49.

²⁹ C'est-à-dire son utilisation sur le champ de bataille.

Après cette phase, essentiellement matérialisée sur le papier ou dans des maquettes, les créateurs et commanditaires de l'engin évaluent les performances réelles de celui-ci via un prototype. Grâce aux observations faites lors des tests, le prototype peut subir quelques modifications permettant ainsi d'accroître ses performances et/ou son confort. Après cela, l'engin peut alors être mis en production et distribué aux troupes. Signalons que, dans certains cas, le processus de création et de distribution de l'arme peut être arrêté pour diverses raisons (manque de subsides, problèmes techniques insurmontables, etc.). Ce ne sera pas le cas pour le T.13.

Dans ce chapitre, notre objectif est de présenter les raisons ayant poussé les militaires belges à créer le T.13. Nous verrons également si celles-ci ont mené à la création d'autres véhicules avant celui-ci. En effet, le mécanisme d'influences réciproques existant entre les combattants et la technique n'est pas nécessairement linéaire ni prévisible. Selon Candice Menat, cela est particulièrement visible pour les blindés de l'entre-deux-guerres³⁰. C'est pourquoi, nous détaillerons les différentes étapes de création du Vickers-Carden-Loyd T.13, plus communément appelé T.13, ainsi que ses différentes versions. Les missions et les fonctions données à cet engin seront également évoquées. Nous terminerons en abordant sa distribution dans les unités de l'Armée belge. Cette dotation ne se fait pas au hasard, mais dépend des besoins des unités. Nous tenterons de répondre aux questions suivantes : pourquoi un canon antichar sur une chenillette ? Quelles sont les étapes de création avant d'arriver à la maturité du T.13 ? Quelles missions sont confiées aux véhicules et à leurs équipages ? Quelles sont les unités détentrices de ce précieux matériel ? Pourquoi ?

³⁰ MENAT C., « 1919-1935 : Réflexions sur la guerre motorisée (terrestre) dans l'espace européen », sur <http://theatrum-belli.org/1919-1935-reflexions-sur-la-guerre-motorisee-terrestre-dans-lespace-europeen/> (page consultée le 13/11/2015).

A. Pourquoi créer un canon de 47mm monté sur une chenillette ?

Avant d'aborder la création du T.13, voyons pourquoi l'Armée belge a voulu se doter d'un canon antichar monté sur chenillette. Ce choix est loin d'être anodin. Il ne faut pas oublier que, à l'époque, les Belges sont tout à fait dépourvus d'expérience concernant la mise au point et la production de blindés chenillés. Une seule raison ne suffit pas à expliquer ce choix. Toute innovation dans le registre des armes est un compromis entre décisions politiques, militaires et technologiques³¹.

Nous verrons non seulement que la stratégie de défense mise en place par l'Armée belge au moment de la création du T.13 favorise la conception et la création de ce dernier, mais que la situation économique et industrielle belge va aussi influencer sur la mise au point de l'engin. De même, nous nous tournerons vers la politique extérieure menée par la Belgique et les positions des partis politiques belges concernant la politique d'armement adoptée par l'armée. En effet, la politique a eu une certaine influence dans le choix posé par l'Armée belge. Enfin, nous tenterons de voir si la Belgique est le seul pays à se doter de ce genre de matériel, ou bien, si d'autres nations ont aussi pris cette décision, créant au passage une certaine dynamique autour du concept de chasseur de char.

a) Une stratégie favorisant l'arme antichar mobile

En 1932, le ministre de la Défense Nationale, Albert Devèze³², fait appliquer la doctrine de la défense intégrale du territoire. Cette stratégie vise à une défense du pays à partir de sa frontière. Elle joue essentiellement sur le sentiment d'abandon que ressentent les populations vivant dans les provinces de Liège et de Luxembourg qui subiraient de nouveau une occupation en cas d'attaque allemande. Il s'agit dès lors de disposer de troupes mobiles pouvant se porter rapidement sur la frontière de l'Est. On assiste donc à la création des

³¹ COCHET F., *op. cit.*, p. 109.

³² Albert Devèze (1881-1959). Officier pendant la Première Guerre mondiale et homme politique libéral, il assume le poste de ministre de la Défense nationale à trois reprises (1920-1923, 1932-1936 et 1949-1959). Il occupe également le poste de ministre de l'Intérieur en 1939-1940 et des Affaires économiques en 1946. Cet homme politique est surtout connu pour sa volonté de renforcer l'Armée belge durant les années trente et sa défense de la stratégie de défense à la frontière. Si sa réputation a souffert de sa manie à porter le débat militaire sur la scène publique, l'Armée belge lui doit bon nombre d'innovations. Celles-ci sont, entre autres, la création des Chasseurs ardennais et des Cyclistes-frontière, ainsi que la commande des premiers blindés et la motorisation de la cavalerie.

DELHEZ J.-C., *Les Chasseurs ardennais. Debout sur la frontière, fidèles et courageux*, Neufchâteau, Weyrich, 2015, p. 13.

Chasseurs ardennais³³ et des Cyclistes-frontière³⁴. Le 11 octobre 1933, la création de ces unités est entérinée par le conseil des ministres, qui veut l'outiller d'une « artillerie spéciale motorisée »³⁵. Cependant, la politique menée par Devèze et soutenue par quelques membres de l'État-Major ne s'impose pas à long terme. En effet, après un débat houleux marqué par la révocation du Chef d'État-Major Général³⁶, la doctrine de la défense en profondeur s'impose³⁷ peu à peu dans l'État-major belge. Toutefois, les militaires belges continueront à voir l'utilité de moyens antichars mobiles. Contrairement à une légende tenace, les sphères dirigeantes de l'Armée belge sont bien conscientes de la perméabilité de l'Ardenne aux attaques blindées. À ce sujet, le Lieutenant-Général Van Overstraeten³⁸ note, lors des manœuvres d'août 1937, que :

« Les manœuvres des chasseurs ardennais entre Salm et Lienne ont abouti à une constatation décisive : les véhicules blindés du corps d'invasion (composé de T.15 et T.13) sont passés partout, franchis ravins et rivières, même aux endroits réputés inabordables. Il n'existe pas de passages obligés en Ardenne. Motos et chars contourneront les soi-disant défilés et leurs obstructions ; nos détachements épars sur un front démesuré seront cernés et détruits. La ligne de la Lienne ne saurait contrer une attaque puissante comme serait celle de

³³ Créé en 1933 à partir du 10^e régiment de Ligne, le Régiment des Chasseurs ardennais a pour mission de défendre les frontières de l'est de la Belgique. Coiffés de leurs bérets verts, ces hommes forment une unité mobile et très bien entraînée qui se fera remarquer par son courage lors de la campagne de mai 1940.

DELHEZ J.-C., *op. cit.*, p. 13.

³⁴ Les unités de cyclistes frontaliers ont été créées en 1934. Comme les Chasseurs ardennais, leur création a été mise au point par Albert Devèze. Leur mission est aussi de défendre la frontière de l'est de la Belgique en opérant dans les provinces de Liège, Luxembourg et Limbourg. Quelques éléments de ces Cyclistes-frontière seront intégrés aux Chasseurs ardennais. Ils sont équipés de vélos et portent un béret semblable à celui des chasseurs ardennais, mais de couleur bleu roi et orné d'une roue de vélo, et non d'une hure.

MOREAU P., RUYS J. et PALINCKS W., « Le bataillon de « cyclistes frontaliers » belges dans la province de Limbourg en 1940 », dans *Magazine* 39/45, n°228, novembre 2005, p. 13-18.

³⁵ VAN OVERSTRAETEN R., *Albert I - Léopold III : vingt ans de politique militaire belge 1920-1940*, Bruges, Desclée de Brouwer, 1949, p. 99.

³⁶ En l'occurrence Prudent Nuyten, un fervent partisan de la défense en profondeur.

VANWELKENHUYZEN J., *Le gâchis des années 30. 1933-1937*, Bruxelles, Racine, 2007, p. 216-217.

³⁷ SIMON E., « Coup d'œil sur la campagne de l'ouest (partie II). L'évolution des plans allemands, français et belges », dans *Bulletin d'information du Centre Liégeois d'Histoire et d'Archéologie Militaire*, t. IX, fasc. 7, juillet-septembre 2005, p. 43-66.

³⁸ Raoul Van Overstraeten est né en 1885 à Ath et est décédé en 1977 à Ixelles. Il étudie à l'École royale militaire et participe à la Première Guerre mondiale. Après la guerre, il débute une carrière académique à l'École royale militaire. À l'intronisation du roi Léopold III, il devient son aide de camp et est nommé Colonel. En 1938, il devient Général-Major. Cet officier est un artisan majeur dans la motorisation de l'Armée belge qui débute en 1934. Lors de la campagne de mai 1940, il reste aux côtés de souverain Léopold III. Après la défaite, il accompagne le souverain à Berchtesgaden sans pour autant prendre part aux discussions. Son attitude ambiguë durant l'Occupation provoqua sa retraite en 1945. En 1954, il est nommé Lieutenant-Général à titre honorifique. DEVOS L. et DECAT F., « Van Overstraeten Raoul », dans ROBERTS-JONES P. (prés.), *Nouvelle biographie nationale*, t. 6, Bruxelles, Académie Royale des Sciences, des Lettres et des Beaux-Arts de Belgique, 2001, p. 368-373.

*l'envahisseur. Dans ce terrain, la défense mobile conviendrait mieux que la défense sur position. Il y a intérêt à motoriser davantage nos Chasseurs ardennais. »*³⁹.

Cette constatation, constitue un véritable désaveu des lignes de défenses linéaires et une promotion de l'artillerie antichar automotrice, est relayée par Liddell Hart⁴⁰ lui-même. Pour lui, les Ardennes doivent d'être défendues par des moyens de défense mobiles⁴¹. Ces derniers avaient déjà trouvé un avocat en la personne du roi Albert I^{er}, qui, dès 1932, invite Devèze à tenir compte des progrès de la motorisation et des dangers d'une défense statique⁴².

Face au rejet de l'alliance avec la France en 1936, il s'agit également de parer à une éventuelle agression via les frontières du Sud. Cela implique de doter l'ensemble de l'Armée belge d'une mobilité accrue pour se porter soit à l'Est, soit au Sud. Allemands et Français se dotent en effet de forces blindées de plus en plus importantes, ce qui rend l'arme antichar de plus en plus nécessaire, voire vitale. En cas d'invasion ou de rupture d'une ligne de défense par des blindés adverses, les T.13, grâce à leur mobilité, peuvent agir en tant que réserves mobiles antichars et combler les brèches dans les délais les plus brefs.

Toutefois, si l'influence de la doctrine de défense intégrale du territoire a joué un grand rôle dans l'histoire des canons automoteurs utilisés par l'Armée belge durant l'entre-deux-guerres et la campagne des dix-huit jours, la conception de ceux-ci débute avant 1932. Dès 1924, l'État-Major Général de l'Armée demande que la question de la mobilité de l'artillerie d'accompagnement d'infanterie soit étudiée⁴³. Cette demande aboutit à la mise au point par la Fonderie Royale des Canons d'un mortier de 76mm et d'un canon de 47mm destinés à accompagner les fantassins lors de tous leurs déplacements. En 1930, l'étude du canon de 47mm est sur le point d'être terminée quand l'Armée belge décide d'acheter six exemplaires de la chenillette Vickers-Carden-Loyd Mark VI. Les officiers belges ont déjà pu observer cet engin en 1929 lors de manœuvres sur la plaine de Salisbury en Angleterre⁴⁴. Un document

³⁹ VAN OVERSTRAETEN R., *op. cit.*, p. 262.

⁴⁰ Sir Basil Liddell Hart (1895-1970) est un historien et théoricien militaire. Il est blessé au combat lors de la Première Guerre mondiale. Il est l'un des pionniers britanniques du développement des blindés. Entre 1925 et 1935, il est correspondant militaire pour le *Daily Telegraph*. Ses prises de position novatrices au sujet de l'arme blindée lui assurent une grande notoriété. Il faut noter qu'il entretient des échanges épistolaires réguliers avec le Général Van Overstraeten, qui est très sensible à ses théories.

LEWIN R., « Hart, Sir Basil Henry Liddell », dans WILLIAMS E.T. et NICHOLLS C.S. (éds.), *The dictionary of national biography*, Oxford, Oxford University Press, 1981, p. 493-495.

⁴¹ LIDDELL HART B., *The Memoirs of Captain Liddell Hart*, V. 2, Londres, Cassell, 1965, p. 200-203.

⁴² VANWELKENHUYZEN J., *op. cit.*, p. 60.

⁴³ MAZY G., « T.13 », dans *Tank Museum News*, n°21, 1988, p. 27-31.

⁴⁴ WENKIN H., « Le canon automoteur T.13. Qui veut la paix prépare la Guerre », dans *Trucks'n Tanks*, n°17, janvier-février 2010, p. 70-79.

émanant de la Défense nationale demandant à la firme anglaise le prix de ses chenillettes prouve que, dès 1930, l'Armée belge envisage de créer un canon automoteur et un chasseur de char à partir du canon de 47mm et d'un châssis Vickers-Carden-Loyd⁴⁵. Cependant, ce projet de canon automoteur ne sera effectivement réalisé qu'en 1933 avec l'armement des chenillettes Mark VI⁴⁶. Il s'agira du premier canon antichar automoteur dont l'Armée belge se dotera. Dans un article paru en 1932 dans le Bulletin belge des sciences militaires, le général Van Overstraeten explique que le canon tracté n'est pas capable de suivre des unités mécanisées. Selon lui, le canon du futur sera donc monté sur tank⁴⁷. En outre, pour lui, un canon de 47mm suffit largement contre une cible normale de campagne⁴⁸. Cette volonté de monter le canon de 47mm directement sur un véhicule s'explique aussi par la lenteur de la mise en batterie du canon belge. Un rapport réalisé en 1932 par des soldats chargés d'évaluer le canon montre bien que, au combat, ce défaut fait courir à la pièce le risque d'être rapidement repérée et attaquée par l'adversaire à cause de la lenteur de sa mise en batterie. Le rapport met également en avant le manque de protection pour les servants si le canon se trouve trop près des forces adverses⁴⁹. Ces défauts, justement pointés par le rapport, peuvent être en partie corrigés par le montage du canon sur un châssis blindé et motorisé comme le Mark VI ou le T.13.

b) Économie et industrie : deux éléments de poids

Une autre raison ayant influencé les militaires belges dans leur quête de véhicules blindés et chenillés est le manque d'engins de ce type au sein de l'armée. Si l'armée dispose encore au début des années trente d'une dizaine⁵⁰ de chars Renault Ft 17⁵¹ datant de la Première Guerre mondiale, ces derniers sont considérés comme obsolètes et coûteux. Leur remplacement

⁴⁵ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3284 : Capitaine-Commandant TELLIER, *Demande de prix pour le matériel Carden-Loyd*, Bruxelles, 10 novembre 1930.

⁴⁶ WENKIN H., *op. cit.*

⁴⁷ VAN OVERSTRAETEN R., « Vers l'armée de demain », dans *Bulletin belge des sciences militaires*, novembre 1932, p. 385-398.

⁴⁸ *Ibid.*

⁴⁹ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3284 : Capitaine DEBEUR, *Rapport d'examen du canon antichar de 47 mm*, Liège, 5 avril 1932.

⁵⁰ Le 4 juillet 1931, le gouvernement belge fait savoir à la Société Des Nations que son armée ne dispose plus que de 14 chars Renault en service.

SURLÉMONT R., « Le Régiment des Chars de Combat (1920-1935) », dans *Numéro spécial Tank Museum News. Cavalerie. Du cheval au moteur 1937-1997*, 1997, p. 56-62.

⁵¹ Petits chars français conçus par Renault et utilisés à partir de 1918. Armés d'un canon de 37 mm ou d'une mitrailleuse, ils embarquent deux hommes. Après la guerre, la Belgique dispose d'un certain nombre de ces engins qui deviennent complètement obsolètes dans les années '30.

FORTY G., *op. cit.*, p. 126-127.

devient donc une priorité pour l'armée⁵². Lors de la séance de la Chambre des Représentants du 16 mars 1932, la substitution de ces vieux engins par des véhicules plus modernes est évoquée. En parallèle, l'armée demande également une plus grande dotation de canons antichars de 47mm. Cependant, il est clair que le remplacement des vénérables Renault Ft 17 ne peut se faire qu'avec des moyens financiers peu élevés⁵³. De fait, les effets de la crise économique de 1930 se font toujours sentir et obligent l'État belge à ménager ses finances⁵⁴. Dans ce contexte, la transformation de chenillettes en canons automoteurs/chasseurs de char est une solution tout à fait logique. Elle permet de doter les troupes de moyens antichars mobiles à un coût moindre. En effet, produire ou faire produire un char d'assaut classique mobilise bien plus de ressources humaines et matérielles que la production d'une chenillette plus légère.

En outre, l'Armée belge dispose des deux ingrédients permettant de créer rapidement ce genre d'arme : un canon antichar de qualité produit sur le territoire belge et un châssis de chenillette pouvant également être construit sur le territoire national. Le châssis utilisé pour la création du T.13 a été conçu par une firme anglaise, Vickers-Carden-Loyd. Celle-ci a vendu la licence de construction pour ses chenillettes à la Belgique. Bien que coûteux, l'achat de la licence de fabrication fait chuter le prix de la production. Par exemple, le prix unitaire d'un tracteur T.13 produit en Belgique varie de 133 338 à 160 430 francs lors de l'achat (selon qu'il soit blindé ou non) alors que l'unique tracteur T.13 produit pour la Belgique en Grande-Bretagne coûte 166 651 francs⁵⁵ à l'achat. Cette donnée importante permet à la fois d'économiser l'argent du contribuable, mais aussi de soutenir des firmes belges dans un contexte économique pour le moins morose⁵⁶. Ces firmes sont : Miesse de Buysinghen (pour les châssis de T.13 type I et II), la S.A. des Ateliers de Construction de la Meuse à Sclessin (pour la modification des T.13 tracteurs d'artillerie qui vont devenir les « type II »), Cokerill (pour la fabrication des tubes de 47mm), les Ateliers de Construction de Familleureux⁵⁷ (pour les châssis de T.13 type III), et

⁵² BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°279 : *Chambre des Représentants. Session 1931-1932. Budget du Ministère de la Défense Nationale pour l'exercice 1932*, Bruxelles, 16 mars 1932.

⁵³ *Ibid.*

⁵⁴ GERARD E., « La démocratie rêvée, bridée et bafouée 1918-1939 », dans DUMOULIN M. e.a. (dirs.), *Nouvelle Histoire de Belgique*, vol. 2, Bruxelles, Complexe, 2006, p. 175 (Questions à l'Histoire).

⁵⁵ Tableau donnant la quantité et la nature des matériels de guerre achetés au cours des années 1932 à 1936 inclus, 11 juillet 1937, Archives du Ministère de la Défense nationale, publié dans STASSIN G., « La motorisation de la cavalerie belge », dans *Numéro spécial Tank Museum News. Cavalerie. Du cheval au moteur 1937-1997*, 1997, p. 23-36.

⁵⁶ VERAGHTERT K., « Le développement industriel », dans BAETENS R. e.a., *L'industrie en Belgique. Deux siècles d'évolution 1780-1980*, Bruxelles, Crédit Communal de Belgique, 1981, p. 145-203.

⁵⁷ Situés au nord de La Louvière, entre Mons et Charleroi.

la F.N. de Herstal qui produit les fusils mitrailleurs Browning. Lors des négociations pour l'achat de la licence de fabrication, Vickers-Carden-Loyd va mettre cet aspect sur la table en signalant qu'une production en Belgique ferait perdre du travail à ses propres employés⁵⁸. Cependant, le prix d'achat de la licence semble décider les Britanniques à laisser l'industrie belge produire les tracteurs. La Pologne fait également le choix de soutenir son industrie nationale en achetant des licences de fabrication de châssis Vickers-Carden-Loyd⁵⁹ en 1929. En 1932, elle troque ses Renault Ft 17 contre ces châssis armés d'une mitrailleuse et nommés Tankieta⁶⁰. Le fait de faire produire le T.13 par l'industrie nationale belge n'est pas sans inconvénients. En septembre 1938, un problème majeur se posera. À ce moment-là, une première mobilisation d'envergure a lieu ; l'armée passe de 100 000 à 300 000 hommes. Ce rappel d'un grand nombre de réservistes a pour effet de handicaper l'industrie lourde nationale. Ainsi, la production d'armements de celle-ci chute de façon sensible⁶¹. Aucun document ne nous permet de chiffrer de façon exacte l'impact sur la production de T.13, mais il est certain qu'elle n'a pas été favorisée par le rappel des réservistes.

c) L'influence de la politique internationale menée par la Belgique

Une troisième raison importante dans le choix de se doter d'un canon antichar monté sur une chenillette est la neutralité de la Belgique. Avec la révocation de l'accord de défense Franco-belge en 1936, le gouvernement belge veut se doter d'une armée à vocation défensive⁶². Il se retrouve face à un dilemme de sécurité. D'un côté, la Belgique doit assurer sa pérennité en s'armant, et d'un autre, il ne faut pas donner l'impression de menacer la sécurité des États voisins en se dotant d'armes trop offensives⁶³. Or, le char d'assaut est une arme offensive par définition. Il est dès lors logique que les militaires belges ne cherchent pas à se doter de ce

HENRY DE FRAHAN A., « T.13 : des chenilles pour le « 4,7 » belge », dans *AMI. Le Magazine international des armes*, n°48, mars 1983, p. 81-83.

⁵⁸ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3284 : Major TELLIER, *Compte-rendu secret de mission en Grande-Bretagne*, Bruxelles, 15 juin 1933.

⁵⁹ COCHET F., *op. cit.*, p. 111.

⁶⁰ La Tankieta ou TK-3 est un petit véhicule blindé armé d'une mitrailleuse de 7, 92mm, puis d'un canon de 20 mm. Ces engins se battirent vaillamment contre l'invasion allemande de 1939. Obsolètes et en nombre insuffisants, ils furent balayés par les troupes allemandes qui réutilisèrent les survivants comme tracteurs d'artillerie ou engins de police.

HOGG I. et WEEKS J., *The illustrated encyclopedia of military vehicles*, Londres, Hamlyn, 1980, p. 88.

⁶¹ VERAGHTERT K., « Le développement industriel », dans BAETENS R. e.a., *L'industrie en Belgique. Deux siècles d'évolution 1780-1980*, Bruxelles, Crédit Communal de Belgique, 1981, p. 145-203.

⁶² SURLÉMONT R., « En 1937, la cavalerie reçoit son premier char de combat : le Renault ACG1 », dans *Numéro spécial Tank Museum News. Cavalerie. Du cheval au moteur 1937-1997*, 1997, p. 77-81.

⁶³ JERVIS R., « Coopération Under the Security Dilemma », dans *World Politics*, n°30, janvier 1978, p. 167-214.

type d'engin assez coûteux. Un exemple de ce rejet de l'arme offensive est que l'on a voulu remplacer le Corps de Chars de Combat⁶⁴, dissous en 1935, par un corps « d'armes antichars et d'accompagnement »⁶⁵. Cette volonté est la principale raison de la quasi-absence d'engins offensifs dans l'arsenal belge de 1940. La seule exception à la règle étant les dix Renault ACG 1 équipant la cavalerie⁶⁶. Avec leur canon de 47mm et leur compartiment de combat blindé entièrement fermé, ce sont les seules machines belges pouvant être définies comme des chars d'assaut à part entière. Cependant, elles ne sont disponibles qu'en nombre restreint⁶⁷. Les T.15⁶⁸, malgré leur mitrailleuse Hotchkiss de 13mm leur permettant d'engager des chars légers, sont sous-blindés et manquent de « punch » offensif pour servir de char d'assaut⁶⁹. Comme les Renault ACG1, les T.15 sont désignés, comme « auto-blindés », alors qu'il s'agit en réalité de chars légers de reconnaissance. À elle seule, cette appellation quelque peu mensongère montre la réticence des Belges vis-à-vis des chars d'assaut.

Les Belges sont cependant bien conscients du danger blindé⁷⁰. Ils savent qu'il est obligatoire pour les soldats belges de disposer d'un véhicule capable de lutter contre des blindés hostiles. Un compromis est nécessaire. Aujourd'hui, ce concept est nommé « chasseur de char ». Ce genre de véhicule, bien que capable de détruire un blindé adverse, est une arme à vocation nettement défensive, ce qui satisfait la volonté de neutralité belge. En se dotant de ce type d'engin, la Belgique ne craint pas de provoquer la colère de l'un de ses voisins et dispose d'une arme de défense à priori efficace. En effet, malgré un armement puissant permettant de

⁶⁴ Depuis 1917, l'Armée belge songe à se doter de chars. Cependant, faute de matériels disponibles, elle doit attendre décembre 1919 pour voir des chars rejoindre ses rangs. Il s'agit de chars Renault Ft 17 livrés par la France. La cinquantaine de blindés livrés forme alors le Corps de Chars de Combat. Ce corps est dissous en 1935 et les Renault survivants vont grossir les rangs de la gendarmerie qui réclamait des véhicules blindés capables de renverser les barricades des manifestants.

SURLÉMONT R., « Le Régiment des Chars de Combat (1920-1935) », dans *Numéro spécial Tank Museum News. Cavalerie. Du cheval au moteur 1937-1997*, 1997, p. 56-62.

⁶⁵ BALACE F. « Autour du général Raoul Van Overstraeten : le conflit entre conceptions justes et contraintes politiques et budgétaires », dans COCHET F. (dir.), *De Gaule et les « Jeunes Turcs » dans les armées occidentales (1930-1945). Une génération de la réflexion à l'action. Actes du colloque international organisé par le Centre de Recherche Universitaire Lorrain d'Histoire. 20-21 septembre 2007*, Paris, Riveneuve, 2008, p. 109-128.

⁶⁶ ANDRÉ M., « Le poids de l'inexpérience », dans *Tank Museum News*, n°122, 2016, p. 4-29. Pour plus de détails, voir annexe 1.

⁶⁷ En mai 1940, seuls huit engins seront engagés.

SURLÉMONT R., *op. cit.*

⁶⁸ Chars légers produits par la firme Vickers-Carden-Loyd (comme les tracteurs T.13). Voir annexe 2.

⁶⁹ ANDRÉ M., « Auto blindée/mitrailleuse T.15 : l'ersatz de char de l'Armée belge », dans *Trucks'n Tanks*, n°48, mars-avril 2015, p. 28-35.

⁷⁰ Dès 1933, un règlement complet de lutte contre les chars est créé. (Règlement relatif à la lutte contre les chars, 1933, BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, Moscou, n°270).

En parallèle, la Chambre des représentants souhaite augmenter la dotation des troupes en canons antichars de 47mm. (BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, Moscou, n°279: *Chambre des Représentants. Session 1931-1932. Budget du Ministère de la Défense Nationale pour l'exercice 1932*, Bruxelles, 16 mars 1932.).

contrer des blindés, les T.13 et leurs prédécesseurs, les Mark VI, sont sous blindés et ne présentent qu'un potentiel offensif limité à appuyer les attaques de l'infanterie, reine des batailles.

d) Une arme consensuelle au niveau politique ?

Comme vu dans les paragraphes précédents, il est clair que la conception du T.13 est grandement influencée par des conceptions politiques. Depuis que la guerre s'étend aux sphères sociales et économiques par la conscription et la mécanisation, l'armée et le monde politique sont intimement liés. Auparavant, l'autonomie du soldat était plus prononcée⁷¹. Dans la Belgique des années 1930, les partis libéraux et catholiques ne sont pas hostiles à la création d'une armée défensive. Les ministres de la Défense entre 1933 et 1940 sont issus du parti libéral et sont d'anciens militaires⁷². Ce sont des partisans de la paix réalisée grâce à l'*Arms control* ou maîtrise des armements. Cette dernière passe par la suppression de certains armements et la création de nouveaux permettant au pays de se faire respecter⁷³. En effet, pour les petites nations, l'achat de blindés est un symbole important de leur légitimité et confirme la crédibilité de leurs armées⁷⁴. Toutefois, certains parlementaires catholiques se révèlent réticents à la motorisation rapide de la Cavalerie (qui doit être effectuée en partie avec des T.13)⁷⁵. L'exemple le plus flagrant est celui du député Pierre Nothomb. Lors de la séance du sénat du 4 mai 1937, il attaque violemment le Ministre de la Défense, le Général Denis. Le sénateur reproche à la motorisation d'avoir un coût assez élevé pour des résultats discutables. Son intervention montre également une grande nostalgie par rapport au cheval⁷⁶ et tente de démontrer sa plus grande souplesse d'emploi⁷⁷.

⁷¹ DE LA MAISONNEUVE E., *Le métier de soldat*, Economica, Paris, 2002, p. 151-152.

⁷² Il s'agit d'Albert Devèze et d'Henri Denis. Tous deux sont des anciens militaires membres du parti libéral. Henri Denis (1877-1957) est formé dans le Génie et l'Artillerie. Il sert lors de la Première Guerre mondiale. Il devient Lieutenant-Général en 1934 et Ministre de la Défense Nationale de 1936 à 1940. Après la défaite de mai 1940, il rejoint la France, puis la Suisse. Il prend sa retraite en 1944.

PLASSCHAERT J., *Royaume de Belgique. Les souverains. Les Ministres de la Guerre/de la Défense (nationale). Les Chefs de l'État-major général/de la Défense. Les Chefs de la Maison militaire du Roi (de 1830 à nos jours)*, Bruxelles, Union Royale Nationale des Officiers de Réserve de Belgique, 2014, p. 62-63.

⁷³ SCHELLING T. et HALPERIN N., *Strategy and Arms control*, Washington, Pergamon-Brassey's, 1961, p. 2.

⁷⁴ SEARLE A., *Armoured Warfare: A Military, Political and Global History*, Londres-New York, Bloomsbury Academic, 2017, p. 200.

⁷⁵ Annales Parlementaires du Sénat. Séance du 4 mai 1937, p. 1217-1225, sur <http://www.senate.be/handann/S0038/S00383616/S00383616.pdf> (page consultée le 16/09/2016).

⁷⁶ Annales Parlementaires du Sénat. Séance du 4 mai 1937, p. 1217-1225, sur <http://www.senate.be/handann/S0038/S00383616/S00383616.pdf> (page consultée le 16/09/2016).

⁷⁷ Voir annexe 3.

Passons maintenant au principal parti d'opposition : le Parti Ouvrier belge. Dans les archives de ce dernier, nous nous sommes rendu compte que la position de ce parti, traditionnellement pacifiste, concernant le renforcement de l'armée et l'achat de matériels nouveaux varie au cours des années trente. Jusqu'au milieu de cette décennie, le P.O.B. est résolument pacifiste. Pour les socialistes, la Société des Nations⁷⁸, les accords de Locarno signés en 1925⁷⁹ et l'Internationale ouvrière⁸⁰ sont des garanties suffisantes au maintien de la paix. En 1933, une réunion de l'Internationale ouvrière a lieu à Paris. Lors de celle-ci, il est décidé par les différents représentants du socialisme européen de maintenir leurs relations en cas de guerre et de conserver leur liberté d'action par rapport à leurs gouvernements respectifs. Cette position est similaire à celle adoptée avant la Première Guerre mondiale⁸¹. En 1934, Emile Vandervelde⁸² écrit :

« Sans doute, les historiens futurs éprouveront-ils un étonnement analogue devant le fait que, pendant la première moitié du vingtième siècle, les peuples de civilisations européennes, au sortir de la guerre la plus effroyable qui ait ravagé le monde, aient envisagé avec fatalisme la récurrence de telles horreurs, et, en attendant, se soient tenus en permanence sur pied de guerre, gardant toutes leurs jeunesses pendant huit, douze et vingt-quatre mois, et plus, sous les armes, avec les dépenses accablantes qui résultent de l'enseignement systématique de l'art

⁷⁸ La Société des Nations, ou S.D.N., est fondée en 1919. Cette organisation a pour but de garantir la paix et joue un rôle important dans les domaines économiques monétaires et sociaux. La faiblesse de cette organisation ne lui permettra pas de faire perdurer la paix dans le monde.

SANTAMARIA Y., « S.D.N. », dans CORDELIER S., *Le dictionnaire historique et géopolitique du 20^e siècle*, Nouvelle édition revue et augmentée, Paris, La Découverte, 2005, p. 619.

⁷⁹ Les accords de Locarno, ratifiés le 1^{er} décembre 1925, fixent les frontières occidentales de l'Allemagne. Ils permettent à cette dernière siéger à la S.D.N.

CORDELIER S., « Accords de Locarno », dans CORDELIER S., *op. cit.*, p. 431.

⁸⁰ L'Internationale ouvrière est une union entre les socialistes de différents pays. La vie de cette union est ponctuée de congrès durant lesquels des débats politiques, économiques et sociaux ont lieu.

KASSAPOV V., Internationale socialiste, dans CORDELIER S., *op. cit.*, p. 367.

⁸¹ LEFÈVRE J., *État de la question. La politique pacifiste d'Emile Vandervelde de 1914 à 1938*, Institut Emile Vandervelde, Bruxelles, 2014, p. 11.

⁸² Emile Vandervelde est un homme politique socialiste né en 1866 et mort en 1938. Issu d'un milieu aisé, il rejoint pourtant très jeune les idées socialistes. En 1885, il participe à la fondation du Parti ouvrier belge et au combat pour le suffrage universel. Il est docteur en droit, en sciences sociales et en économie politique. En 1914, il devient ministre d'État et fait partie du gouvernement en exil au Havre. Après la guerre, il occupe différents ministères. En 1936, il soutient la République espagnole et se consacre à la lutte contre le fascisme. Il démissionne de sa fonction ministérielle en 1937 suite à la reconnaissance du gouvernement nationaliste espagnol par la Belgique.

« Vandervelde Emile », dans HASQUIN H. (dir.), *Dictionnaire d'histoire de Belgique. Vingt siècles d'institutions. Les hommes, les faits*, Bruxelles, Didier Hatier, 1988, p. 475-476.

de tuer et de la surindustrialisation des œuvres de mort. Phénomène général, au surplus, et indépendant des formes de gouvernement »⁸³.

Dans cet article, le leader socialiste montre son aversion pour le service militaire et le renforcement matériel de l'armée.

La montée du fascisme et la Guerre d'Espagne vont faire évoluer la politique menée par le P.O.B. en matière d'armement. Peu à peu, le combat pacifiste se transforme en lutte contre le fascisme⁸⁴. Dès 1936, le parti prend part à l'effort de réorganisation militaire demandée par le gouvernement belge tout en continuant à militer en faveur d'une sécurité collective assurée par des traités⁸⁵. En mars de la même année, le danger fasciste devient plus concret pour les socialistes belges, car Hitler remilitarise la Rhénanie sans tenir compte des accords de Locarno. Cette provocation fait courir à la Belgique le risque d'une invasion nazie, ce que le P.O.B. ne peut tolérer. C'est donc contraint et forcé qu'il soutient la politique d'armement mise en place par le gouvernement et l'armée.

Le procès-verbal du conseil général des principaux représentants socialistes se déroulant le 25 novembre 1936 montre que certains d'entre eux sont conscients du danger allemand et de l'importance du rôle qui sera joué par l'arme blindée. Georges Hubin⁸⁶, alors député de l'arrondissement Huy-Waremme⁸⁷ (et germanophobe notoire), déclare lors de cette réunion que :

« Dans l'esprit de l'état-major, il n'est pas question d'opposer aux moyens techniques que la science moderne a inventé pour tuer les gens, un matériel moderne. Ils veulent opposer à des chars d'assaut blindés, à des charges d'avions, des poitrines humaines, au lieu d'opposer des

⁸³ VANDERVELDE E., « Les paradoxes d'une civilisation : de l'anthropophagie chez les Aztèques et de la guerre chez les Européens », dans la *Dépêche de Toulouse*, 19 juin 1934, p. 1. Article conservé à BRUXELLES, Institut Emile Vandervelde, Fonds Emile Vandervelde, EV/I/205.

⁸⁴ LEFÈVRE J., *Op.cit.*, p. 11.

⁸⁵ *Ibid.*

⁸⁶ Georges Hubin est un homme politique socialiste né en 1863 et mort en 1947. Ouvrier fondeur, puis tailleur de pierre, il gravit les échelons politiques jusqu'à devenir parlementaire. Dans cette fonction, il s'intéresse particulièrement aux questions sociales, économiques et militaires. En 1939, Georges Hubin tente de s'enrôler à la Légion étrangère. Cependant, son grand âge (76 ans) le fait échouer dans cette entreprise. Durant la guerre, il s'exile dans le Midi de la France. En 1945, il est nommé ministre d'État.

COLIGNON A., « Hubin Georges », dans DELFORGE P., DESTATTE P. et LIBON M., *Encyclopédie du Mouvement wallon*, t. II, Charleroi, Institut Jules Destrée, 2000, p. 821.

⁸⁷ « Hubin Georges », dans HASQUIN H. (dir.), *op. cit.*, p. 250.

dispositifs qui seraient susceptibles de résister efficacement à ces méthodes nouvelles de combat. »⁸⁸.

Il pense également qu'on ne peut s'opposer à des dépenses militaires si celles-ci ont pour but de sauver des vies humaines. Par ce renforcement matériel, l'armée pourrait éviter d'opposer des « poitrines humaines » à la force mécanique. Il n'évoque pas l'utilisation d'engins motorisés pour arrêter les blindés adverses, mais des destructions programmées, qui selon lui, représentent la seule solution antichar valable⁸⁹.

Cette solution pour se défendre contre les chars montre que les esprits de l'époque ont du mal à imaginer le blindé comme une arme défensive. Pourtant, depuis un peu plus d'un an⁹⁰, l'Armée belge est dotée de T.13 de type I avec un canon antichar tourné vers l'arrière. Ce genre d'armement, de nature ultradéfensive, est en adéquation totale avec la politique de réarmement proposée par le P.O.B., qui ne veut pas non plus que le rééquipement belge provoque le voisin allemand. Il est à noter que même l'extrême gauche communiste invite les États pacifiques à ne pas négliger leur appareil militaire. En effet, lors de l'accord franco-soviétique de 1935, Staline lui-même appelle les communistes français à approuver la politique d'armement menée par l'Armée française⁹¹.

Nous pouvons dire que le T.13 est une arme qui ne « fâche pas » au niveau politique. Elle permet à l'armée de renforcer ses capacités de combat, ce qui ne déplaît pas à l'aile droite de l'échiquier politique⁹², mais n'est pas à vocation offensive, ce qui en fait une alternative intéressante pour la gauche. Cette dernière, qui passe d'une politique internationaliste à la lutte contre le fascisme ne doit pas voir d'un mauvais œil le T.13 qui est une arme à vocation défensive.

e) Un canon antichar sur une chenillette : une histoire belge ?

La situation militaire, politique et économique de la Belgique est particulièrement importante dans la volonté de créer un chasseur de chars à partir d'une chenillette et d'un canon

⁸⁸ BRUXELLES, Institut Emile Vandervelde, *Rapports des séances du Conseil général 1936*.

⁸⁹ *Ibid.*

⁹⁰ La production en série du véhicule est décidée par le ministre de la Défense en décembre 1934.

BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3326 : Lieutenant-Général CUMONT, *Note pour D.S.I.*, Bruxelles, 17 décembre 1934.

⁹¹ VANWELKENHUYZEN J., *op. cit.*, p. 510; GIRARDET R., *La société militaire de 1815 à nos jours*, Paris, Perrin, 1998, p. 240-241.

⁹² À l'exception de quelques députés hostiles à la motorisation de la cavalerie.

préexistant. Il est cependant nécessaire d'observer si ce processus créateur menant au T.13 s'inscrit dans une démarche purement belge, ou si d'autres pays européens ont également tenté de mettre au point des engins comparables. Dans les années 1930, le marché des armes est déjà largement internationalisé. Grâce à des correspondances contenues dans le fonds Moscou et aux penseurs militaires de l'époque, nous observerons si les pays voisins de la Belgique fabriquent eux aussi des chasseurs de char. La Belgique se situant au centre du triangle France-Angleterre-Allemagne, trois pays très prolifiques dans le domaine de l'arme blindée, il est en effet possible que certains courants d'influences aient pu circuler et guider les Belges lors de la mise au point de leurs chasseurs de char.

Commençons par l'Angleterre. Durant les années 1920-1930, les industriels et tacticiens britanniques s'intéressent fortement à la création de blindés et à leur utilisation⁹³. Deux hommes vont particulièrement développer le concept de chenillettes et de chenillettes antichars. Il s'agit de Sir John Carden⁹⁴ et du capitaine Vivian Loyd⁹⁵. Ces deux ingénieurs britanniques, officiants dans la Vickers-Carden-Loyd Company⁹⁶, vont mettre au point un grand nombre de chenillettes destinées à l'exportation et/ou à l'armée de Sa Majesté. Si la plupart de ces véhicules ne sont armés que d'une mitrailleuse ou totalement dépourvus d'armement, des essais sont faits pour armer certaines d'entre elles d'un canon antichar⁹⁷. Ces essais vont avoir une certaine influence sur la création des Mark VI et T.13 belges. Nous avons ainsi pu voir dans les archives du fonds Moscou 3284⁹⁸ que la firme de Sir Carden et de Loyd entretient une correspondance régulière avec l'Armée belge lorsque cette dernière décide d'armer ses Mark VI et T.13 avec le canon de 47mm⁹⁹. Dans cette correspondance, les

⁹³ THE ROYAL ARMoured CORPSTANK MUSEUM, *The inter war period 1919-1939*, Bovington, Royal Armoured Corps Centre, 1968, p. 3-4.

⁹⁴ Ingénieur d'origine irlandaise, né à Londres en 1892, sir John Carden est un personnage extrêmement important dans la conception et la production de blindés dans les années 1930. En effet, il met au point de nombreux véhicules blindés qui rencontrent un grand succès commercial et auprès de l'armée britannique. Il disparaît tragiquement dans un accident d'avion en 1935.

FOSS C.F. et MC KENZIE P., *The Vickers tanks. From Landships to Challenger*, Wellingborough, Thorsons Publishing Group, 1988, p. 54.

⁹⁵ Vivian Loyd est né en 1894. D'origine galloise, il sert en Mésopotamie lors de la Première Guerre mondiale. Au début des années 1920, il s'associe avec John Carden. De cette association, naît une vaste gamme de chenillettes et de tracteurs chenillés. Il décède en 1972.

FOSS C.F. et MC KENZIE P., *op. cit.*, p. 57.

⁹⁶ Firme née de la fusion des entreprises Vickers et Carden-Loyd en 1928.

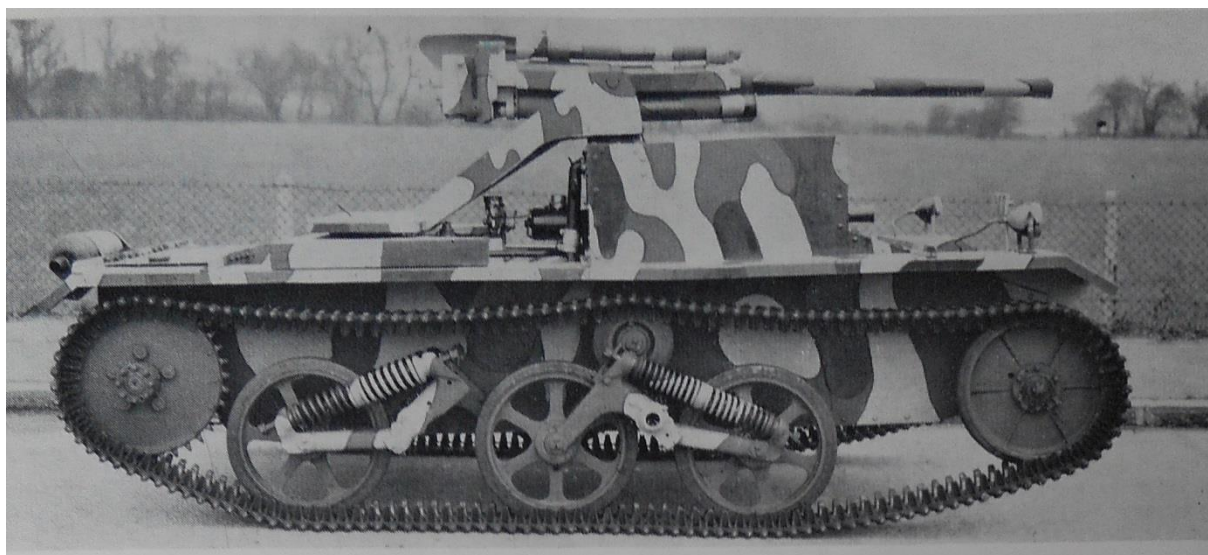
FLETCHER D. et ROYAL ARMoured CORPSTANK MUSEUM, *Mechanised Force. British tanks between the wars*, Londres, H.M. Stationery Office, 1991, p. 42.

⁹⁷ CHAMBERLAIN P. et CROW D., « Carrier » dans AFV, n°14, Profile Publications, 1970, p. 105-127.

⁹⁸ Par exemple : BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3284 : Major TELLIER, *Compte-rendu secret de mission en Grande-Bretagne*, Bruxelles, 15 juin 1933.

⁹⁹ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3284 : Major TELLIER, *Adaptation du C.47 sur véhicule blindé léger Carden-Loyd*, Bruxelles, 1^{er} mai 1933.

ingénieurs de l'entreprise (parfois Loyd lui-même) font part de leurs expériences concernant le montage d'un canon antichar sur une de leurs chenillettes. En échange, la Direction supérieure de l'Artillerie, qui mène les expériences avec le C.47 belge, transmet aux Anglais le résultat de leurs propres expériences¹⁰⁰. Nous pouvons donc clairement affirmer qu'il y a eu un processus d'influences réciproques entre Belges et Anglais au début des années 1930 concernant la conception de chenillettes antichar.



Une création de Vickers-Carden-loyd : Le VAD 50 équipé d'un canon Vickers de 40mm. (Source : CHAMBERLAIN P. et CROW D., « Carrier » dans *AFV*, n°14, Profile Publications, 1970, p. 107.)

Abordons maintenant le cas allemand. Lors de la Première Guerre mondiale, les Allemands sont les premiers à devoir penser la lutte antichar. Ils sont les premiers à subir une attaque menée par des blindés¹⁰¹. Après ce conflit, l'article 171 du traité de Versailles interdit à l'armée allemande de disposer de forces blindées¹⁰². Cependant, les ingénieurs allemands conçoivent dès 1934 des chenillettes nommées Panzer I. Celles-ci ne sont pas armées de canon, mais de deux mitrailleuses de 7,92mm¹⁰³. Pour mettre au point des tactiques de combat, ils collaborent avec l'U.R.S.S. en comparant leurs expériences en matière de blindés¹⁰⁴. Voyant les progrès soviétiques dans le domaine, il devient très clair que l'arme

¹⁰⁰ *Ibid.*

¹⁰¹ Cette attaque a lieu en 1916 à Flers, lors de la bataille de la Somme. Bien que l'attaque n'ait pas été un grand succès stratégique, l'emploi des chars a provoqué un vent de panique chez les soldats allemands qui ne savaient comment réagir face à ces monstres d'acier.

KAPLAN P., *Chariots off fire. Tanks and tanks crews*, Londres, Aurum, 2003, p. 197-198.

¹⁰² FORTY G., *op. cit.*, p. 116.

¹⁰³ *Ibid.*

¹⁰⁴ COCHET F., *op. cit.*, p. 110.

antichar devient une nécessité. Dans *Achtung Panzer !* publié en 1937, Heinz Guderian¹⁰⁵ préconise la création d'unités antichars mobiles capables de se porter rapidement à n'importe quel endroit du front¹⁰⁶. Dans un premier temps, ces unités existent sous la forme de canons antichars tractés par des camions. Toutefois, cette solution n'est guère viable car les camions sont plus difficiles à camoufler et n'ont qu'une mobilité limitée en tout terrain. Avec l'arrivée de nouveaux chars au cours de l'année 1940, les Allemands décident de monter un canon antichar de 47mm d'origine tchèque sur les Panzer I devenus obsolètes et incapables d'affronter des véhicules blindés ennemis : le Panzerjäger I¹⁰⁷ est né. Il s'agit, comme le T.13, d'un pur automoteur antichar destiné à contrer rapidement les attaques de chars adverses. Bien que les Allemands, et Guderian en particulier, perçoivent l'utilité d'engins antichars légers, nous pouvons dire que les Belges ont une certaine avance sur leurs homologues germaniques concernant la réalisation effective de ce genre de véhicule (malgré la construction en 1928 d'un canon de 37mm sur véhicule blindé Hanomag¹⁰⁸). De fait, les thèses de Guderian ne sont publiées qu'en 1937 et le Panzerjäger I n'est construit qu'à partir de 1940. À cette époque, le T.13 est en service depuis près de 6 ans. De plus, aucune source belge ne mentionne une éventuelle influence allemande dans le développement du T.13. Celle-ci n'a donc pu être que limitée, voire inexistante¹⁰⁹.

Passons maintenant au cas des Français. Ceux-ci créent dès 1931 des prototypes de canons antichars automoteurs. Cependant, aucun de ceux-ci ne sera produit en nombre significatif¹¹⁰. Le seul véhicule antichar produit en quantité (une quinzaine) par la France au cours des années 1930 sont les chenillettes antichar AMR 35¹¹¹ armées avec un canon antichar de

¹⁰⁵ Heinz Guderian (1888-1954) est un spécialiste allemand de la guerre mécanisée. Officier d'État-major pendant la Première Guerre mondiale, il devient durant l'entre-deux-guerres un des artisans du concept de « guerre éclair » ou « Blitzkrieg ». Il mettra cette dernière en application lors des campagnes de Pologne et de France. Il combattra également en URSS lors de la campagne de 1941 et deviendra chef d'état-major général de l'armée en 1944. Il a son actif deux ouvrages majeurs : *Achtung Panzer !* (1937) et *Erinnerungen eines Soldaten* (1950).

WILMOTT H., CROSS R. et MESSENGER C., *World War II*, Dorling Kindersley Limited, Londres, 2004, p. 100.

¹⁰⁶ GUDERIAN H., *Achtung Panzer ! Die Entwicklung der Panzerwaffe, ihre Kampftaktik und ihre operativen Möglichkeiten*, Stuttgart, Union Deutsche Verlagsgesellschaft Stuttgart, 1937, p. 166.

¹⁰⁷ Voir annexe 4.

¹⁰⁸ MAZY G., « T.13 », dans *Tank Museum News*, n°21, 1988, p. 27-31.

¹⁰⁹ N'ayant pas pu consulter les archives allemandes, nous ne pouvons pas encore savoir, si, a contrario, les allemands ont pu s'inspirer du t.13 pour créer le Panzerjäger I.

¹¹⁰ DENIS E. et VAUVILLIER F., « Les chasseurs de chars Laffly W 15 TCC et les batteries antichars automotrices », dans *GBM*, n° 85, 2008, p. 6-21.

¹¹¹ Engin de reconnaissance léger d'un poids de 6 tonnes et armé de deux mitrailleuses. Il peut atteindre la vitesse de 55 km/h et parcourir 200 km. Ce véhicule servira dans les troupes françaises lors de la campagne de mai-juin 1940.

FUNCKEN L. et FUNCKEN F., *L'uniforme et les armes des soldats de la guerre 1939-1945*, t. 1, Tournai, Casterman, 1972, p. 115-116.

25mm en tourelle. Il s'agit des AMR 35 ZT 2. Ces engins ne sont pas produits en grande quantité. Durant l'entre-deux-guerres, l'armée française ne se consacre pas vraiment à l'étude et à la production d'automoteurs antichars, malgré le fait qu'elle dispose de chenillettes et de canons antichars performants. Tout comme pour les Allemands, aucune de nos sources n'indique que des engins ou théories françaises ont une influence dans le développement des T.13¹¹².



Chenillette antichar française AMR 35 ZT2. Armé d'un canon antichar de 25mm cet engin n'est produit qu'à quelques exemplaires. (Source : Belgian Tank Museum)

A priori, seuls les Anglais ont exercé une influence dans le processus belge de mise au point des canons antichars sur chenillettes. Ce constat peut paraître étonnant. En effet, Albert Devèze, le ministre de la Défense sous lequel les Mark VI et T.13 furent mis au point, est plutôt francophile, et, à cette époque, l'industrie militaire française produit aussi des engins performants. Peut-être que la légèreté des véhicules anglais et la possibilité d'en acheter la licence ont fait pencher la balance en faveur des Britanniques. De plus, les premiers châssis utilisés par les belges pour monter le 47mm sont d'origine anglaise (voir page suivante). Il est donc normal que la collaboration entre les deux industries nationales soit plus facile. En outre, le général Van Overstraeten, artisan de la motorisation de l'Armée belge dans l'entre-deux-guerres, est grandement influencé par les pensées des théoriciens militaires anglais¹¹³. Par

¹¹² En 1935, les Mark VI sont déjà surclassés par les T.13 qui sont eux-mêmes conçus dès 1933. Il est donc impossible que les véhicules français aient pu influencer sur la conception du T.13. Réciproquement, il y a également peu de chances que le T.13 ait eu une influence l'AMR 35 ZT 2. En effet, les chasseurs de chars belges de l'époque ne possédaient pas encore de canon en tourelle.

¹¹³ ANDRÉ M., *L'avant-gardisme du général Raoul Van Overstraeten dans l'entre-deux-guerres (1919-1939). De la réception des théoriciens de la guerre mécanisée au combat pour la motorisation de l'Armée belge*, Louvain-la-Neuve, U.C.L., 2012, p. 77 (promoteur : Dujardin V.).

contre, il est logique que l'influence allemande soit nulle. En effet, ceux-ci ne s'intéresseront au concept de chenillette antichar que quelques années plus tard.

B. Un précédent : le 47mm sur Mark VI

Comme nous l'avons déjà signalé, le T.13 n'est pas la première tentative de l'Armée belge de rendre mobile son canon de 47mm par la force des chenilles. La première solution mise en place pour déplacer et mettre rapidement en batterie le canon antichar de 47mm est l'utilisation du tracteur Vickers Utility¹¹⁴ pour le tracter. Toutefois, face à la vitesse insuffisante du tracteur (32 km/h¹¹⁵), et devant la lenteur de la mise en batterie du canon tracté, d'autres pistes doivent être envisagées afin de doter les unités plus mobiles, comme les Chasseurs ardennais, de moyens antichars plus performants¹¹⁶. La première mène au Carden-Loyd Mark VI, un tracteur d'artillerie acheté dès 1930 en Angleterre¹¹⁷.

Une fois ces engins quelque peu modifiés (l'habitacle est redessiné afin de donner un meilleur champ de vision, une protection accrue à l'équipage, et une meilleure suspension), ils sont testés afin de voir s'ils sont aptes à tracter les mortiers de 76mm et les canons antichars de 47mm. En 1933, après des essais de traction peu concluants, les six Carden-Loyd Mark VI sont équipés d'un canon de 47 mm protégé par un large bouclier permettant la protection des deux membres d'équipage.



Vickers-Carden-Loyd Mark VI. (Source: Belgian Tank Museum)

¹¹⁴ Le tracteur Vickers Utility est construit à partir de 1932-33 par la firme anglaise Vickers-Armstrongs. En 1935, la firme des Ateliers de Construction de Familleureux achète sa licence de production et construit un modèle blindé pour l'Armée belge. Il est destiné à tracter le canon antichar de 47 mm. Après mai 1940, certains Utility seront réutilisés par les Allemands.

CHAMPAGNE J., *Les véhicules blindés de l'Armée belge. The armoured vehicles of the Belgian Army 1914-1974*, Arlon, Everling, 1975, p. 109.

¹¹⁵ Cette vitesse est largement suffisante pour accompagner des unités combattant à pied et l'engin donne une mobilité indéniable au canon, mais il n'est pas jugé suffisamment mobile pour des unités comme les Chasseurs ardennais ou Cyclistes-frontière.

Ibid.

¹¹⁶ WENKIN H., « Le canon automoteur T.13. Qui veut la paix prépare la Guerre », dans *Trucks'n Tanks*, n°17, janvier-février 2010, p. 70-79.

¹¹⁷ Voir supra.

Cette modification des chenillettes Mark VI avait déjà été envisagée lors de l'achat des engins¹¹⁸. En effet, dès 1931, des études allant dans ce sens¹¹⁹ sont réalisées sans qu'un prototype ne soit construit.

La décision prise en 1933 d'armer les Mark VI a sans doute été influencée par des essais effectués par la firme Carden-loyd. Elle avait déjà essayé avec succès de monter un canon de 40mm sur le châssis Mark VI¹²⁰. Cependant, lors du tir, la vitesse initiale du C.47 belge est bien plus élevée que celle du canon monté par les Anglais (450m/sec pour 350m/sec). Le recul l'est également, ce qui met le petit châssis à rude épreuve. La firme anglaise, consciente du recul plus important du canon belge, émet donc une certaine réserve en déclarant que, monter un C.47 sur un Mark VI, c'est un peu comme « *Mettre un éléphant sur une puce* »¹²¹.

Malgré cette remarque judicieuse, la chenillette Mark VI équipée d'un canon antichar de 47mm demeure un concept intéressant pour l'Armée belge. Elle donne des résultats satisfaisants lors des exercices de tir et de roulage¹²². Toutefois, certains défauts montrent très vite que cet engin ne peut être qu'un véhicule de transition et non une arme appelée à être produite en grande quantité. Comme l'avaient souligné les ingénieurs anglais, la mobilité du petit engin est fortement altérée par le poids de l'armement et, lors du tir, la suspension doit être soutenue par deux béquilles rétractables déployées à l'arrière de l'engin. De plus, de nombreuses manœuvres sont nécessaires avant de procéder à un tir car le tube du canon a un débattement insuffisant en site¹²³. En outre, malgré la protection offerte par le blindage (5 à 9 mm) et sa facilité de camouflage, l'équipage peut facilement être mis hors combat par des tirs d'armes légères provenant des flancs ou de l'arrière. Malgré les défauts de l'engin, les six exemplaires fabriqués sont livrés aux Chasseurs ardennais en février 1934¹²⁴.

¹¹⁸ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3284 : Capitaine-Commandant TELLIER, *Demande de prix pour le matériel Carden-Loyd*, Bruxelles, 10 novembre 1930.

¹¹⁹ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3284 : Général-Major NUYTEN, *Note concernant l'étude par la F.R.C. d'un C.47 sur châssis Carden-Loyd*, Bruxelles, 11 août 1931.

¹²⁰ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3284 : Major TELLIER, *Adaptation du C.47 sur véhicule blindé léger Carden-Loyd*, Bruxelles, 1^{er} mai 1933.

¹²¹ Cette remarque provenant de la firme Vickers-Carden-Loyd est relatée dans un rapport du Major Tellier, Chef de service aux Fabrications militaires. Le rapport retrace son voyage d'étude en Angleterre auprès de la société Vickers-Carden-Loyd. Il ne mentionne cependant pas le nom de l'auteur de cette citation.

BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3284 : Major TELLIER, *Compte-rendu secret de mission en Grande-Bretagne*, Bruxelles, 15 juin 1933.

¹²² BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3284 : Capitaine PIEHLER, *Note destinée à l'État-Major Général de l'Armée au sujet de l'achat de la licence de fabrication du Vickers-Carden-Loyd T.13*, Bruxelles, 18 septembre 1933.

¹²³ WENKIN H., « Le canon automoteur T.13. Qui veut la paix prépare la Guerre », dans *Trucks'n Tanks*, n°17, janvier-février 2010, p. 70-79.

¹²⁴ GEORGES R., *Chronique du 2^e régiment de Chasseurs ardennais du 10 mars 1933 au 10 mai 1940*, Pirmez, Bruxelles, 1988, p. 75.

Le Mark VI n'étant en définitive qu'une arme de transition, il n'est pas étonnant que, dès 1933, l'Armée belge étudie d'autres pistes permettant la conception d'une arme antichar mobile. Une fois de plus, c'est de la firme Vickers-Carden-Loyd que vient la solution. Cette dernière a mis au point quelque temps auparavant un châssis plus performant que celui du Mark VI nommé « *Light Dragon* ». Affichant un rapport poids/puissance supérieur, un châssis plus long et plus large donnant un espace plus grand à l'équipage (et par conséquent plus de place pour servir le canon de 47mm), il est vite repéré par les militaires belges (dès 1933) qui le testent pour éventuellement acquérir sa licence de fabrication¹²⁵. Le véhicule donne satisfaction lors des essais, la licence de fabrication du *Light Dragon* est alors acquise. Devenus obsolètes avec l'arrivée des T.13 et ne devant plus être produits, il est décidé de désarmer les Mark VI afin de récupérer leurs précieux canons. Cependant, l'État-Major Général de l'Armée décide finalement en décembre 1937 de ne pas les désarmer et de les transférer au bataillon de Cyclistes-frontière de Visé lorsque les Chasseurs ardennais disposeront de leur dotation complète de T.13¹²⁶. Ce sera chose faite en 1938. Les 10 et 11 mai 1940, les Mark VI serviront en tant que points d'appui antichars le long de la Meuse et tireront quelques salves sur les troupes allemandes. Détruits ou incapables de suivre le mouvement de retraite effectué par les cyclistes, ils seront abandonnés (certains auraient été précipités dans le canal Albert)¹²⁷.

Bien que le Mark VI soit loin d'être un engin parfait et ne soit au final qu'une arme de transition, il est tout de même le premier essai fait par l'Armée belge de monter le canon de 47mm F.R.C. sur un châssis de tracteur léger peu blindé. En cela, il est le précurseur direct du T.13.

¹²⁵ WENKIN H., « Le canon automoteur T.13. Qui veut la paix prépare la Guerre », dans *Trucks'n Tanks*, n°17, janvier-février 2010, p. 70-79.

¹²⁶ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, Moscou, n°2046 : Général-Major DEFFONTAINE, *Note pour Direction Supérieure de l'artillerie, pour le service du charroi et du carburant et le service de l'armement*, Bruxelles, 11 décembre 1937.

¹²⁷ SIMON E., « Les blindés belges en mai 1940. De belgische pantsers in mei 1940 », dans *Tank Museum News*, n°86, 2007, p. 8-23.

C. Le T.13 entre en jeu

La naissance du T.13 est indissociable de la mise au point du Mark VI. Nous allons en expliquer la raison dans ce point. Nous mettrons également en évidence l'évolution du T.13 en évoquant les trois types de T.13 produits de 1934 à 1940.

a) Le T.13 type I

En 1933, le capitaine Loyd propose à la Défense de monter le canon de 47mm sur une chenillette Mark VI star¹²⁸. Toutefois, ce sera un autre véhicule qui sera choisi par les militaires belges. Ce tracteur, nommé Carden Loyd Light Dragon Mark I, est nettement supérieur au Mark VI. Il est plus long, plus large et mieux motorisé. Il gagne donc en mobilité, en particulier dans les terrains difficiles. Le montage et le service de la pièce de 47mm sont également plus faciles sur ce véhicule. Le plus grand poids et la longueur du nouvel engin lui donnent une plus grande stabilité lors de sa conduite (les Mark VI armés d'un canon ont tendance à osciller lorsqu'ils roulent¹²⁹). De plus, l'export de munitions du T.13 est double à celui du Mark VI. Cette donnée est importante. Cela signifie que le T.13 et son équipage peuvent combattre plus longtemps sans ravitailler (une opération qui expose les engins et leurs équipages et qu'il n'est pas toujours facile d'effectuer au combat).

En 1934, après avoir acheté un prototype du T.13, ainsi que la licence de fabrication de celui-ci aux Anglais, l'Armée belge commande à la firme Miesse de Buysinghen¹³⁰ cinquante-six tracteurs Vickers-Carden-Loyd¹³¹. Trente-cinq d'entre eux sont blindés et vingt et un ne le sont pas. Ces derniers sont destinés à servir de tracteurs pour les canons Bofors de 75mm des chasseurs ardennais, alors que les autres sont destinés à être armés du C.47¹³².

¹²⁸ Il s'agit d'une version améliorée de la chenillette Mark VI dont l'Armée belge dispose déjà.

¹²⁹ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3284 : Colonel NERINCKX, *Note sur le matériel Vickers*, Londres, 4 mai 1933.

¹³⁰ La firme Véhicules Industriels Miesse est une émanation de la société Jules Miesse et Cie fondée en 1900. Elle se transformera en Auto-Miesse en 1939. Les ateliers de construction de cette entreprise se situent à Buysinghen.

MAZY G., « T.13 », dans *Tank Museum News*, n°21, 1988, p. 27-31.

¹³¹ Tableau donnant la quantité et la nature des matériels de guerre achetés au cours des années 1932 à 1936 inclus, 11 juillet 1937, Archives du Ministère de la Défense nationale, publié dans STASSIN G., « La motorisation de la cavalerie belge », dans *Numéro spécial Tank Museum News. Cavalerie. Du cheval au moteur 1937-1997*, 1997, p. 23-36.

¹³² SIMON E., « Les blindés belges en mai 1940. Un point de la situation », dans *Bulletin d'information du Centre Liégeois d'Histoire et d'Archéologie Militaire*, octobre-décembre 2006, t. IX, fasc. 12, p. 61-72.

Le blindage de l'engin est étudié par la firme Vickers, alors que l'étude concernant le montage de l'armement est effectuée par la Fonderie Royale des Canons¹³³. Il semble que, sur le modèle initial proposé par la F.R.C., l'armement soit monté vers l'avant dans une tourelle¹³⁴. La protection de l'équipage est assurée par des plaques de blindage verticales dont l'épaisseur est comprise entre 3 et 9mm. Cependant, les membres de la commission chargée du développement du T.13 estiment que l'engin est nettement trop haut pour l'usage qui doit en être fait¹³⁵.

Pour combler ce défaut, la Sous-Commission chargée de l'étude de l'armement¹³⁶ enjoint aux ingénieurs de la Fonderie Royale des Canons de disposer l'armement derrière un bouclier orienté vers l'arrière-droit. Selon l'auteur de la note, l'équipage est certes moins protégé, mais la suppression de la tourelle permet de mieux dissimuler l'engin qui n'est pas un char d'assaut classique¹³⁷. Malgré cette disposition vers l'arrière, le canon est toujours capable de tirer tous azimuts¹³⁸. Mais pour cela, il faut au moins rabattre le bouclier du conducteur, exposant dangereusement l'équipage en cas de combat.

Le 9 novembre 1934, le prototype armé est présenté aux militaires par la Fonderie Royale des Canons. Il leur donne satisfaction. Le Lieutenant-Général Cumont¹³⁹ déclare en date du 17 décembre 1934 que le ministre de la Défense nationale décide de lancer la production en série du canon de 47 mm monté sur Carden Loyd T.13¹⁴⁰. À ce stade, le véhicule est vu comme un véhicule antichar destiné aux Chasseurs ardennais qui peuvent le mettre en œuvre sur des terrains difficiles¹⁴¹. Par la suite, l'auteur de la note n'exclut pas de doter d'autres unités de ces engins.

¹³³ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3284 : Lieutenant-Général BRONNE, *Note sur le véhicule Vickers-Carden-Loyd*, Liège, 29 décembre 1933.

¹³⁴ BRUXELLES, Belgian Tank Museum, *Fonds T.13 : Note sur les engins Vickers Carden Loyd*, s.l., s.d., et BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3284 : *Plan du prototype T.13*, Liège, 15 septembre 1933.

¹³⁵ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3284 : Lieutenant-général écuyer DE CALLATAY, *Procès-verbal de la sous-commission chargée de l'étude de l'armement*, Bruxelles, 18 juin 1934.

¹³⁶ Une commission chargée d'inspecter le prototype du T.13.

¹³⁷ *Ibid.*

¹³⁸ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3326 : Lieutenant-Général CUMONT, *Note pour D.S.I.*, Bruxelles, 17 décembre 1934.

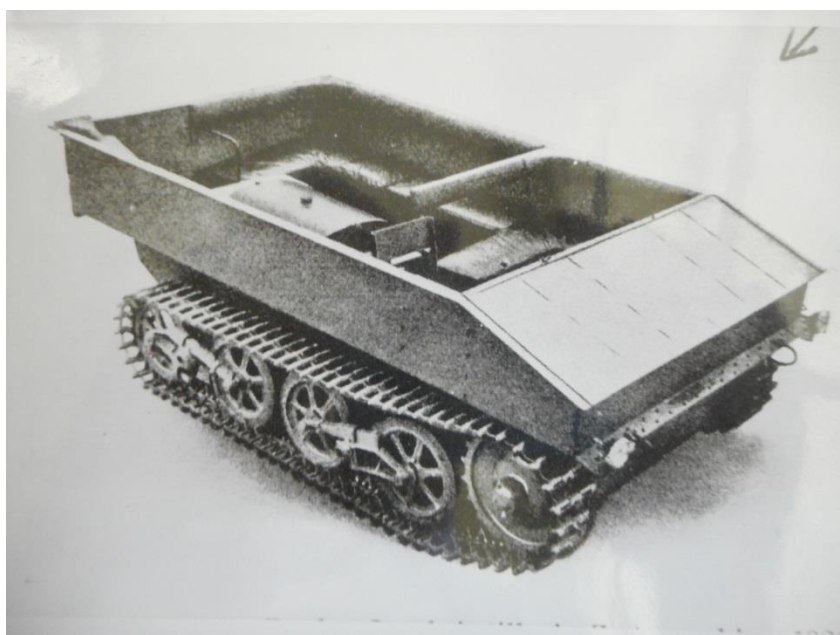
¹³⁹ Le Lieutenant-Général Adolphe Cumont est né à Alost en 1873 et est décédé à Ixelles en 1946. Il est rentré dans l'Armée belge en 1893. Il se distingue lors de la Première Guerre mondiale au cours de laquelle il reçoit plusieurs distinctions honorifiques. Nommé Lieutenant-Général par arrêté royal le 26 décembre 1930, il est Chef d'Etat-Major Général de l'Armée lorsqu'il rédige le document en 1934.

BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Dossiers personnels*, n°12306.

¹⁴⁰ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3326 : Lieutenant-Général CUMONT, *Note pour D.S.I.*, Bruxelles, 17 décembre 1934.

¹⁴¹ *Ibid.*

La note de Cumont met clairement en avant les avantages du prototype du T.13 sur le Mark VI. Le T.13 aligne une meilleure protection pour le personnel, une vitesse plus élevée, un plus grand nombre de munitions emportées, ainsi qu'un service plus aisé du canon de 47mm, capable de tirer sous tous les azimuts¹⁴². Ces avantages sont loin d'être anodins. En effet, les officiers et soldats des Chasseurs ardennais (utilisant à cette époque les Mark VI) disposeront grâce au T.13 d'un véhicule aux capacités tactiques bien supérieures. Une vitesse plus élevée permet au T.13 de se déplacer plus rapidement sur un éventuel front, son emport de munitions supérieur lui permet de rester plus longtemps au combat sans devoir être ravitaillé, et la possibilité de faire tirer le canon dans toutes les directions (la semi-tourelle peut pivoter sur 360°) permet au blindé d'utiliser une plus grande variété de positions de tir que le Mark VI (d'où le choix pour le T.13 d'un canon en tourelle et non en casemate). Cette première version du T.13 est livrée aux Chasseurs Ardennais et aux Cyclistes-frontière. Par après, ces unités en céderont à la cavalerie et toucheront quelques engins plus modernes de type III.



Tracteur Light Dragon Mark I. (Source: Belgian Tank Museum)

¹⁴² *Ibid.*



T.13 type I des Chasseurs ardennais. Cet exemplaire n'a pas encore reçu ses plaques de blindage latérales. Il est à noter que, malgré le canon disposé vers l'arrière, celui-ci peut tirer vers l'avant. (Source : Musée des Chasseurs ardennais)

b) Le T.13 type II

Le 9 janvier 1937, une note signée par le Lieutenant-Général Van Den Bergen¹⁴³ évoque le remplacement des vingt et un T.13 servant de tracteurs aux canons de 75mm Bofors des Chasseurs ardennais. Ceux-ci doivent être remplacés par des camions à quatre roues motrices ayant des capacités tout-terrain. Selon lui, les tracteurs à roues ont une meilleure capacité de transport¹⁴⁴. Le Lieutenant-Général Verstraete¹⁴⁵, l'Inspecteur général de l'artillerie, donne son aval à cette idée. Selon lui, plusieurs autres raisons motivent le retrait des T.13 servant de tracteurs. La première est que, si la chenille est plus efficace sur terrain difficile, son coût d'exploitation est élevé. Elle est également plus fragile. De plus, un tracteur à chenilles est plus difficile à conduire et possède une vitesse moins élevée sur route¹⁴⁶. Une autre raison poussant les Chasseurs ardennais à déprécier ce tracteur est sa tendance à décheniller dans les

¹⁴³ Edouard Van Den Bergen est né en 1879 à Bruxelles. Entré en 1901 dans l'armée, il sert principalement dans l'artillerie. Il est nommé Chef d'État-Major Général de l'Armée en 1935, fonction qu'il quitte en février 1940. BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Dossiers personnels*, n°13243.

¹⁴⁴ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°2046 : Lieutenant-Général VAN DEN BERGEN, *C.47 sur véhicules V.C.L. T.13*, Bruxelles, 9 janvier 1937.

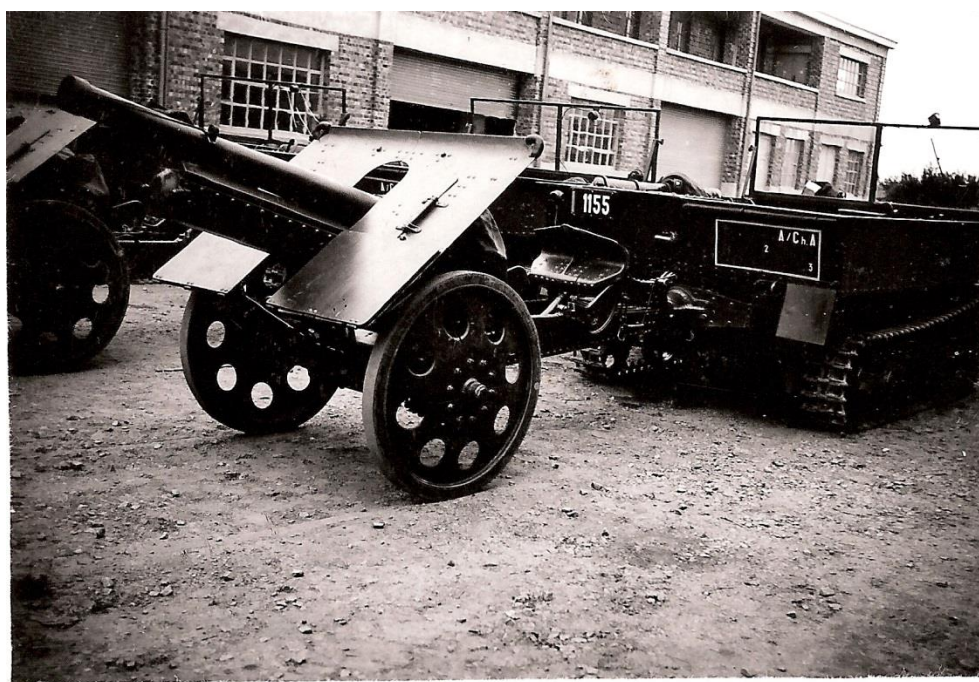
¹⁴⁵ Fernand Verstraete est né à Anvers en 1875 et décédé à Bruxelles en 1943. Il est admis à l'armée en 1899 et nommé Lieutenant-Général en 1934. Lorsqu'il rédige le document que nous avons utilisé, il est Inspecteur Général de l'Artillerie.

BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Dossiers personnels*, n°12840.

¹⁴⁶ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°2046 : Lieutenant-Général VERSTRAETE, *Note pour l'E.M.G.A.*, Bruxelles, 21 janvier 1937.

chemins forestiers (ce sera également le cas pour les T.13 armés)¹⁴⁷. Les griefs des artilleurs des artilleurs sont exacerbés quand ils sont transférés à Flawinne en 1937¹⁴⁸. À cet endroit, ces hommes sont au contact d'autres artilleurs disposant de tracteurs à roues. Voyant que leurs collègues utilisent un matériel plus performant, il est normal que les Chasseurs demandent de disposer d'engins aussi performants. Au final, les T.13 tracteurs des Chasseurs ardennais ne seront pas remplacés par des camions Ford comme le préconisait Verstraete, mais par des véhicules produits par la F.N¹⁴⁹..

L'abandon des tracteurs T.13 par l'artillerie des Chasseurs ardennais permet de libérer vingt et un châssis de T.13. Van Den Bergen propose alors de les blinder et d'armer douze d'entre eux d'un canon de 47mm. Les neuf tracteurs blindés restants seraient gardés en réserve¹⁵⁰. Le T.13 type II est né. Il ne diffère que de très peu de l'engin du premier type avec lequel il partage son armement tourné vers l'arrière. Ce seront les derniers produits T.13 ayant un canon orienté vers l'arrière. Les T.13 suivants seront de type III et posséderont une morphologie bien différente.



Tracteurs T.13 des Chasseurs ardennais et leur canon Bofors de 75mm. (Source : Musée des Chasseurs ardennais)

¹⁴⁷ WENKIN H., « Le canon automoteur T.13. Qui veut la paix prépare la Guerre », dans *Trucks'n Tanks*, n°17, janvier-février 2010, p. 70-79.

¹⁴⁸ MAZY G., « Le 20e d'artillerie », dans *Tank Museum News*, n°22, 1988, p. 6.

¹⁴⁹ *Ibid.*

¹⁵⁰ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°2046 : Lieutenant-Général VAN DEN BERGEN, *C.47 sur véhicules V.C.L. T.13*, Bruxelles, 9 janvier 1937.



T.13 type II conservé au Musée Royal de l'Armée de Bruxelles. Un pan du blindage latéral est abaissé. (Source : auteur)

c) Le T.13 type III

En 1937-38, la Cavalerie demande la mise au point et la production d'un nouveau type de T.13 : le type III. À terme, ce modèle de T.13 doit remplacer les engins plus anciens de type I et II¹⁵¹. Malgré un armement identique, il est loin d'être une simple copie de ses prédécesseurs. Son châssis est celui du tracteur Light Dragon Mk II, également conçu et produit par Vickers-Carden-Loyd. Ce tracteur équipe déjà les artilleurs britanniques qui produisent des rapports élogieux à son égard¹⁵². Ce véhicule est plus stable et mieux suspendu que son prédécesseur, le Mk I. Sa motorisation est assurée par un moteur 6 cylindres plus puissant¹⁵³, assurant à l'engin de meilleures performances sur routes et en tout terrain. Le blindage et la protection de l'équipage sont également modifiés. La tourelle, qui dispose d'un toit, est tournée vers l'avant et peut pivoter à 360°. Les plaques de blindage latérales des Type I et II laissent place à un habitacle entièrement blindé pour le chauffeur à l'arrière duquel prend place une tourelle. Cette tourelle ouverte vers l'arrière renferme le canon de 47mm et le fusil-mitrailleur. Ces derniers sont orientés vers l'avant et peuvent tirer dans toutes les

¹⁵¹ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3326 : Lieutenant-Général VAN DEN BERGEN, *Note au sujet des tracteurs légers V.C.L. T.13 B3 armés du C.47*, Bruxelles, 5 janvier 1940.

¹⁵² AUBIN N., « La motorisation manquée de l'armée britannique », dans *Tank Zone*, n°16, avril-mai 2011, p. 50-64.

¹⁵³ ATELIERS DE CONSTRUCTION DE FAMILLEUREUX, *Tracteur Vickers-Carden-Loyd T.13 B3. Instructions de conduite et d'entretien*, Seneffe, s.d., p. 5.

directions. Malheureusement, l'arrière du véhicule et de la tourelle sont ouverts, ce qui affaiblit la protection de l'équipage¹⁵⁴. Bien entendu, ces modifications majeures apportées à l'engin ne sont pas le fruit du hasard.

Comme c'est souvent le cas dans le domaine de l'armement, les militaires belges conçoivent ce nouveau type d'engin par observation du passé. Ils vont faire ce que l'on appelle aujourd'hui un « retex », ou « retour d'expérience ». Cette invention récente du langage militaire correspond aux « *Lessons learned* » des Anglo-Américains et aux « *leçons apprises* » des Canadiens francophones¹⁵⁵. Dans ce cas, les leçons apprises portent sur la suspension, la motorisation, la protection et l'ergonomie du T.13. Ce « retex » montre la volonté qu'ont les instances militaires à doter leurs troupes du meilleur engin possible. Ce nouveau modèle étant bien supérieur aux précédents, une commande de 21 T.13 ancien modèle destinés aux Chasseurs ardennais et aux Cyclistes-frontière est remplacée en cours de production par une commande en type III¹⁵⁶.

À la différence du T.13 type I et II, la troisième mouture du T.13 est déclinée en trois sous-versions. Celles-ci se distinguent via des adaptations ergonomiques faites à l'intérieur de l'engin et par le type d'unité auxquelles elles sont destinées. La première d'entre elles, nommée T.13 type III « A », est destinée aux Chasseurs ardennais et aux Cyclistes-frontière. Sa particularité est qu'elle comporte un équipage de trois hommes et un râtelier supplémentaire à munition. Cette adaptation est à priori judicieuse, car les unités mobiles que cette version du T.13 doit équiper seront vraisemblablement amenées à mener des combats sur de longues distances. En effet, selon la stratégie de défense en profondeur, Chasseurs ardennais et Cyclistes-frontière doivent livrer des destructions et des combats retardateurs pour ensuite se porter sur une ligne de défense située à l'intérieur du pays. Dans ces conditions de combat, il est important de disposer d'un maximum de munitions pour limiter la fréquence des ravitaillements, qui, rappelons-le, sont des moments de vulnérabilité pour les hommes et les engins. La deuxième version du type III est le « B ». Destiné aux troupes de forteresse de Namur et Liège, ainsi qu'aux douze premières divisions d'infanterie, il n'emporte pas de munitions supplémentaires, mais un quatrième servant. Ce dernier permet

¹⁵⁴ SIMON E., « Les blindés belges en mai 1940. Un point de la situation », dans *Bulletin d'information du Centre Liégeois d'Histoire et d'Archéologie Militaire*, octobre-décembre, t. IX, fasc. 12, octobre-décembre 2006, p. 61-72 ; STASSIN G., « Les unités de cavalerie belge durant la campagne des 18 jours (10-28 mai 1940) », dans *Special Tank Museum News*, n°109, 2013, p. 8-58.

¹⁵⁵ COCHET F., *op. cit.*, p. 114.

¹⁵⁶ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°2046 : Général-Major RENARD, C. 47 sur C.L. T.13, Bruxelles, 20 juillet 1939.

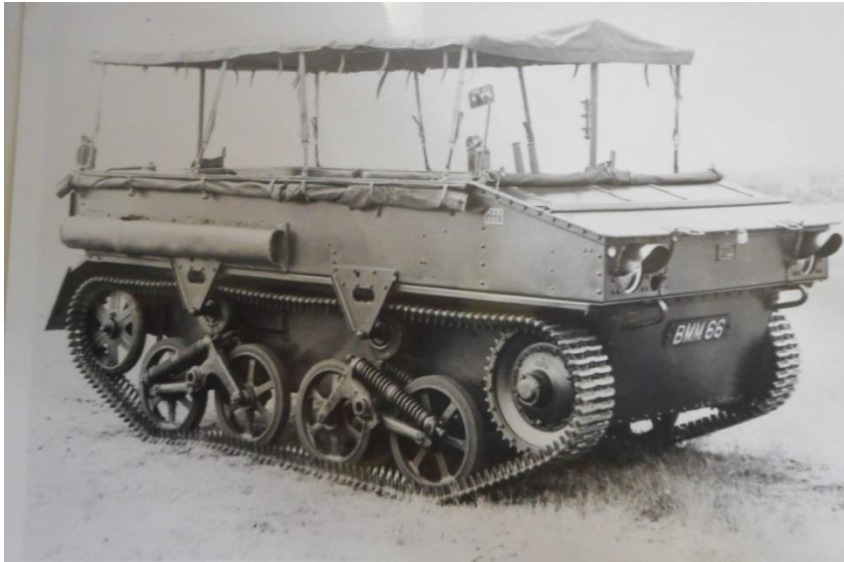
d'alléger les tâches des autres membres d'équipage du T.13 (en particulier celui du chef d'engin) et de rendre l'équipage plus performant au combat. Enfin, la version « C » ne doit disposer ni d'un homme d'équipage supplémentaire, ni d'un supplément de munitions, mais d'un poste radio¹⁵⁷. Ce poste permettrait aux équipages de communiquer entre eux et avec leurs supérieurs. Il ne faut pas oublier que les pelotons d'automitrailleuses de la cavalerie sont dotés d'un T.13 et de deux T.15 à tourelle fermée. Au combat, un T.13 dépourvu de radio serait incapable de communiquer avec les deux T.15. La tourelle de ces derniers serait fermée et le conducteur T.15 serait davantage concentré sur le combat que sur les communications. Un poste radio embarqué doit également permettre aux équipages de recevoir des instructions de leur hiérarchie, ce qui permettrait une manœuvre rapide des unités. Toutefois, aucune source ne permet de savoir si ces postes ont effectivement existé. Bien entendu, ces trois versions sont interchangeables (un T.13 ayant une plus grande dotation en munitions peut troquer ces dernières contre un poste radio, et inversement)¹⁵⁸.

Le T.13 type III est incontestablement la version la plus produite de l'engin (plus d'une centaine). Aucun document ne nous permet d'estimer la production de chacune des variantes. Même les chiffres exacts du nombre de type III produits ne seront probablement jamais connus, car la production de l'engin continuera jusque mai 1940 et ne sera interrompue que par la prise des lieux de fabrication par les troupes allemandes¹⁵⁹.

¹⁵⁷ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°2046 : Colonel COTES, *C.47 nombre. Note secrète destinée au directeur de la F.R.C.*, Bruxelles, 29 novembre 1939.

¹⁵⁸ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3326 : CAPITAINE VAN LOO, *Calendrier probable des délivrances de tracteurs blindés Vickers Carden Loyd T.13 armés du C.47.*, Bruxelles, 20 janvier 1939.

¹⁵⁹ WENKIN H., « Le canon automoteur T.13. Qui veut la paix prépare la Guerre », dans *Trucks'n Tanks*, n°17, janvier-février 2010, p. 70-79.



Tracteur Light dragon Mk II. (Source: Belgian Tank Museum)



T.13 type III. Le canon est ici protégé par une bâche. (Source : Musée des Chasseurs ardennais)

D. Les missions du T.13

Après la présentation des raisons ayant poussé à la création du T.13, ainsi que de ses différentes variantes, il s'agit d'analyser précisément les rôles qui lui sont dévolus et pour lesquels il a été conçu. Donner une fonction et des tactiques de combat à un blindé n'est pas chose aisée, surtout dans les années 1930. À cette époque, la mobilité, la vitesse et la puissance de feu apportées par les nouveaux matériels de combat obligent la pensée militaire à changer¹⁶⁰.

Cependant, pour créer des tactiques de combat permettant à l'engin de remplir les missions qui lui sont assignées, il est indispensable que les théoriciens tiennent compte de trois caractéristiques de base qui sont plus ou moins développées lors de la création de l'engin blindé : mobilité, protection et puissance de feu¹⁶¹.

Le T.13 n'échappe pas à cette règle. Dès sa conception, il est clair que l'Armée belge ne veut pas d'un char d'assaut classique, mais d'un engin assumant un rôle défensif antichar. La tâche de canon automoteur lui est aussi assignée. Contrairement à la fonction de chasseur de char, cette dernière n'est guère originale. En effet, les premiers chars conçus en 1916 avaient pour mission de porter des moyens d'artillerie au plus près de l'ennemi tout en protégeant leurs servants¹⁶².

L'innovation que représentent les Mark VI et T.13 dans l'Armée belge suppose que leurs officiers et hommes d'équipage vont être des pionniers dans le domaine des engins chasseurs de char. Ils devront donc créer et s'approprier des techniques et tactiques de combat nouvelles. L'expérience du Mark VI avait déjà permis à certains d'entre eux de mettre en place les bases tactiques et stratégiques de l'utilisation d'un engin consacré principalement à la destruction des blindés adverses. En témoigne la présence des instructions d'utilisation du Mark VI dans le dossier 3355 du fonds Moscou, pourtant consacré au T.13. Toutefois, quand le T.13 apparaît, peu de soldats belges ont eu le privilège d'utiliser et/ou de commander des blindés¹⁶³, et encore moins des chasseurs de char (seulement six chenillettes antichars Mark

¹⁶⁰ MENAT C., « Hommes et machines dans les armées des grandes puissances européennes : les mutations de l'après 1918 », sur https://www.academia.edu/7156284/Hommes_et_machines_les_mutations_de_l_apr%C3%A8s-1918_article_sur_le_blog_%C3%89tudes_g%C3%A9ostrat%C3%A9giques (page consultée le 26 janvier 2016).

¹⁶¹ FORTY G., *op. cit.*, 2013, p. 6.

¹⁶² MENAT C., « La destinée européenne du char Mark V, entre Grande-Bretagne et continent. », dans *Tank Museum News*, n°119, 2015, p. 15-28.

¹⁶³ Avant le T.13, les seuls blindés chenillés en service dans l'Armée belge sont des chars Renault Ft 17 et des chenillettes Mark VI.

VI furent produites). Dans cette partie du travail, nous allons également tenir compte de l'effet « retex » déjà évoqué dans ce mémoire. En plus de la technique, celui-ci s'applique également à la tactique, car nous avons pu voir dans un rapport analysant les dernières innovations tactiques allemandes¹⁶⁴ que, suite aux attaques du Danemark et de la Norvège, une mission supplémentaire va être attribuée aux T.13 : la défense contre les attaques aéroportées.

Relevons que les rôles détaillés ci-dessous sont ceux qui sont prévus dans les manuels édités à l'attention des équipages et commandants de T.13. Ces écrits théoriques émanent d'autorités militaires plus élevées voulant donner à leurs troupes leur propre image de la guerre et de la façon de la mener. Cette manière de voir l'utilisation du T.13 peut paraître artificielle, mais elle est très importante. François Cochet estime que les manuels et autres consignes d'utilisations venant des structures supérieures de l'armée tentent de coller au maximum aux réalités du feu. Pour ce faire, ils s'appuient sur des constatations empiriques effectuées sur les champs de bataille ou terrains d'entraînement¹⁶⁵. De plus, nous pouvons ajouter que, si ces livrets d'instructions peuvent être excessivement théorisés, ils font partie intégrante de la vie des équipages de T.13. Il ne faut pas oublier que ces derniers intègrent ces consignes lors des nombreux entraînements qu'ils effectuent avant la Seconde Guerre mondiale. Ainsi, lorsque la guerre éclate, ils doivent avoir conscience du rôle dévolu à leurs engins. Ils doivent donc rester un maximum dans ce rôle imaginé par les autorités militaires, même si parfois, il est impératif pour eux d'adapter leurs techniques de combat aux circonstances de la bataille. Voici donc les tâches allouées aux T.13:

a) Chasseurs de char

Les chasseurs de char peuvent être définis comme des véhicules mobiles et légèrement blindés, mais disposant d'un canon assez puissant leur permettant de détruire les blindés adverses à une distance respectable¹⁶⁶. Avec leur blindage léger et leur redoutable canon de 47mm, les T.13 sont assurément pensés pour le rôle d'antichar. Cette tâche purement défensive sera constante malgré les modifications effectuées sur les différents modèles de T.13.

¹⁶⁴ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, Moscou, n°4649 : Général-Major MICHIELS, *Défense des terrains susceptibles de servir au débarquement de troupes transportées en avion*, Bruxelles, 3 mai 1940.

¹⁶⁵ COCHET F., *op. cit.*, p. 146.

¹⁶⁶ AILLERET C., *Histoire de l'armement*, Paris, Presses Universitaires de France, 1948, p. 73 (Que sais-je ?).

Ayant bien conscience des qualités et des faiblesses des engins dont ils disposent, les tacticiens de l'Armée belge élaborent des techniques d'emploi devant être appliquées par les officiers et leurs hommes. En décembre 1939, le ministère de la Défense nationale envoie à tous les commandants d'unités dotées de T.13 des instructions pour son emploi tactique¹⁶⁷. Cette notice est signée par le Général Van Den Bergen. Dans celle-ci, il est clairement spécifié que le T.13 est avant tout un engin destiné à la lutte antichar. Au combat, sa mobilité est donc un atout capital, car elle doit à la fois leur permettre de se soustraire au feu ennemi¹⁶⁸ et de rejoindre rapidement des positions défensives. Grâce à cette vélocité et à leur puissance de feu, les T.13 doivent constituer pour l'officier supérieur une réserve mobile de feux antichars¹⁶⁹. Les équipages ne doivent donc intervenir que lorsque la pression exercée par les blindés adverses à un endroit du front devient insupportable. Pour cette raison, ils ne seront normalement pas postés en première ligne au début d'un engagement. Dans cette configuration plutôt défensive, ils ont pour mission de :

- 1) Colmater des brèches faites dans la défense antichar.
- 2) Renforcer ou compléter des barrages antichars.
- 3) Occuper des barrages formant des bretelles ayant pour but de cloisonner toute pénétration ennemie dans les défenses.
- 4) Couvrir un éventuel repli des autres troupes en restant en position là où des engins rapides de l'ennemi pourraient avancer.

Cette doctrine d'emploi préfigure les *Panzerjäger Abteilungen* allemandes et les *Tank destroyer battalions* américains qui auront, à peu de choses près, les mêmes rôles.

Au niveau technique, on voit que les T.13 emportent 54 obus de rupture¹⁷⁰ (sur un total de 108 obus embarqués), un type d'obus destiné à la lutte antichar. En outre, les équipages disposent d'instructions et d'un canon conçus pour effectuer des tirs directs, un type de tir courant dans la lutte contre les blindés¹⁷¹. Le rôle de chasseur de char est donc clairement la fonction première du T.13. Ses concepteurs et les tacticiens de l'Armée belge veulent donner un moyen de lutte antichar mobile aux commandants des divisions d'infanterie et des autres unités dotées de ce matériel.

¹⁶⁷ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3326 : Lieutenant-Général VAN DEN BERGEN, *Notice concernant l'emploi des compagnies C.47 sur T.13*, Bruxelles, 3 décembre 1939.

Cette date de remise des notices d'emploi correspond à l'arrivée des nouveaux T.13 type III dans les unités.

¹⁶⁸ *Ibid.*

¹⁶⁹ *Ibid.*

¹⁷⁰ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3355 : *Instructions provisoires concernant les véhicules blindés Carden Loyd T.13. armés du canon de 47 F.R.C., s.l., s.d..*

¹⁷¹ *Ibid.*

b) Appui-feu pour l'infanterie

En plus d'être des chasseurs de char, les T.13 sont également conceptualisés comme des canons automoteurs chargés d'engager l'infanterie ennemie. Ils peuvent donc prendre part à des actions plus offensives, bien qu'avec leurs tourelles tournées vers l'arrière, les T.13 type I et II sont désavantagés dans cette configuration. Cela montre bien qu'aucun système d'arme n'est exclusivement offensif ou défensif¹⁷². Soulignons que le canon de 47mm F.R.C peut tirer des obus explosifs. Sa dotation en munitions compte tout de même 54 obus explosifs (destinés au tir contre des retranchements ou de l'infanterie à découvert) sur les 108 embarqués¹⁷³. Lors de missions contre l'infanterie et les retranchements adverses, les T.13 doivent progresser légèrement en retrait des soldats tout en détruisant les poches de résistance rencontrées. Après l'attaque, l'engin peut être utilisé de deux manières différentes. Soit il « traite » d'éventuelles contre-attaques ennemies en attendant que les 47mm tractés soient mis en batterie, soit il participe avec les autres blindés de sa compagnie à la poursuite des ennemis en fuite¹⁷⁴. La poursuite est le seul cas de figure dans lequel les T.13 peuvent se trouver en contact direct avec les troupes ennemies¹⁷⁵. Cette vocation d'artillerie automotrice est renforcée par le fait qu'avec les Renault ACG1 et autres T.15, les T.13 sont les seules armes lourdes pouvant accompagner les fantassins lors de leur progression. Bien que pouvant soutenir la progression de l'infanterie, l'artillerie classique ne la suit pas au combat et ne voit pas directement les objectifs à détruire. Au contraire, les T.13 ont la capacité de traiter directement l'ennemi dès qu'il se découvre. De plus, entre artillerie et fantassins, il peut exister un manque « d'intimité » lié à la distance entre la troupe d'appui et la troupe appuyée¹⁷⁶. Ce n'est pas le cas avec les T.13 qui sont directement en contact avec la troupe qu'ils appuient.

c) Défense contre les attaques aéroportées

Suite à l'expérience de l'invasion de la Norvège en avril 1940, les tacticiens belges envisagent également d'employer le T.13 contre d'éventuelles attaques aéroportées. En effet, dans une

¹⁷² CAPLOW T. et VENESSON P., *Sociologie militaire*, Paris, Armand Colin, 2000, p. 66.

¹⁷³ Instructions provisoires concernant les véhicules blindés Carden Loyd T.13. armés du canon de 47 F.R.C., s.d., BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3355.

¹⁷⁴ *Ibid.*

¹⁷⁵ *Ibid.*

¹⁷⁶ COCHET F., *Les soldats de la drôle de guerre. Septembre 1939-mai 1940*, Paris, Hachette, 2004, p. 190-191.

note du 3 mai 1940 signée par le Général-Major Michiels¹⁷⁷, il est écrit que, en cas de débarquement ennemi par voie aérienne, les T.13 doivent « *se porter d'initiative et sans délais vers le lieu de l'atterrissage et d'y agir sur les avions adverses avec la plus grande énergie* ». Envisager d'utiliser les T.13 contre les avions peut paraître invraisemblable, car bien entendu, il est impossible pour un T.13 d'engager un avion ennemi lorsque celui-ci se trouve en vol puisqu'il ne dispose pas d'armement antiaérien (à moins de démonter le fusil-mitrailleur coaxial au canon de 47mm). Cependant, il est tout à fait possible pour le véhicule de détruire les avions ennemis lorsqu'ils sont au sol. Ce cas de figure se déroulera moins d'un mois plus tard lors de l'opération « Niwi »¹⁷⁸, lorsqu'un T.13 détruit un avion allemand au sol¹⁷⁹. Cette forme d'utilisation du T.13 est une improvisation des sphères dirigeantes de l'armée. Elle constitue une tentative de réponse face à la nouveauté tactique que constitue l'attaque aéroportée. Dans son livre *Eben-Emael. L'autre vérité*, Hugues Wenkin montre que le potentiel de cette tactique nouvelle n'est pas ignoré par les hautes sphères belges¹⁸⁰. En effet, dès 1935, le Général Denis, ministre de la Défense, est interpellé par l'ambassadeur belge à Moscou suite aux démonstrations effectuées par les troupes aéroportées soviétiques¹⁸¹. En 1939, c'est au tour de Van Overstraeten d'alerter l'état-major belge du danger¹⁸². Face à ces avertissements multiples, l'armée décide d'employer ses engins blindés à pourchasser des fantassins aéroportés et à défendre les éventuelles zones d'atterrissage. Si ces derniers disposent d'un pouvoir de nuisance non négligeable par rapport aux voies de ravitaillement d'une armée en campagne, celui-ci est limité dans le temps et par la légèreté des armements employés par ces soldats. L'usage des T.13 contre ces troupes aéroportées va avoir des conséquences néfastes lors des combats de mai 1940. Ainsi, lors de la défense de Bodange face à des blindés allemands, le détachement de Chasseurs ardennais défendant la localité va être privé de ses T.13 partis affronter les parachutistes allemands largués sur leurs arrières dans le cadre de l'opération « Niwi ». Il est évident que ces engins partis à la « chasse aux parachutistes » auraient été bien plus utiles sur le front face aux troupes motorisées

¹⁷⁷ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°4649 : Général-Major MICHIELS, *Défense des terrains susceptibles de servir au débarquement de troupes transportées en avion*, Bruxelles, 3 mai 1940.

¹⁷⁸ L'opération « Niwi » est une opération aéroportée allemande visant à couper les communications belges et à empêcher l'arrivée de renforts sur la frontière belgo-allemande. Les deux points de chute des parachutistes sont les villages de Nives et Witry, dont les initiales donnent le nom de l'opération : Niwi.

DELHEZ J.-C., *op. cit.*, p. 101.

¹⁷⁹ En l'occurrence un avion de transport Junkers 52. DELHEZ J.-C., *op. cit.*, p. 244 ; PALLUD J.-P., *Blitzkrieg à l'Ouest. Mai-Juin 1940*, Bayeux, Heimdal, 2000, p. 105.

¹⁸⁰ WENKIN H., *Eben Emael. L'autre vérité*, Neufchâteau, Weyrich, 2016, p. 14-15.

¹⁸¹ JASPAR M.-H., *Souvenirs sans retouche*, Paris, Fayard, 1968, p. 164.

¹⁸² VAN OVERSTRAETEN R., *Dans l'étau*, Paris, Plon, 1960, p. 103.

allemandes. De plus, deux de ces T.13 luttant contre les Fallschirmjäger¹⁸³ seront mis hors combat ou endommagés par l'armement léger de ces derniers¹⁸⁴.

Si l'utilisation des T.13 comme moyens de défense contre les attaques aéroportées paraît aujourd'hui discutable et peu judicieuse, elle n'est pas tout à fait dénuée de sens en 1940. Le T.13 étant au final un canon mobile, il est tout à fait normal pour les officiers belges que ce dernier soit le premier canon à pouvoir et devoir se porter rapidement sur le lieu de l'attaque (qui se trouve en général sur les arrières des lignes de défense). Malheureusement, les événements de mai 1940 montrent les limites de cette doctrine d'emploi. Quoi qu'il en soit, le fait que les tacticiens belges pensent à ce type d'utilisation est révélateur d'un certain dynamisme de la part de ces derniers. En effet, ils tiennent compte des dernières méthodes de combat utilisées par les troupes du III^e Reich et tentent de trouver les meilleures solutions possibles pour les contrer.

¹⁸³ Littéralement « chasseurs parachutistes ». Ce terme désigne les soldats des forces aéroportées allemandes.

¹⁸⁴ Ils sont détruits par des fusils antichars. Pendant la campagne des 18 jours, les Chasseurs ardennais ne perdront que cinq T.13 du fait du feu ennemi.
DELHEZ J.-C., *op. cit.*, p. 244.

E. Distribution du T.13 dans l'Armée belge

Si la mise au point et la production des T.13 n'ont pas été des opérations simples, leur distribution dans les unités ne l'a pas été non plus. Une fois les Chasseurs ardennais et Cyclistes-frontière dotés de leurs T.13 (qui a été créé en priorité pour ces deux unités), il faut trouver une place à ceux-ci dans le vaste ensemble de forces constitué par l'Armée belge et définir quelles sont les unités qui en ont le plus besoin. Toutes les unités ne pouvant en être pourvues au même moment, le Service de l'armement décide d'un ordre de priorité dans la livraison des véhicules. Les Chasseurs ardennais avaient déjà reçu les leurs lorsque le document donnant l'ordre de livraison est réalisé. Il est donc normal qu'ils n'apparaissent pas dans la liste donnée par le document (qui traite des distributions des T.13 type III)¹⁸⁵ :

- 1) Les Cyclistes-frontière
- 2) La compagnie C.47 de la place fortifiée de Liège
- 3) La compagnie C.47 de la place fortifiée de Namur
- 4) Les divisions de cavalerie
- 5) Les divisions d'infanterie

Les premières unités à toucher des T.13 sont les Chasseurs ardennais et les Cyclistes-frontière. Les premiers touchent leurs exemplaires dès 1935¹⁸⁶. En 1940, ces régiments stationnés près des frontières de l'Est disposent de 73 engins¹⁸⁷. Il n'est guère étonnant que la priorité soit accordée à l'équipement de ces unités. Leur rôle d'unités mobiles chargées de mener des combats retardateurs face à des assaillants venus des frontières de l'Est leur impose en effet de disposer de moyens antichars capables d'évoluer sur tous les terrains (notamment celui des Ardennes). Tous les engins alloués aux Chasseurs ardennais sont des T.13 de type I ou II (à l'exception d'un nombre limité de type III), alors que les Cyclistes-frontière disposent de quelques exemplaires de T.13 type III¹⁸⁸ en plus des anciens type II. Le fait que les Chasseurs ardennais soient dotés presque exclusivement d'anciens modèles aura des conséquences en mai 1940. Nous expliciterons cela dans le point consacré à cette période.

¹⁸⁵ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°2046 : MINISTÈRE DE LA DÉFENSE NATIONALE. SERVICE DE L'ARMEMENT, *Ordre général de délivrance des C.47 sur Carden-Loyd*, Bruxelles, 31 août 1939.

¹⁸⁶ DELHEZ J.-C., *op. cit.*, p. 34.

¹⁸⁷ BIKAR A., « Mai 1940 : une unité peu connue de Chasseurs ardennais : la compagnie T.13 de la PFN (Position fortifiée de Namur) », dans *Revue belge d'Histoire militaire*, t. XXX, n°1, mars 1993, p. 25-43.

¹⁸⁸ BRUXELLES, Belgian Tank Museum, *Fonds T.13* : VAN DEN RUL M., Note sur les engins Vickers Carden Loyd, s.l., s.d..

Parmi les unités devant être fournies en priorité en T.13 figurent les troupes de forteresse¹⁸⁹. Les régiments occupant les places fortes de Namur et Liège disposent chacun d'une compagnie de douze T.13 de type III¹⁹⁰. Doter les régiments de forteresse de ce type d'engin semble surprenant dans la mesure où ces hommes sont sensés combattre dans des positions fixes, ce qui ne nécessite pas réellement leur motorisation. Néanmoins, le T.13 a la possibilité de leur rendre de précieux services en défendant les zones non couvertes par les canons des forts et en assurant leur défense rapprochée. En outre, ces engins ont également la capacité de couvrir une éventuelle évacuation des forts ou mener des contre-attaques contre d'éventuels assaillants. Ce cas de figure est étudié par les défenseurs du fort d'Eben Emael en mai 1940 lorsqu'ils demandent l'intervention d'un T.13 pour leur porter secours. La petite taille de l'engin aurait permis à celui-ci d'entrer dans la poterne¹⁹¹ de l'ouvrage¹⁹². Cette action n'aura pourtant pas lieu. En mai 1940, les places fortes de Namur et Liège ne disposent pas des 24 T.13 prévus. Certains ont en effet été cédés à la première division de cavalerie en 1939 (mais aucune information ne nous indique le nombre réel de véhicules dont dispose les PFL et PFN, les T.13 versés à la cavalerie ayant très bien pu être remplacés par la suite).

Bien entendu, le document prévoit également de doter les unités de cavalerie de T.13. Les Guides, Lanciers et autres Chasseurs à cheval, dont la motorisation débute au début des années trente (malgré la réticence de certains parlementaires), sont des unités dont la mobilité doit être optimale. À cette époque, la cavalerie reçoit de Léopold III l'instruction de se porter sur la frontière Est lorsqu'une attaque adverse deviendra imminente¹⁹³. Il existe en effet une trouée de près de 60 km entre les fortifications d'Anvers et la position la plus septentrionale des Cyclistes-frontière¹⁹⁴. Autrement dit, il faut absolument doter la cavalerie de forces mobiles antichars afin de combler ce véritable corridor à panzers. Le T.13 ayant été conçu comme moyen antichar mobile, il est logique que la cavalerie en soit équipée. La nécessité de ces chenillettes antichars est d'ailleurs mise en lumière lors des grandes manœuvres de 1938. A cette occasion, le Général-Major Keyaerts estime qu'il est indispensable d'augmenter la

¹⁸⁹ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°2046 : MINISTÈRE DE LA DÉFENSE NATIONALE. ÉTAT-MAJOR GÉNÉRAL DE L'ARMÉE. 3^e SECTION, *Organisation sur le pied de guerre des compagnies de C.47 sur T.13 des P.F.L. et P.F.N.*, Bruxelles, 19 novembre 1939.

¹⁹⁰ VERNIER F., « 10 mai 1940, les troupes de forteresse et leurs officiers », dans *Bulletin d'information du Centre Liégeois d'Histoire et d'Archéologie Militaire*, t. VII, fasc. 4, octobre-décembre 1998, p. 51-71.

¹⁹¹ Porte dérobée dans l'enceinte d'une fortification.

« Poterne », dans REY A. (dir.), *Le Petit Robert. Dictionnaire alphabétique et analogique de la langue française*, Paris, Le Robert, 1973, p. 1981.

¹⁹² WENKIN H., *Eben Emael. L'autre vérité*, Neufchâteau, Weyrich, 2016, p. 125-126.

¹⁹³ BRABANT W. e.a., *La cavalerie belge au fil des siècles*, Aleur, Éditions du Perron, 2014, p. 112-113.

¹⁹⁴ ANDRÉ M., « 1935-1940. De motorisation. La motorisation », dans *Tank Museum News*, n°123, 2016, p. 4-37.

dotation des divisions de cavalerie en allouant à chacune d'entre elles un escadron de douze T.13¹⁹⁵. Les engins dont ces divisions disposent sont majoritairement de type III. Toutefois, certains véhicules de type I et II sont cédés à la première division de cavalerie en octobre-novembre 1939 par les Chasseurs ardennais et les Régiments de forteresse de Liège et Namur. Cette opération ne se fait pas sans problèmes. En effet, les T.13 type I et II cédés sont usés et leur vitesse ne permet pas de suivre les autres véhicules blindés utilisés par la cavalerie¹⁹⁶. De plus, dans l'urgence, une partie du matériel de bord transporté par ces engins est manquante. C'est pourquoi le Commandant du corps de Cavalerie, le Lieutenant-Général Chevalier De Neve de Roden¹⁹⁷ demande leur remplacement par des engins plus récents dans une lettre datée du 4 novembre 1939 destinée au Ministre de la Défense nationale¹⁹⁸. L'inquiétude de cet officier est compréhensible au vu de la situation internationale à ce moment-là¹⁹⁹. En effet, les T.13 doivent être utilisables à tout moment.

Outre les régiments de cavalerie, un document prouve qu'il est prévu que chacune des 12 premières divisions d'infanterie dispose de T.13²⁰⁰, à raison de douze pièces par division. Cependant, en mai 1940, les 5^e et 6^e divisions ne disposent que de huit C.47 sur T.13 et de canons de 47 tractés²⁰¹. La 11^e division d'infanterie, quant à elle, ne possède que cinq pièces, et la 12^e, encore en formation, n'en possède aucune²⁰². Toutefois, s'il est certain que l'infanterie a à sa disposition 101 T.13, ce chiffre ne peut être vu que comme un minimum. La production du T.13 type III se poursuit pendant la campagne de 1940. C'est pourquoi, il est difficile de quantifier le nombre d'engins fabriqués durant cette période. Il existe clairement une volonté de doter l'infanterie belge de chasseurs de char et de canons automoteurs. Cette

¹⁹⁵ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Fonds de Moscou*, n°2321 ; Major-Général KEYAERTS, *Manœuvres d'ensemble d'août 1938. Remarques, enseignements et propositions*, Bruxelles, 10 octobre 1938.

¹⁹⁶ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3326 : Lieutenant-Général chevalier DE NEVE DE RODEN, *Tracteurs V.C.L. T.13 armés du C.47*, Bruxelles, 4 novembre 1939.

¹⁹⁷ Maximilien de Neve de Roden est né en 1878 et décédé en 1952. Lieutenant-Général de l'Armée belge, il occupe de nombreuses fonctions importantes durant les années 1920 et 1930, notamment comme Commandant du Corps de Cavalerie et des Chasseurs ardennais. De 1936 à 1950, est aussi aide de camp de Léopold III. « De Neve de Roden », sur http://www.ars-moriendi.be/DE_NEVE_DE_RODEN_FR.HTM (page consultée le 19/06/2016).

¹⁹⁸ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3326 : Lieutenant-Général chevalier DE NEVE DE RODEN, *Tracteurs V.C.L. T.13 armés du C.47*, Bruxelles, 4 novembre 1939.

¹⁹⁹ L'Allemagne a envahi la Pologne et prépare son attaque de la Belgique et des Pays-Bas.

²⁰⁰ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3326 : CAPITAINE VAN LOO, *Calendrier probable des délivrances de tracteurs blindés Vickers Carden Loyd T.13 armés du C.47*, Bruxelles, 20 janvier 1939.

²⁰¹ MAZY G., « Le T-13 est là et il a tourné », dans *Militaria Belgica. Revue trimestrielle d'uniformologie et d'histoire militaire belge*, 3^e série, n°6 et 7, Société Royale des amis du Musée Royal de l'Armée et d'Histoire militaire, Bruxelles, 1983, p. 178-180 ; BIKAR A., *op. cit.*

²⁰² BIKAR A., *op. cit.*

volonté est bien compréhensible, car outre les canons de C.47 tractés, elle ne dispose pas réellement de moyens de défense contre les chars. De plus, en cas de rupture du front par des blindés ennemis, les commandants d'unités disposent d'un moyen de combler la brèche. Dans une perspective plus offensive, les T.13 sont aussi utiles à l'infanterie. Ce sont les seules armes d'appui capables de suivre de près l'infanterie lors d'attaques et de contre-attaques (même si ce suivi doit se faire à une certaine distance afin de ne pas trop exposer les engins²⁰³). Le fait qu'il s'agisse de type III avec l'armement dirigé vers l'avant facilite cette opération. Enfin, doter des divisions d'infanterie de véhicules blindés chenillés permet de donner une certaine confiance aux soldats combattant à pied qui savent ainsi qu'il disposent eux aussi de blindés.

Un autre type d'unité à percevoir des T.13 est la gendarmerie. Dans une note secrète datée du 24 mai 1939²⁰⁴, le Lieutenant-Général Van Den Bergen propose au commandant du corps de gendarmerie de doter en T.13 ses deux régiments légers créés en septembre 1939²⁰⁵. Avec douze T.15, quatre T.13 type III doivent remplacer des autos blindées qui seront déclassées au fur et à mesure des livraisons des nouveaux blindés. Pour effectuer cet achat, 9.500.000 francs belges sont prévus dans le budget de la gendarmerie²⁰⁶. Les véhicules seront fournis en octobre 1939²⁰⁷. Avec nos regards contemporains, l'utilisation par la gendarmerie de blindés fortement armés comme le T.13 peut étonner (elle est d'autant plus étonnante que toutes les unités de l'armée n'en sont pas encore dotées, notamment l'infanterie). Il ne s'agit pourtant pas du premier blindé chenillé utilisé par la gendarmerie belge. En effet, lors des grèves de 1936, les automitrailleuses sont incapables de franchir les barrages dressés par les grévistes. Les forces de l'ordre réclament donc des engins plus puissants et chenillés²⁰⁸. Dans un premier temps, elles obtiennent des Renault Ft 17 datant de la Grande Guerre. Cependant, ceux-ci deviennent rapidement obsolètes et sont déclassés en 1938. C'est dans ce cadre que les T.13 et T.15 font leur apparition dans l'arsenal de la gendarmerie²⁰⁹. Toutefois, ils ne

²⁰³ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3326 : Lieutenant-Général VAN DEN BERGEN, *Notice concernant l'emploi des compagnies C.47 sur T.13*, Bruxelles, 3 décembre 1939.

²⁰⁴ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3326 : VAN DEN BERGEN E., *Secret-Note au Commandant du Corps de Gendarmerie*, Bruxelles, 24 mai 1939.

²⁰⁵ MAZY G., « Les Régiments légers », dans *Tank Museum News*, n°24, 1989, p. 27.

²⁰⁶ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3326 : VAN DEN BERGEN E., *Secret-Note au Commandant du Corps de Gendarmerie*, Bruxelles, 24 mai 1939.

²⁰⁷ MAZY G., « Les Régiments légers », dans *Tank Museum News*, n°24, 1989, p. 27.

²⁰⁸ TOUMPSIN C. e.a., « Les blindés de maintien de l'ordre », dans *Tank Museum News*, n°97, 2010, p. 14-17.

²⁰⁹ *Ibid.*

peuvent être utilisés qu'avec l'accord du Chef de corps en personne, c'est-à-dire dans les cas extrêmes²¹⁰.

Lors de la campagne de mai 1940, les T.13 type III des gendarmes sont cantonnés à La Panne, Menin ou bien servent à la protection du GQG à Bruxelles qu'ils suivent au cours de ses déplacements²¹¹. Ils exercent donc des missions de surveillance et éventuellement de chasse aux parachutistes. À l'occasion, ils combattent avec les autres unités de l'Armée belge. Une autre raison de la dotation de la gendarmerie en T.13 est donnée par le Lieutenant-Général Van Den Bergen dans sa note du 24 mai 1939. Dans celle-ci, il explique qu'il veut donner aux pelotons d'autos blindées des régiments légers de gendarmerie la même organisation qu'aux pelotons d'autos blindées²¹² des régiments motorisés. Il s'agit donc également d'une volonté d'uniformisation de l'organisation des pelotons d'autos blindées. Une telle uniformisation facilite la logistique liée à ceux-ci et permet éventuellement d'intégrer ces engins dans une unité combattante classique.

En conclusion, nous pouvons dire que, si tous les exemplaires prévus avaient été livrés, le T.13 aurait été présent dans l'Armée belge à environ 333 exemplaires²¹³. Toutefois, ce total ne sera jamais atteint, car seulement environ 250 véhicules seront effectivement prêts au 10 mai 1940²¹⁴ et distribués dans les unités. Ce nombre en fait tout de même l'engin le plus présent dans les rangs des différentes unités belges. Nous pouvons estimer que de nombreux soldats ont vu ou connaissent l'existence de cet engin. Si toutes les unités ne reçoivent pas leur dotation théorique en T.13 c'est parce que les livraisons sont assez lentes : une dizaine de pièces par semaine en théorie (selon certains auteurs, ce nombre doit être revu à la baisse en réalité)²¹⁵. De plus, le temps manque : la mobilisation et les événements de mai 1940 perturbent le processus de fabrication et de livraison des engins, même si bon gré, mal gré, celle-ci se poursuit jusqu'à la prise des lieux de production par les troupes allemandes. Il est à noter que certains T.13 ne verront pas le feu, car ils sont repliés en France. C'est par exemple le cas des T.13 de la 7^e division d'infanterie stationnés après le repli de l'unité à Malestroit (Morbihan), puis à St Simon (Gers)²¹⁶. D'autres engins ne seront jamais armés en raison de la prise de la Fonderie Royale des Canons, et sont également transférés en France par des

²¹⁰ *Ibid.*

²¹¹ MAZY G., « Les Régiments légers », dans *Tank Museum News*, n°24, 1989, p. 27.

²¹² En réalité, ces autos-blindées sont des chasseurs de chars (T.13) et des chars légers de reconnaissance (T.15).

²¹³ BIKAR A., *op. cit.*

²¹⁴ *Ibid.*

²¹⁵ *Ibid.*

²¹⁶ JAMART J., *L'Armée belge de France en 1940*, Bastogne, Schmitz, 1994, p. 901.

équipages de fortune formés par des ouvriers. Comme la photo suivante le montre, certains véhicules vont même jusqu'en Dordogne²¹⁷.



Deux châssis de T.13 type III abandonnés sur un pont en Dordogne en juin 1940. Ils ont effectué près de 1000km par leurs propres moyens ! Les hommes photographiés portent l'uniforme français. (Source : Belgian Tank Museum)

²¹⁷ MAZY G., « Un véhicule chenillé belge en Yougoslavie ? », dans *Tank Museum News*, n°14, 1986, p. 22.

Unité	Nombre de T-13 présents
1 ^{er} Guides (1DC)	7
1 ^{er} Lanciers (2DC)	4
2 ^e Lanciers (1DC)	7
3 ^e Lanciers (1DC)	4
1 ^{er} Chasseurs à cheval (2DC)	4
2 ^e Chasseurs à cheval (2DC)	7
1 ^{er} Chasseurs ardennais	8
2 ^e Chasseurs ardennais	16
3 ^e Chasseurs ardennais	8
Cyclistes frontières	42
Divisions d'infanterie 1 à 4	4*12=48
Divisions d'infanterie 5 à 6	2*4=8
Divisions d'infanterie 7 à 10	4*12=48
Division d'infanterie 11	5
Position fortifiée de Liège	12
Position fortifiée de Namur	12
Gendarmerie	5
Ecole automobile	1
Total	246 T-13

Tableau présentant une estimation minimale du nombre total de T.13 présents dans l'Armée Belge en mai 1940. Il n'est pas exclu que ces effectifs aient été revus à la hausse suite à la mise en service des T.13 produits fin avril-début mai 1940. (Source : MAZY G., « Les Régiments légers », dans *Tank Museum News*, n°24, 1989, p. 27 ; VERNIER F., « 10 mai 1940, les troupes de forteresse et leurs officiers », dans *Bulletin d'information du Centre Liégeois d'Histoire et d'Archéologie Militaire*, t. VII, fasc. 4, octobre-décembre 1998, p. 51-71.)

F. Conclusion du chapitre

Comme nous l'avons souligné en introduction de ce chapitre et vu au cours de celui-ci, le processus de création et de distribution du T.13 est loin d'être linéaire. Il faut un long cheminement pour que l'engin arrive à maturité juste avant la Seconde Guerre mondiale. Le déclenchement de ce cheminement est lié à des facteurs stratégiques, politiques, économiques et techniques. Le premier de ceux-ci est le besoin en armes antichars mobiles qu'éprouve l'Armée belge pendant l'entre-deux-guerres. Ce besoin mène les ingénieurs et tacticiens belges à se pencher sur la création d'un automoteur armé d'un canon de 47mm. Dans leurs recherches, ces créateurs doivent tenir compte de trois autres facteurs : la situation économico-industrielle (l'engin doit avoir des retombées économiques positives pour le pays, ainsi qu'un bon rapport qualité-prix), la politique internationale menée par la Belgique (la neutralité du pays impose de posséder un engin défensif), et le positionnement des mouvements politiques nationaux (face à la montée et au bellicisme des fascistes, les partis de gauche montrent de moins en moins de réticences à une armée défensive). Dans leur quête du meilleur compromis entre ces trois contraintes, les Belges sont aidés par un adjuvant étranger. Il s'agit de la firme anglaise Vickers-Carden-Loyd. Cette dernière donne des renseignements et des avis permettant aux ingénieurs de la Fonderie Royale des Canons de tenter la création d'une chenillette armée d'un canon antichar. Les ingénieurs de Fonderie Royale des Canons transmettent eux aussi des renseignements à la firme anglaise. Cette dernière peut les utiliser pour améliorer ses propres créations et améliorer ses produits. Bien entendu, d'autres pays comme la France ou l'Allemagne tentent également de créer des engins selon ce concept. Mais leur intérêt est soit trop discret, soit trop tardif pour influencer sur les créateurs belges.

Une deuxième phase dans le processus de création est la fabrication proprement dite des engins. Si le T.13 a un prédécesseur dans le Mark VI, ce dernier n'est vu que comme un véhicule de transition destiné à être remplacé rapidement par un engin plus performant. La production du T.13 débute par les modèles « type I » et « type II ». Cependant, la production d'une arme est loin d'être un long fleuve tranquille. Grâce aux défauts constatés sur les types I et II un T. 13 « type III » voit le jour à la fin des années 1930. Ce modèle, assez différent des deux premiers, démontre le dynamisme du processus de création entourant le T.13. Il illustre également le souci qu'ont les autorités militaires à doter leurs subordonnés d'une arme performante.

Ces mêmes autorités veillent également à donner à l'engin un panel de consignes et de missions. Ces dernières, essentiellement à caractère défensif, consistent en la destruction de blindés ennemis et le soutien à l'infanterie. Plus tard, suite à l'invasion de la Norvège et du Danemark, on attribuera également un rôle de défense aérienne au véhicule blindé. Il s'agit encore un exemple flagrant de « retex ». Les consignes et missions données aux T.13, bien que produites par des gens qui ne les utilisent pas directement, sont émises de façon à ce que les équipages fassent un usage optimal du T.13 en tenant compte de ses forces et faiblesses.

Dans la dernière partie de ce chapitre, nous avons relevé quelles sont les unités belges disposant de T.13. La distribution de ces derniers n'est pas liée au hasard, mais répond à un ordre de priorité. Les premières unités à en être dotées sont les Chasseurs ardennais et les Cyclistes-frontière. La priorité donnée à ces unités est compréhensible dans la mesure où les soldats de ces unités forment un premier rempart mobile de défense sur la frontière de l'Est. Viennent ensuite les unités des places fortifiées de Liège et Namur, la cavalerie et enfin, les divisions d'infanterie, qui doivent être dotées de ces engins pour pouvoir se défendre efficacement contre les blindés adverses.

La Seconde Guerre mondiale et la capitulation belge provoquent la fin du processus d'évolution du T.13. Ce cheminement évolutif aurait pu continuer en utilisant des châssis et/ou un armement amélioré. En effet, la création d'un engin est un processus dynamique mené par des ingénieurs, des tacticiens, et éventuellement des politiques, tributaires d'éléments tactiques, économiques et politiques. Ce processus vise à doter les hommes de terrain d'une arme efficace leur permettant de nuire un maximum à l'adversaire en subissant le moins possible ses réactions. Outre l'arme en elle-même, les créateurs doivent également donner aux équipages des tactiques d'utilisation claires et optimales. Car, si les qualités mécaniques d'un véhicule aident un équipage dans sa tâche, une utilisation et/ou une gestion calamiteuse de l'engin peuvent provoquer une baisse de son efficacité, voire sa perte.

III) Chapitre 2 : se déplacer avec le T.13

La mobilité est un élément important pour le soldat, son unité et son armée. Il est d'autant plus capital que les années 1930 et les campagnes de 1939-1940 montrent que la vitesse et la mobilité changent le rythme du combat ainsi que la pensée militaire. Les blindés chenillés ou à roue peuvent maintenant progresser rapidement et pénétrer profondément dans les lignes de défense ennemie. On est loin des manœuvres à pied ou à cheval des conflits précédents (même si un nombre croissant de véhicules à moteur sont utilisés lors de la Grande Guerre, et que le cheval est encore largement utilisé lors de la Seconde Guerre mondiale).

Comme nous l'avons vu dans le chapitre précédent, le T.13 est conçu et pensé comme une arme mobile destinée à rejoindre rapidement n'importe quel point du front et à en assurer la défense antichar. Son châssis et son moteur doivent donc permettre à son équipage et son armement de se déplacer rapidement, et ce, quelles que soient les conditions atmosphériques et le terrain d'évolution. De plus, le T.13 étant un chasseur de char, sa vitesse est essentielle pour attaquer un adversaire et se replier sans subir la réaction de celui-ci. La motorisation est donc une arme devant être exploitée par l'équipage. Dans certaines situations de combat, il n'est pas exagéré de dire que la survie de l'équipage dépend de la rapidité de son engin et de sa capacité à éluder les tirs ennemis par des manœuvres rapides. Trois choses influent sur les capacités du châssis : sa géométrie (longueur, largeur, hauteur et poids), sa motorisation et son train de roulement. Nous analyserons les caractéristiques géométriques et techniques du T.13 grâce à des documents techniques, mais aussi via des témoignages. Ces derniers permettent de dépasser la théorie pour se rendre compte des réalités rencontrées par les équipages sur le terrain.

A. Les dimensions de l'engin

Les T.13 type I et II sont basés sur le châssis de tracteur Light Dragon Mk I mis au point par Vickers-Carden-Loyd. Les données contenues dans les articles concernant le T.13 étant parfois assez éloignées les unes des autres, nous avons consulté les plans des tracteurs, ainsi que les manuels de conduite. Les données suivantes nous sont apparues : les T.13 types I et II sont longs de 3,8m et larges de 1,95 m²¹⁸, et le T.13 type III utilisant un châssis Light Dragon Mk II est long de 3,85m et large de 1,95m²¹⁹. Les T.13 sont donc plus longs et plus larges que les Mark VI (larges de 1m 75 et longs de 2,46m²²⁰). Cela a pour désavantage d'avoir un engin plus encombrant et plus difficile à faire tourner. Toutefois, cet inconvénient est largement compensé par une plus grande rapidité et une stabilité accrue lorsque le véhicule roule rapidement. De plus, cette plus grande longueur et largeur font du T.13 une meilleure plateforme de tir pour le C.47 que la chenillette Mark VI et donnent un plus grand espace de mouvement à l'équipage.

Concernant la hauteur, les trois versions affichent des disparités importantes. Les T.13 des deux premières versions affichent une hauteur de 2,05m²²¹, alors que la troisième est haute de 2,5m²²². Il y a donc une différence de hauteur d'environ 45cm entre les deux modèles. Dans tous les cas, la hauteur et les dimensions des différentes versions du T.13 ont toujours été estimées exagérées par les officiers belges chargés d'évaluer l'engin. La question de la hauteur du véhicule a même mis du plomb dans l'aile du projet T.13 quand, en 1933, la commission chargée du projet écrit dans l'un de ses rapports :

« Après discussion, la commission estime que, eu égard à ses grandes dimensions (hauteur : 2 mètres environ), cet engin ne répond pas aux conditions tactiques à exiger d'un engin antichar d'accompagnement d'infanterie. De plus, la faible épaisseur du blindage le mettra en difficulté devant n'importe quel char de combat dès qu'il sera découvert. »²²³.

²¹⁸ BRUXELLES, Belgian Tank Museum, *Fonds T.13 : Plan du tracteur Vickers-Carden-Loyd T.13*.

²¹⁹ ATELIERS DE CONSTRUCTION DE FAMILLEUREUX, *Tracteur Vickers-Carden-Loyd T.13 B3. Instructions de conduite et d'entretien*, Seneffe, s.d., p. 5.

²²⁰ SIMON E., « Les blindés belges en mai 1940. Un point de la situation », dans *Bulletin d'information du Centre Liégeois d'Histoire et d'Archéologie Militaire*, octobre-décembre 2006, t. IX, fasc. 12, p. 61-72.

²²¹ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, Moscou, n°3355 : *Instruction provisoire concernant les véhicules blindés Vickers-Carden-Loyd T.13 b armés du C.47 F.R.C.*, s.l., s.d..

²²² WENKIN H., « Le canon automoteur T.13. Qui veut la paix prépare la Guerre », dans *Trucks'n Tanks*, n°17, janvier-février 2010, p. 70-79 ; HENRY DE FRAHAN A., *op. cit.*

²²³ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, Moscou, n°3284 : *Rapport de la commission chargée du développement du T.13*, Bruxelles, 29 novembre 1933.

Par la suite, cette commission en charge d'évaluer le prototype du T.13 proposé par la F.R.C. envisage de doter les Chasseurs ardennais de canons de 47mm tractés et de cantonner les T.13 à des missions « spéciales »²²⁴. Malgré ce défaut, le T.13 sera adopté grâce aux avantages qu'il offre par rapport aux chenillettes Mark VI.

Quant aux dimensions du T.13 type III, elles peuvent effectivement paraître exagérées. Il faut souligner cependant qu'elles sont situées dans les standards des chasseurs de char qui lui sont contemporains. Par exemple, son pendant allemand, le Panzerjäger I est long de 4,2m et haut de 2,25m²²⁵.

Une autre donnée physique soumise à polémique est le poids des T.13. Les tracteurs Light Dragon Mk I et II utilisés par les T.13 sont des tracteurs conçus par la firme Vickers-Carden-Loyd. A priori, ils doivent donc davantage tracter les lourdes charges que les transporter sur leurs structures. Destinés au transport de troupes et de munitions, voire à des tâches agricoles et de génie civil²²⁶, ils ne sont pas réellement conçus comme des engins de combat et ne sont donc pas prévus pour être équipés de blindages importants, ni de pièces d'artillerie. Cependant, les ingénieurs belges vont passer outre ces considérations. Ils vont créer des engins surchargés et encombrés. En effet, les T.13, même de type III, ne savent pas emporter d'éléments de chenilles de rechange, et encore moins le barda de leurs servants²²⁷. Cela va créer une certaine dépendance vis-à-vis des camions assurant leur logistique.

²²⁴ *Ibid.*

²²⁵ Cet engin est long de 4,2 m et haut de 2,25 m.

SPIELBERGER W., *Sturmartillerie. Self-Propelled Guns and Flaks Tanks*, Fallbrook, Aero Publishers, 1967, p. 16.

²²⁶ HACKER O. H. e.a., *Heigl's Taschenbuch der Tanks*, Vol. I, Munich, Lehmanns, 1935, p. 130.

²²⁷ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3326 : Capitaine-Commandant THISE, Sergent mécanicien spécialiste HAUREZ et Sous-Lieutenant mécanicien SAMYN, *Rapport d'utilisation du T.13 B3*, Henri-Chapelle, 7 décembre 1939.



Tracteur Vickers-Carden-Loyd destiné à l'agriculture. Remarquons le train de roulement presque semblable à celui des T.13 types I et II. (Source: HACKER O. H. e.a., *Heigl's Taschenbuch der Tanks*, Vol. I, Munich, Lehmanns, 1935, p. 130.)

Sur le T.13 type I et II, les charges que doivent supporter les châssis se répartissent comme suit :

- poids de l'affût, du canon, du fusil-mitrailleur et des munitions de 47mm : 1000kg.
- poids des trois hommes d'équipage : 225kg (environ).
- outils divers et pièces de rechange : 100kg.

La charge du châssis est donc d'environ 1325kg. A cela, il faut ajouter le poids du véhicule sans charge, qui est de 2850kg. Cela fait donc un total de 4175kg. Le poids total du véhicule ne peut dépasser 4250kg en ordre de marche²²⁸. Il reste donc 75kg pour caser les munitions du fusil-mitrailleur et les pièces de rechange d'artillerie. Cela est insuffisant. Il est donc décidé par Tellier, un ingénieur-chef de service des Fabrications Militaires, de porter la limite de poids de l'engin à 4300kg²²⁹. Cependant, le poids final du véhicule en ordre de combat atteint environ 4600kg²³⁰ et non les 4250 qui formaient la limite initiale²³¹ ! Le châssis de ces types

²²⁸ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, Moscou, n°3284 : Major TELLIER, *Note sur l'adaptation du C.47 F.R.C. au tracteur Vickers-Carden-Loyd T.13*, Bruxelles, 29 septembre 1933.

²²⁹ *Ibid.*

²³⁰ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, Moscou, n°3355 : *Instruction provisoire concernant les véhicules blindés Vickers-Carden-Loyd T.13 b armés du C.47 F.R.C.*, s.l., s.d..

²³¹ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, Moscou, n°3284 : Major TELLIER, *Note sur l'adaptation du C.47 F.R.C. au tracteur Vickers-Carden-Loyd T.13*, Bruxelles, 29 septembre 1933.

de T.13 est donc surchargé²³², ce qui, in fine, peut créer une usure prématurée du train de roulement et obliger le personnel à revoir plus souvent son matériel.

Concernant le type III, dès 1937, la Fonderie Royale des Canons estime que le châssis est déjà surchargé²³³. Il faut dire que le projet initial des Belges portait sur un véhicule de 5900kg avec son équipage. Lorsque la firme Vickers-Carden-Loyd a vent du poids prévu pour l'engin, elle rappelle à l'ordre les militaires belges en leur demandant d'abaisser le poids du véhicule. En effet, la firme ne veut pas que sa réputation pâtisse d'une mauvaise utilisation de ses véhicules par les ingénieurs belges²³⁴. Face à ce problème, les militaires vont tenter de réduire le poids de l'engin de diverses manières, notamment par le remplacement des caisses à munitions en bois par des casiers plus légers. La suppression du fusil-mitrailleur sera même évoquée sans être réalisée (cela aurait considérablement affaibli la défense rapprochée de l'engin)²³⁵. Grâce aux efforts consentis, le poids du véhicule tombe à environ 5200kg²³⁶.

Conjugée à des déplacements parfois (trop) rapides, la masse importante de l'engin peut causer des dégâts au train de roulement et mettre le véhicule hors combat. Durant la campagne de mai 1940, le T.13 type III du Commandant Adrien Modera sera sévèrement endommagé de cette manière. Ayant dû pousser sa machine à une vitesse élevée, il découvre que trois des huit roues supportant le poids du char ont perdu leur garniture de caoutchouc plein. Selon lui, les «*jantes d'acier de ces roues risquent de casser les maillons des chenilles.*»²³⁷. Si ce cas de figure s'était effectivement produit, le blindé aurait été mis hors combat.

Du point de vue des dimensions, l'avantage va aux deux premières versions du T.13. En effet, ceux-ci étant moins hauts, ils sont plus stables et moins capricieux dans leur tenue de route. Plus l'engin est bas, plus son centre de gravité est abaissé. Cette baisse du centre de gravité, proche du centre du châssis, car fortement influencé par le poids de l'artillerie et du moteur, signifie une plus grande stabilité de l'engin lorsque celui-ci est en mouvement et aborde des

²³² BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3326 : Lieutenant-Colonel COTES, *C.47 sur C.L. T.13 améliorations*, Bruxelles, 19 novembre 1937.

²³³ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°2046 : Général-Major THEUNIS, *Note pour l'EMGA au sujet du C.L. T.13*, Bruxelles, 30 avril 1937.

²³⁴ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3326, ROSS C., *Lettre concernant les tracteurs légers d'artillerie*, Bruxelles, 21 février 1939.

²³⁵ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3326 : Major TELLIER, *Véhicules blindés Vickers-Carden-Loyd T.13 b3 armés de C.47.*, Bruxelles, 27 mars 1939.

²³⁶ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3326 : Lieutenant-Général VAN DEN BERGEN, *Notice concernant l'emploi des compagnies C.47 sur T.13*, Bruxelles, 3 décembre 1939.

²³⁷ BRUXELLES, Belgian Tank Museum, *Fonds T.13 : Commandant MODERA, Campagne de 1940. Souvenirs du Commandant Adrien Modera*, s.l., s.d..

virages. De plus, en abordant des pentes sur leur côté, des T.13 type I et II auront moins tendance à se coucher que leur « petit » frère. Il ne faut pas pour autant dénigrer le type III, qui reste tout de même un engin correct en la matière.

Ces données physiques sont importantes pour la mécanique, mais aussi pour les conducteurs des T.13. Leurs accompagnants doivent en avoir conscience.

Un pilote de T.13 prenant son virage de façon trop rapide et brusque risque l'embarquée. Le Commandant Adrien Modéra²³⁸ nous donne un exemple d'un tel accident:

« A folle allure, par un dédale de rues, les blindés suivent à grand-peine le soliste²³⁹ qui, comme celui des adjudants, roula plein gaz et sans réflexion, entraînant dans sa course des véhicules lourds et très peu maniables²⁴⁰. Grâce à leur adresse, les conducteurs arrivent à ne pas le perdre de vue, mais dans un tournant en épingle à cheveux, près d'un remblai de chemin de fer, le conducteur Lautermans, dans un geste trop énergique, brise net la commande d'une des chenilles, et, dans une large embarquée, le char va se lancer violemment contre le coin de l'entrée d'un porche. »²⁴¹.

Bien entendu, dans cet accident, le conducteur est fautif. Il n'a pas adapté sa vitesse au virage qu'il devait effectuer et a trop sollicité la mécanique de son engin. L'énergie cinétique provoquée par la vitesse et le poids du véhicule n'ont pu être absorbés par sa mécanique. Cependant, le motocycliste le précédant est aussi à blâmer, car en ne tenant pas compte des caractéristiques des engins qui le suivaient, il a poussé les conducteurs de ces derniers à prendre des risques inutiles. Les pilotes des T.13 étaient sans doute trop occupés à tenter de suivre le soliste des yeux pour faire attention à leur vitesse et au virage qui s'annonçait.

²³⁸ Adrien Modera (1914-2007) est officier de réserve au 1er Régiment de Lanciers. Lors de l'invasion de mai 1940, il est chef d'un peloton d'autos blindées. Blessé près d'Ypres le 27 mai, il rentre dans la résistance dès le mois de novembre. Il officie dans un groupe de sabotage, mais est également actif dans le sauvetage de Juifs, ce qui lui vaudra le titre de *Juste parmi les Nations*. Contraint à la fuite en décembre 1943, il passe en Angleterre en 1944 et est intégré à la Brigade Piron au mois de février de cette année. Il sert dans cette unité jusqu'en novembre 1945, date à laquelle il est placé en congé sans solde et nommé Lieutenant de réserve.

CONNART P., DRICOT M., RENIÈRE E., SCHUTTERS V., « Adrien Marie Ange Fernand MODERA », sur <http://www.evasioncomete.org/fmoderaam.html> (page consultée le 3/06/2016).

²³⁹ Dans ce cas, le soliste n'est pas membre d'un orchestre, mais plutôt un motocycliste accompagnant les blindés.

²⁴⁰ Par comparaison à la moto du soliste.

²⁴¹ BRUXELLES, Belgian Tank Museum, *Fonds T.13 : Commandant MODERA, Campagne de 1940. Souvenirs du Commandant Adrien Modera*, s.l., s.d.



T.13 type III. Bien que la photo soit prise en contre-plongée, remarquons la silhouette haute et facilement identifiable de l'engin. (Source : Musée des Chasseurs ardennais)

B. La motorisation

Le moteur et son carburant sont des éléments centraux dans la mobilité d'un blindé. Nous nous allons présenter les caractéristiques de ceux équipant les T.13.

a) Le moteur

Mûs par un moteur Meadows six cylindres capable de développer une puissance d'environ 60 cv à 2800 tours/minute²⁴², les T.13 type I et II peuvent atteindre la vitesse de 45km/h²⁴³. Si cette vitesse est correcte pour l'époque, elle est jugée insuffisante par la cavalerie qui les estime incapables d'agir de concert avec leurs autres engins (T.15 et motos)²⁴⁴. Quant aux T.13 type III, ils sont propulsés par un moteur Bentley²⁴⁵ ou Vickers²⁴⁶ de 6 cylindres. La marque du moteur varie en fonction des auteurs. La seule certitude que nous ayons est que, grâce à celui-ci, le T.13 peut atteindre une vitesse de 56 km/h²⁴⁷, voire même 65-70 km/h maximum²⁴⁸. Bien entendu, le six cylindres du type III est plus puissant que celui de son prédécesseur. Il peut développer une puissance d'environ 80 cv²⁴⁹. Le T.13 type III a donc une puissance massique plus élevée (16 cv/t contre 13 cv/t). Il est donc plus souple et plus « nerveux » à piloter. En outre, il peut également gravir plus rapidement des pentes. Ce moteur six cylindres équipant les nouveaux modèles est considéré comme « robuste et capable d'un bon rendement »²⁵⁰ par l'équipage de Chasseurs ardennais, qui en est

²⁴² BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3355 : *Instruction provisoire concernant les véhicules blindés Vickers-Carden-Loyd T.13 b armés du C.47 F.R.C.*, s.d.,

²⁴³ Vitesse maximale constatée lors des essais de roulage en 1933.

BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3284 : Général-Major DENIS, *Roulage d'essai prolongé avec un véhicule protégé Vickers-Carden-Loyd T.13.*, Bruxelles, 31 octobre 1933.

²⁴⁴ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3326 : Lieutenant-Général Chevalier DE NEVE DE RODEN, *Lettre aux commandants de la 1^{ère} et 2^{ème} division de cavalerie et au Ministre de la Défense nationale*, Bruxelles, 27 octobre 1939.

²⁴⁵ STASSIN G., « Les unités de cavalerie belges durant la campagne des 18 jours (10-28 mai 1940) », dans *Special Tank Museum News*, n°109, 2013, p. 8-58.

²⁴⁶ WENKIN H., « Le canon automoteur T.13. Qui veut la paix prépare la Guerre », dans *Trucks'n Tanks*, n°17, janvier-février 2010, p. 70-79 ; SIMON E., « Les blindés belges en mai 1940. Un point de la situation », dans *Bulletin d'information du Centre Liégeois d'Histoire et d'Archéologie Militaire*, octobre-décembre, t. IX, fasc. 12, octobre-décembre 2006, p. 61-72.

²⁴⁷ WENKIN H., « Le canon automoteur T.13. Qui veut la paix prépare la Guerre », dans *Trucks'n Tanks*, n°17, janvier-février 2010, p. 70-79.

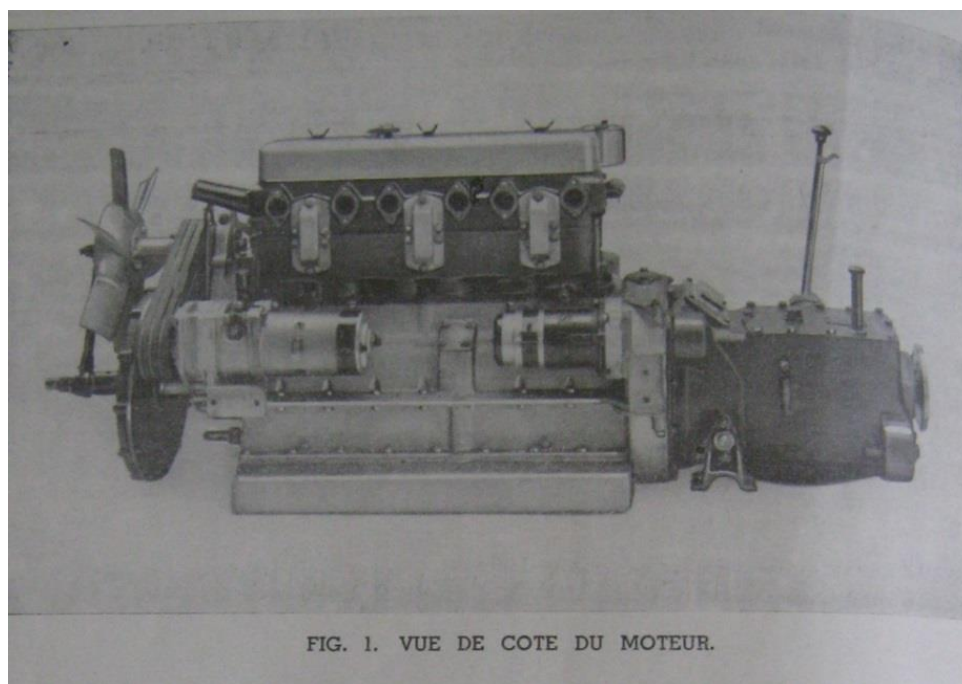
²⁴⁸ Ces vitesses, exceptionnelles et dangereuses pour le train de roulement de l'engin, auraient été atteintes par l'engin d'Adrien Modera lors de la descente de la côte de Wavre en mai 1940.

BRUXELLES, Belgian Tank Museum, *Fonds T.13 : Commandant MODERA, Campagne de 1940. Souvenirs du Commandant Adrien Modera*, s.l., s.d.

²⁴⁹ ATELIERS DE CONSTRUCTION DE FAMILLEUREUX, *Tracteur Vickers-Carden-Loyd T.13 B3. Instructions de conduite et d'entretien*, Seneffe, s.d., p. 5. (Malheureusement, ce document ne précise pas la marque du moteur utilisé).

²⁵⁰ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3326 : Capitaine-Commandant THISE, Sergent mécanicien spécialiste HAUREZ et Sous-Lieutenant mécanicien SAMYN, *Rapport d'utilisation du T.13 B3*, Henri-Chapelle, 7 décembre 1939.

manifestement satisfait. Cependant, tout comme le moteur de son prédécesseur, il est refroidi par eau. Cela veut dire qu'il sera plus sensible aux gelées et qu'il nécessitera plus d'entretiens qu'un moteur à refroidissement par air (en raison du plus grand nombre de joints étanches nécessaires). Par contre, les moteurs à refroidissement par liquide sont plus faciles à produire et moins chers²⁵¹.



Moteur six cylindres équipant le T.13 type III. (Source : ATELIERS DE CONSTRUCTION DE FAMILLEUREUX, *Tracteur Vickers-Carden-Loyd T.13 B3. Instructions de conduite et d'entretien*, Seneffe, s.d., p. 6.)

Pour démarrer les deux types de moteurs, les conducteurs peuvent recourir à un démarreur électrique, qu'il est possible d'utiliser depuis l'intérieur du blindé. Sur les T.13 type I et II, les conducteurs disposent aussi d'une manivelle²⁵². Absente sur les premiers T.13 de type III, sa présence est demandée par les équipages²⁵³. Pourquoi demander un démarreur à manivelle ? Tout d'abord, parce que ce dernier évite un recours abusif au démarreur électrique, ce qui permet de maintenir les batteries chargées plus longtemps. Il est donc plus économique de démarrer le moteur à la manivelle. Cependant, lorsqu'un danger interdisant à l'équipage de sortir de l'engin est détecté, celui-ci recourt de préférence au démarreur électrique qui ne nécessite pas la présence d'un homme à l'extérieur du blindé, au contraire du démarreur à manivelle. Une deuxième raison militant pour l'ajout d'une manivelle est que, par temps

²⁵¹ APPLEYARD E.I., « Les moteurs de chars (2^e partie) », dans *Bulletin de cavalerie*, n°7, octobre 1947, p. 9-13.

²⁵² BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, Moscou, n°3355, *Instruction provisoire concernant les véhicules blindés Vickers-Carden-Loyd T.13 b armés du C.47 F.R.C.*, s.l., s.d.

²⁵³ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, Moscou, n°3326 : Capitaine-Commandant THISE, Sergent mécanicien spécialiste HAUREZ et Sous-Lieutenant mécanicien SAMYN, *Rapport d'utilisation du T.13 B3*, Henri-Chapelle, 7 décembre 1939.

froid, les soldats trouvent nettement plus facile de faire démarrer le véhicule via cette méthode²⁵⁴. Cette remarque est particulièrement importante, car la plus grosse faiblesse des moteurs de T.13 est leur tendance à geler en hiver et l'impossibilité de les faire démarrer qui en résulte. Lors d'une manœuvre en décembre 1939, cinq engins sur les six participants à l'exercice sont incapables de manœuvrer à cause de leurs moteurs gelés²⁵⁵. Dans ce cas-là, il aurait fallu prévoir un dispositif de réchauffement du moteur en plus de la manivelle, car, si les T.13 avaient dû répondre à une attaque réelle à ce moment, ils auraient été perdus.

b) La question du carburant

Les deux types de moteurs utilisés par les T.13 doivent être alimentés par de l'essence. A priori, cela n'est qu'un détail pour un engin destiné au transport, mais cette donnée peut avoir une grande influence pour un engin destiné au combat. Contrairement au diesel, l'essence est un combustible craint par les chauffeurs de blindés. Il s'enflamme très vite²⁵⁶. Même si au combat, les incendies sont souvent dus aux projectiles adverses touchant les munitions embarquées par l'engin²⁵⁷, un véhicule touché mû par un moteur à essence a tendance à prendre plus rapidement feu qu'un engin fonctionnant au diesel. Pour les T.13, ce fonctionnement à l'essence est une source d'inquiétude pour les équipages. N'oublions pas que la mort ou la blessure par brûlure est crainte par les équipages de chars ou d'avions, qui dans certains cas, préfèrent se donner la mort que de la subir. Le film *Fury*²⁵⁸ donne une représentation de ce fait.

Cette peur est surtout présente chez les hommes servant un T.13 de type I ou II. Sur les deux modèles de T.13, le réservoir de combustible se situe à l'arrière du véhicule. Au combat, les engins de type I et II présentent leurs réservoirs à l'ennemi, étant donné que ces véhicules combattent en marche arrière ! Il suffit donc qu'un projectile, même peu puissant, rencontre le réservoir non blindé pour que ce dernier se mette à flamber et provoque ainsi la perte du véhicule. Ce sera le cas lors des combats opposant les parachutistes allemands aux T.13 belges près du village de Nives, dans la province de Luxembourg. Là, un T.13 du 2^e

²⁵⁴ *Ibid.* Notons tout de même que diluer de l'antigel dans l'eau du moteur ou encore utiliser de l'huile moins visqueuse peut également rendre le démarrage du véhicule moins difficile par temps froid.

²⁵⁵ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3326 : Lieutenant-Colonel TROMME, *Note au sujet des V.C.L. T.13*, Bruxelles, 25 janvier 1940.

²⁵⁶ APPLEYARD E.I., « Les moteurs de chars (1ère partie) », dans *Bulletin de cavalerie*, n°2, mai 1947, p. 19-21.

²⁵⁷ *Ibid.*

²⁵⁸ AYER D., *Fury*, Le Grisbi Productions, Crave Films et Huayi Brothers, 2015.

Chasseurs ardennais est mis hors combat par un coup de fusil antichar dans son réservoir d'essence²⁵⁹. Ce manque de protection du réservoir sera également pointé du doigt par les équipages de T.13 type III, qui proposent de lui adjoindre un blindage pouvant contrer les balles perforantes²⁶⁰. Outre les coups de l'adversaire, les équipages craignent également la présence de corps enflammés dans leur voisinage. Ainsi, un sous-officier des Chasseurs ardennais s'étant retrouvé avec son T.13 dans le voisinage d'usine en flammes écrit dans ses mémoires : « *Les usines autour de nous brûlent et nous craignons pour l'essence qui se trouve à l'arrière des tanks*²⁶¹. »²⁶².

Au niveau de l'autonomie, les T.13 sont plutôt bons élèves. Les réservoirs des types III contiennent 180 l d'essence et permettent de faire un travail de cinq heures et de parcourir 300 km²⁶³. Cela est jugé comme « *largement suffisant* » par ses utilisateurs²⁶⁴. Il faut savoir que, à l'époque, l'État-major allemand n'exigeait qu'une autonomie de cinq heures à ses chars²⁶⁵. Même si le fonctionnement par essence facilite le travail des logisticiens belges en uniformisant la fourniture de carburant²⁶⁶ avec celles des autres véhicules de l'armée, les premiers ne sont pas toujours en mesure de joindre les T.13. Face à ce problème, Belges, comme Allemands, ont vite pris l'habitude de ne pas attendre le ravitaillement en carburant assuré par l'armée. Ainsi, il n'est pas rare pour les équipages de véhicules de se servir dans les stations-service situées le long de leurs itinéraires²⁶⁷. Adrien Modera témoigne :

« *Tandis que le peloton de Stabel regagne à pied ses motos sur la route de la Reid, mes conducteurs de blindés demandent à pouvoir s'arrêter à une pompe à essence, devant un garage abandonné par son propriétaire à l'entrée du village, sur la route de Winamplanche. Je l'accorde volontiers. Et alors se passe une scène qui sent bien peu la guerre. Alors que l'ennemi se trouve à quelques centaines de mètres, les conducteurs font tour à tour leur plein d'essence. Ils entrent dans le garage dont les portes sont béantes et s'approvisionnent en*

²⁵⁹ DELHEZ J.-C., *op. cit.*, p. 105.

²⁶⁰ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, Moscou, n°3326 : Capitaine-Commandant THISE, Sergent mécanicien spécialiste HAUREZ et Sous-Lieutenant mécanicien SAMYN, *Rapport d'utilisation du T.13 B3*, Henri-Chapelle, 7 décembre 1939.

²⁶¹ Le T.13 en question ne transporte pas de jerrycans ou de bidons d'essence supplémentaires. Il parle donc de l'essence contenue dans le réservoir de l'engin.

²⁶² BRUXELLES, Belgian Tank Museum, *Fonds T.13 : La guerre !!!... 10 mai 1940...avec le 0546...*, s.l., s.d..

²⁶³ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, Moscou, n°3326 : Capitaine-Commandant THISE, Sergent mécanicien spécialiste HAUREZ et Sous-Lieutenant mécanicien SAMYN, *Rapport d'utilisation du T.13 B3*, Henri-Chapelle, 7 décembre 1939.

²⁶⁴ *Ibid.*

²⁶⁵ APPEYARD E.I., « Les moteurs de chars (1ère partie) », dans *Bulletin de cavalerie*, n°2, mai 1947, p. 19-21.

²⁶⁶ COCHET F., *Armes en guerre. XIXe-XXIe siècle. Mythes, symboles et réalités*, Paris, CNRS Éditions, 2012, p. 39.

²⁶⁷ KAPLAN P., *op. cit.*, p. 39.

huile et graisse en prenant soin de choisir le type de lubrifiants recommandés pour leur moteur. Cela deviendra certes très précieux, en cas de ravitaillement difficile au cours des opérations, et, si nous ne le prenions pas, ce seraient les Boches qui s'en serviraient ! Donc, pas de scrupules ! »²⁶⁸.



Photo d'un T.13 type I ou II prise en mai 1940 sur la route Malmedy-Ciney. Outre le regard curieux des soldats allemands, on peut remarquer le réservoir d'essence situé à l'arrière du véhicule. (Source : Belgian Tank Museum)

²⁶⁸ BRUXELLES, Belgian Tank Museum, *Fonds T.13. : Commandant MODERA, Campagne de 1940. Souvenirs du Commandant Adrien Modera*, s.l., s.d..

C. Le train de roulement

Mû par le moteur, le train de roulement permet au T.13 de se déplacer. Dans ce point, nous allons voir pourquoi la chenille a été privilégiée à la roue, et nous analyserons les qualités et les défauts du train de roulement des T.13, ainsi que leur forme (qui varie selon les modèles).

a) Chenilles versus roues : un débat toujours d'actualité

Le T.13 est un engin chenillé. La question de l'emploi de la chenille est extrêmement importante et est encore aujourd'hui soumise à débat dans les états-majors²⁶⁹. En effet, utiliser des engins chenillés est nettement plus coûteux que d'utiliser des véhicules sur roues. Ce plus grand coût est causé par le déploiement de moyens industriels plus importants pour produire un train de roulement chenillé et une motorisation puissante (plus que celle nécessaire à un véhicule monté sur roues). La chenille provoque aussi une augmentation du coût d'exploitation du véhicule. De fait, les moteurs de chenillés consomment plus et nécessitent une logistique plus importante²⁷⁰. De plus, ils doivent être plus souvent entretenus. Par exemple, l'armée française a remarqué que faire rouler un char Leclerc²⁷¹ un kilomètre coûte trois fois plus cher que de faire rouler un engin à roue sur la même distance²⁷². L'observation avait déjà été faite par l'Armée belge et provoque le remplacement des T.13 tracteurs d'artillerie par des tracteurs à roues en 1937²⁷³. La restauration des routes est également un coût supplémentaire lié au déploiement d'engins comme le T.13 et de leur charroi d'accompagnement²⁷⁴. En effet, certaines routes belges souffrent à cause du poids de ces engins et surtout du frottement de leurs chenilles qui détruisent certains accotements.

Dès lors, on peut se demander pourquoi l'Armée belge s'est entêtée à maintenir des engins aussi coûteux dans son arsenal ? Outre les questions politiques, industrielles et tactiques déjà abordées auparavant, nous pouvons ajouter que, à l'époque, la chenille est le train de roulement le plus léger et le plus compact pouvant supporter le poids du T.13 tout en lui

²⁶⁹ MERCHET J.-D., « Blindés : le duel de la roue et de la chenille », dans *Libération*, 19 août 2008, sur <http://secretdefense.blogs.liberation.fr/2008/09/01/blinds-le-duel/> (page consultée le 10/10/2016).

²⁷⁰ LANGLOIT P., « Plats-formes blindées : roues ou chenilles ? », dans *DSI Hors-Série*, n°12, juin-juillet 2010, sur <http://www.dsi-presse.com/?p=4869> (page consultée le 8/7/2016).

²⁷¹ Le char Leclerc est un blindé chenillé français construit par Giat Industrie. Opérationnel depuis 1992, il est considéré comme étant un des meilleurs chars d'assaut actuellement en service.

JACKSON R., *op. cit.*, p. 272.

²⁷² MERCHET J.-D., *op. cit.*

²⁷³ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°2046 : Lieutenant-Général VERSTRAETE, *Note pour l'E.M.G.A.*, Bruxelles, 21 janvier 1937.

²⁷⁴ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°4330 : Général-Major MICHIELS, *Utilisation du réseau routier*, Bruxelles, 16 avril 1940.

donnant une mobilité correcte en tout terrain. Ce constat est encore d'actualité, car le train de roulement du char Leclerc pèse douze tonnes. S'il était à roues, il en pèserait 17 et serait 2,5 fois plus volumineux²⁷⁵. En cause, le poids supplémentaire des organes de transmission et des amortisseurs²⁷⁶. À cela, nous pouvons ajouter que les véhicules chenillés sont bien plus mobiles lorsque le terrain d'opération est humide et/ou peu dense, comme les marécages, la neige, ou la boue. Cette mobilité accrue est causée par la faible pression au sol de ces véhicules. Celle-ci est permise par les chenilles qui répartissent mieux le poids du véhicule. Enfin, bien qu'il soit presque impossible de faire passer le coût de roulage d'un chenillé sous celui des véhicules dotés de roues, il est possible de le diminuer de façon sensible en utilisant le transport ferroviaire. Le T.13 va utiliser ce moyen de transport. Non seulement, la quantité de combustible consommée est moindre, mais en plus, les précieuses chenilles sont épargnées de l'usure²⁷⁷.

b) Qualités et défauts des chenilles des T.13

Dans un engin chenillé, la chenille est un élément capital. Elles doivent concilier efficacité en tout terrain, possibilité de déplacement sur route et confort de l'équipage²⁷⁸. Créés par Vickers-Carden-Loyd, les différents types de T.13 bénéficient de chenilles d'une grande qualité. Elles sont fabriquées en acier à haute teneur en manganèse²⁷⁹. Ce mélange donne une grande solidité aux chenilles des T.13 qui de ce fait s'usent moins vite et permettent aux engins de parcourir de plus longues distances. La longévité de ces chenilles varie entre 3200 et 4800 km²⁸⁰. En outre, elles sont autonettoyantes (leur forme ne permet pas à la terre de s'incruster dans les maillons), ce qui facilite l'entretien de l'engin²⁸¹.

Cependant, l'utilisation de l'acier-manganèse pour confectionner les chenilles a quelques désavantages. Le premier de ceux-ci est le bruit. Dans tous les témoignages que nous avons pu découvrir, les équipages se plaignent du bruit des chenilles. Ce bruit est problématique pour les équipages de chars. Il provoque une souffrance physique en mettant à mal le corps et

²⁷⁵ MERCHET J.-D., *op. cit.*

²⁷⁶ LANGLOIT P., *op. cit.*

²⁷⁷ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°4381 : Lieutenant-général DOMMAY DE CASTEAU, *Notice concernant le déplacement des véhicules à chenilles métalliques*, Bruxelles, 21 août 1936.

²⁷⁸ COCHET F., *Armes en guerre. XIXe-XXIe siècle. Mythes, symboles et réalités*, Paris, CNRS Éditions, 2012, p. 39.

²⁷⁹ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3355 : *Instruction provisoire concernant les véhicules blindés Vickers-Carden-Loyd T.13 b armés du C.47 F.R.C.*, s.l., s.d..

²⁸⁰ HENRY DE FRAHAN A., *op. cit.*

²⁸¹ *Ibid.*

l'ouïe des soldats qui peuvent ainsi souffrir de maux de tête. De plus, ce bruit limite leurs capacités à communiquer oralement, ce qui est particulièrement préjudiciable dans le cas du T.13 qui ne dispose pas de système de communication interne. Un Chasseur ardennais met en avant les problèmes de communication :

« *Il fait nuit : le bruit des chenilles nous force de crier pour nous faire comprendre.* »²⁸².

De plus, le fracas des chenilles alerte l'ennemi sur la présence d'engins chenillés dans ses environs immédiats, ce qui lui permet de mettre en place une défense adaptée. À ce sujet, Adrien Modera déclare :

« *Nous allons donc, dans le silence de la nuit, nous approcher de lui (l'ennemi) avec tous le fracas de nos chenilles et de nos moteurs. Quelle peine aura-t-il à nous décocher un bon petit obus antichar, ou à s'embusquer avec des éléments à pied et nous sauter dessus au passage ?* »²⁸³.

Cependant, la pollution sonore n'est pas toujours néfaste. En effet, lors des durs combats de Vinkt²⁸⁴, des soldats allemands s'approchant de la localité sont inquiets et, arrivés à l'entrée de celle-ci, ils n'osent plus y progresser lorsqu'ils entendent le bruit des chenilles des blindés belges qui circulent dans ses rues²⁸⁵. Bien qu'anecdotique, ce fait montre que les fantassins allemands craignent d'être confrontés à blindés belges²⁸⁶. Dans ce cas-ci, la peur est sûrement accentuée par la dureté des combats se déroulant dans la localité et par la crainte de tomber nez à nez avec l'un de ces véhicules qu'ils ne peuvent percevoir qu'à travers l'ouïe.

Un autre désavantage lié à l'utilisation de chenilles en métal est qu'elles ont tendance à faire glisser les véhicules sur des terrains très lisses comme les pavés ou la glace. Par exemple, le manuel de conduite du T.13 type I déconseille la conduite de l'engin sur les pavés²⁸⁷. La glace, très présente sur les routes ardennaises en hiver, a, quant à elle, provoqué plusieurs accidents d'engins utilisant des chenilles métalliques. Par exemple, en 1938, un canon de

²⁸² BRUXELLES, Belgian Tank Museum, *Fonds T.13 : La guerre !!!... 10 mai 1940...avec le 0546...*, s.l., s.d..

²⁸³ BRUXELLES, Belgian Tank Museum, *Fonds T.13. : Commandant MODERA, Campagne de 1940. Souvenirs du Commandant Adrien Modera*, s.l., s.d.

²⁸⁴ La bataille de Vinkt est l'un des plus durs combats menés par les Chasseurs ardennais. Là, ils infligent de lourdes pertes aux troupes allemandes, qui, en représailles, massacrent des civils.

DELHEZ J.-C., *op. cit.*, p. 193.

²⁸⁵ DELHEZ J.-C., *op. cit.*, p. 209 ; HAUTECLER G., « Vinkt », dans *L'armée et la nation*, n°5, 1960, p. 1-23.

²⁸⁶ Notons tout de même que les soldats allemands présents à Vinkt étaient pour la plupart des novices.

TAGHON P., *Mai 1940*, Bruxelles, Racine, 2000, p. 185.

²⁸⁷ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3355 : *Instruction provisoire concernant les véhicules blindés Vickers-Carden-Loyd T.13 b armés du C.47 F.R.C.*, s.l., s.d..

47 mm est détruit suite au glissement de plusieurs tracteurs Utility sur la route de Liège à Polleur²⁸⁸. Malgré ces défauts, on estime que les équipages de T.13 peuvent compter sur des chenilles solides et fiables.

c) La forme du train de roulement : un élément capital

Outre les matériaux utilisés pour la confection des chenilles, l'efficacité de celles-ci dépend d'un autre facteur non moins important : la disposition du train de roulement. Celui-ci joue un rôle majeur dans la mobilité du T.13, et sera grandement amélioré tout au long de l'évolution de l'engin.

Les deux premiers types de T.13 utilisent une suspension de type Horstmann²⁸⁹ avec une roue tendeuse arrière située au niveau du sol. Cette configuration du train de roulement est réellement un désavantage pour les T.13 de type I et II. À cause de cela, ces engins ont tendance à décheniller, au grand dam des équipages qui demandent aux ingénieurs de trouver une solution aux déchenillements dont ils sont victimes²⁹⁰. Ces déchenillements causant la perte de plusieurs engins lors de l'invasion allemande²⁹¹. En outre, cette disposition du train de roulement va gravement entraver les capacités de franchissement d'obstacles des véhicules lorsque ceux-ci évoluent dans des conditions de combat, c'est-à-dire en marche arrière ! Cette faiblesse technique a des répercussions tragiques pour un conducteur de T.13 lors de l'attaque de positions tenues par les parachutistes allemands dans le cadre de l'opération « Niwi ». Lors de cette opération offensive, un T.13 se révèle incapable d'arracher les barbelés bordant les prairies aux alentours d'un village. Pour dégager son engin, le conducteur descend du véhicule pour cisailer les fils. À peine a-t-il commencé sa besogne qu'il est mortellement touché par des tirs allemands²⁹². Cet exemple montre à quel point les capacités mécaniques du véhicule sont importantes pour ses hommes lors des combats.

Le type III, basé sur un châssis plus moderne, présente un train de roulement différent. Bien que suspendu par un système type Horstmann²⁹³, sa roue tendeuse est située plus haut. Ce

²⁸⁸ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°531 : Colonel SERLEZ, *Procès-verbal du bris d'un C.47*, Spa, 5 mars 1938.

²⁸⁹ WHITE B. T., *British tanks and fighting vehicles 1914-1945*, Londres, Ian Allan, 1970, p. 293.

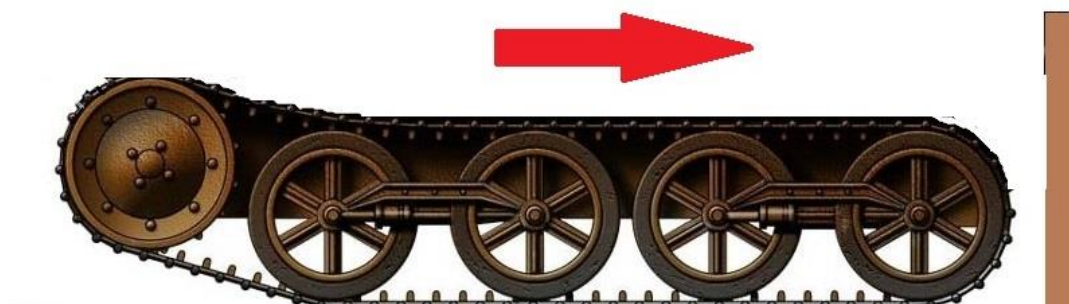
²⁹⁰ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3326 : Lieutenant-Colonel COTES, *C.47 sur C.L. T.13 améliorations*, Bruxelles, 19 novembre 1937.

²⁹¹ DELHEZ J.-C., *op. cit.*, p. 120.

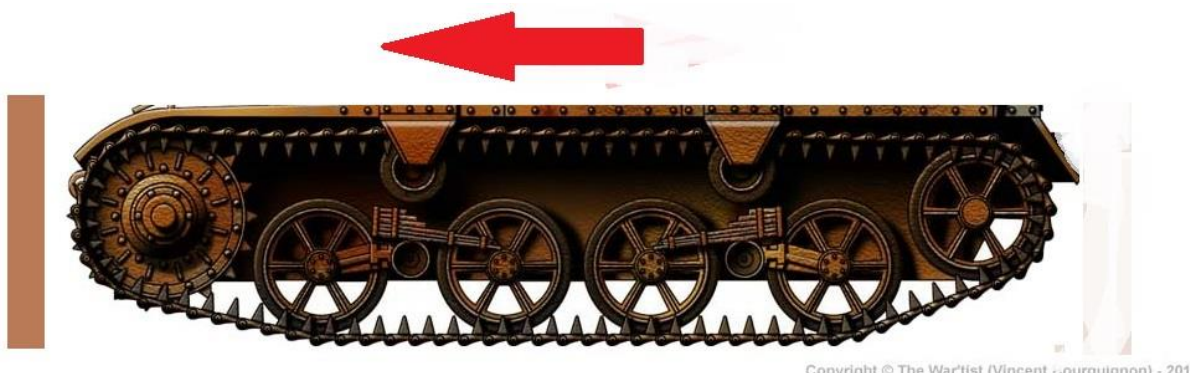
²⁹² DELHEZ J.-C., *op. cit.*, p. 105 ; PALLUD J.-P., *op. cit.*, p. 105.

²⁹³ WHITE B. T., *op. cit.*, p. 293.

détail a une grande importance au niveau des capacités de franchissement du véhicule. Grâce à cela, il peut franchir des obstacles plus importants. En outre, il est nettement moins sujet au déchenillement que ses prédécesseurs. Les mécaniciens des Chasseurs ardennais ne s'y trompent pas et estiment à juste titre que le système est « *très bon* »²⁹⁴ et est « *nettement supérieur à celui du V.C.L. T.13* »²⁹⁵. Toutefois, la suspension est tout de même estimée trop dure par certains soldats²⁹⁶. Quoiqu'il en soit, le T.13 type III marque une réelle évolution concernant la suspension.



Sur ce schéma du train de roulement de T.13 type I et II, nous voyons que le franchissement d'un obstacle vertical (en brun) peut poser problème s'il évolue en marche arrière, comme cela doit être le cas au combat. En cause, la roue tendeuse posée au sol.



Copyright © The WarTist (Vincent Lourdauanoni) - 2011

Ce schéma montre qu'un T.13 type III peut franchir plus facilement un obstacle vertical (en brun) que son prédécesseur présenté dans le schéma précédent. Il a les avantages de pouvoir évoluer en marche avant lorsqu'il combat et de posséder une roue tendeuse en hauteur. NB : Les deux schémas sont proportionnels l'un par rapport à l'autre.

²⁹⁴ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, Moscou, n°3326 : Capitaine-Commandant THISE, Sergent mécanicien spécialiste HAUREZ et Sous-Lieutenant mécanicien SAMYN, *Rapport d'utilisation du T.13 B3*, Henri-Chapelle, 7 décembre 1939.

²⁹⁵ *Ibid.*

²⁹⁶ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, Moscou, n°3326 : Lieutenant-Général Chevalier DE NEVE DE RODEN M., *Note sur les tracteurs V.C.L. T.13 armés du C.47*, Bruxelles, 27 octobre 1939 ; BRUXELLES, Belgian Tank Museum, Fonds T.13. : Commandant MODERA, *Campagne de 1940. Souvenirs du Commandant Adrien Modera*, s.l., s.d..

D. Se déplacer dans un T.13 : une tâche facile ?

Outre le problème de la surcharge du châssis, les T.13 sont des engins dont les performances sont bonnes et donnent une grande mobilité au canon de 47 mm et à son équipage. Mais leur mécanique est-elle fiable ? On peut en douter en lisant les rapports des Cyclistes-frontière qui déplorent la panne simultanée de 50% de leur parc T.13 en 1938²⁹⁷. Ajoutons à cela qu'en mai 1940, les pertes causées par une mécanique déficiente sont très importantes du côté des T.13. Par exemple, les Chasseurs ardennais perdent plus de la moitié de leurs T.13, non pas à cause de l'action de l'ennemi, mais suite à des soucis mécaniques²⁹⁸. Néanmoins, il ne faut pas oublier que la plupart des engins attribués aux Cyclistes et aux Chasseurs sont des véhicules de type I ou II dont la mécanique est essoufflée et que les distances couvertes par ceux-ci sont importantes. Durant la campagne de mai 1940, ils se retirent depuis l'Ardenne jusqu'en Flandre avec des véhicules déjà anciens.

Pourquoi tant de pannes ? Comme nous l'avons déjà signalé, la fiabilité mécanique du T.13 est entravée par le surpoids imposé à un châssis qui n'a pas été conçu pour supporter une telle charge. À ce surpoids chronique, ajoutons des facteurs plus « humains ». Le premier est un entretien parfois déficient des engins, qui, bien entendu, nuit à leur état mécanique²⁹⁹. Le deuxième est une mauvaise utilisation de la part des équipages qui poussent leurs véhicules au-delà de leurs capacités réelles. Cette surexploitation a lieu par négligence³⁰⁰ ou parce que les ordres ou les circonstances le justifient. La descente de la côte de Wavre à 70 km/h par Adrien Modera en est un exemple³⁰¹. Toutefois, il faut faire attention que lorsque l'Armée belge fait retraite, elle ne peut pas toujours dépanner ses engins en panne (contrairement aux Allemands qui peuvent se permettre ce luxe). Il est donc normal que le nombre T.13 définitivement perdus par les Belges suite à des ennuis mécaniques paraisse élevé. Nous basons donc davantage ce constat de fragilité mécanique sur le rapport du chef des Cyclistes-frontière que sur les pertes enregistrées en mai 1940.

Malgré cette fiabilité mécanique limitée, les T.13 sont jugés assez « mobiles » par leurs utilisateurs. C'est cette mobilité qui va pousser le chef de corps des chasseurs ardennais à les

²⁹⁷ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3326 : Colonel VAN SPRANG, *Note secrète sur les C.47 V.C.L. sur T.13*, Bruxelles, 30 mars 1938,

²⁹⁸ DELHEZ J.-C., *op. cit.*, p. 243.

²⁹⁹ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3326, Major TELLIER, *Note sur les véhicules de combat indisponibles*, Bruxelles, 3 mars 1938.

³⁰⁰ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°2046, Lieutenant-Colonel COTES, *Note concernant les C.47 des U. Cy.Fr.*, Bruxelles, 29 juillet 1938.

³⁰¹ BRUXELLES, Belgian Tank Museum, *Fonds T.13. : Commandant MODERA, Campagne de 1940. Souvenirs du Commandant Adrien Modera*, s.l., s.d..

préférer au Renault ACG1³⁰². En la matière, le type III affiche des performances tout à fait acceptables et nettement supérieures à celles des types I et II. Il peut franchir un gué de 0,8 m, une coupure franche de 1,2 m et écraser des barbelés d'un mètre de hauteur³⁰³. Bien entendu, pour franchir des cours d'eau importants, il doit avoir recours à des constructions effectuées par le génie³⁰⁴. Mais il ne faut pas oublier que le T.13 est une arme défensive destinée à engager l'ennemi à distance ! Théoriquement, il ne doit pas traverser les défenses ennemies et les éventuels fossés antichars en tête d'attaque. Les T.13 des types I et II, eux, ont l'avantage d'être moins hauts et d'avoir des dimensions assez réduites.

Nous concluons dès lors que, globalement, le T.13 offre une bonne mobilité à ses équipages. Dans ce domaine, il est même supérieur à son concurrent direct, le Panzerjäger I allemand. Cependant, il existe une différence entre les T.13 des premiers modèles et les T.13 de type III. Ces derniers affichent une mécanique et une fiabilité supérieure. Toutefois, ces avantages ne masquent pas certains défauts :

- Un châssis surchargé.
- Pour le type III, une hauteur assez élevée, même si elle est dans les standards des chasseurs de char de l'époque.
- Une suspension assez dure, ce qui nuit à leur confort³⁰⁵.
- Une fiabilité limitée, surtout pour les véhicules de type I et II.
- Une grande sensibilité au froid qui gèle les moteurs et empêche souvent les engins de démarrer.

³⁰² GEORGES R., *op. cit.*, p. 272.

³⁰³ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3326 : Lieutenant-Général VAN DEN BERGEN, *Notice concernant l'emploi des compagnies C.47 sur T.13*, Bruxelles, 3 décembre 1939.

³⁰⁴ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3326 : Lieutenant-Général MICHELET, *C.47 sur T.13*, Bruxelles, 3 février 1939.

³⁰⁵ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3326 : Lieutenant-Général Chevalier DE NEVE DE RODEN M., *Note sur les tracteurs V.C.L. T.13 armés du C.47*, Bruxelles, 27 octobre 1939 ; BRUXELLES, Belgian Tank Museum, *Fonds T.13. : Commandant MODERA, Campagne de 1940. Souvenirs du Commandant Adrien Modera*, s.l., s.d..

IV) Chapitre 3 : se protéger

La question de la protection est extrêmement importante pour les concepteurs de blindés et pour les équipages de celui-ci. Passés maîtres dans la protection des blindés, les Israéliens ont très vite constaté que le soin apporté à la protection de leurs tankistes influe grandement sur leur efficacité au combat. En effet, selon eux, une bonne protection de l'équipage permet une plus grande efficacité de ce dernier et favorise son audace³⁰⁶. Cette constatation avait déjà été faite par le psychologue américain Abraham Maslow. Selon ce dernier, les facteurs influant la motivation des hommes peuvent être représentés sous forme d'une pyramide³⁰⁷. À la base de celle-ci, on retrouve bien évidemment les besoins physiologiques permettant à l'individu de rester en vie. Le deuxième étage de la pyramide est dédié au besoin de sécurité. Selon Maslow, pour effectuer une action, l'Homme a besoin de se sentir protégé³⁰⁸. Pour les équipages de blindé, avoir le sentiment d'être protégé procure un réconfort non négligeable³⁰⁹. Via cette théorie, nous comprenons que la protection du T.13 joue un rôle important dans le comportement de ses équipages au combat. Nous pouvons ajouter que la protection est importante pour préserver un personnel qualifié, plus difficile à remplacer qu'un soldat de base, ainsi qu'un matériel coûteux³¹⁰.

Mais contre quoi protéger un équipage de T.13 ? Contre l'adversaire bien entendu. En effet, ce dernier a pour but de découvrir et mettre hors combat le blindé et/ou son équipage. Néanmoins, pour les servants de T.13, l'ennemi humain n'est pas le seul adversaire contre lequel ils doivent se protéger. De fait, le climat peut aussi devenir un redoutable opposant qui gèle, trempe, ou bien, brûle et dessèche. À un certain point, le véhicule peut aussi devenir un ennemi pour ses équipages. Il peut provoquer sur le corps des soldats des brûlures dues à des projections d'huile, ainsi que des plaies et des bosses à cause des chocs. Face à de tels adversaires, quelle protection choisir ? S'il protège contre le feu ennemi, un blindage n'est pas toujours efficace face à la pluie. Une bâche, elle, n'est pas utile pour protéger l'équipage contre les projections d'huile. Plusieurs types de défenses vont donc être mises en place par les hommes afin de préserver leurs corps. Elles passent par le blindage et les bâches, mais aussi par les filets de camouflage, les vêtements et la gestuelle, voire le spirituel. Grâce aux

³⁰⁶ GOYA M., « La fabrique des soldats », sur <http://lavoiedelepee.blogspot.be/2013/08/la-fabrique-des-soldats.html> (page consultée le 3/02/2016).

³⁰⁷ Voir annexe 5.

³⁰⁸ MASLOW A., « A Theory of Human Motivation. », dans *Psychological Review*, n°50, 1943, p. 370-396.

³⁰⁹ DE GAULE C., *Vers l'armée de métier*, Paris, Berger-Levrault, 1944, p. 75.

³¹⁰ GOYA M., « La fabrique des soldats », sur <http://lavoiedelepee.blogspot.be/2013/08/la-fabrique-des-soldats.html> (page consultée le 3/02/2016).

sources techniques et aux témoignages, nous allons voir comment les hommes protègent leurs corps face à la violence humaine, météorologique et mécanique.

A. Contre l'ennemi

La protection contre l'adversaire passe par plusieurs éléments. Notamment le camouflage, le blindage, les soldats d'accompagnement et les gestes. Bien que ces éléments soient de nature différente, ils aident les soldats à se protéger face au feu adverse.

a) Le camouflage

Au combat, la première protection sur laquelle peut compter un équipage de chasseur de char est la dissimulation de son engin aux yeux de l'ennemi. Ne pas attirer les regards ennemis est en effet la protection la plus sûre. Un bon camouflage permet de ne pas être vu par les adversaires présents au sol, mais aussi par ceux présents dans les airs. Il faut dire que, depuis la Guerre d'Espagne, les différentes armées européennes perçoivent le potentiel de l'aviation d'assaut³¹¹. Cette dernière peut attaquer à tout moment et possède une puissance de feu telle qu'elle n'offre que peu de chances de survie aux véhicules qu'elle frappe. Ce souci de soustraire le matériel aux vues de l'ennemi doit être permanent et doit s'exprimer du cantonnement à la zone de combat³¹².

L'Armée belge va prendre le camouflage de ses véhicules très au sérieux et va même montrer sa maîtrise dans ce domaine dans le film *Ceux qui veillent*. Dans ce documentaire de propagande, on aperçoit des équipages de T.13 type I et II en train de camoufler leurs engins à l'aide de branchages.



Équipage de T.13 camouflant son véhicule.

(Source : SCHOUKENS G., *CEUX QUI VEILLENT. LA BELGIQUE EST BIEN DÉFENDUE*, LES PRODUCTIONS GASTON SCHOUKENS ET PARAMOUNT, 1939, SUR [HTTPS://WWW.YOUTUBE.COM/WATCH?V=AMJ1HSr9ss8](https://www.youtube.com/watch?v=AMJ1HSr9ss8) (PAGE CONSULTÉE LE 9/08/2016)).

³¹¹ KAPLAN P., *op. cit.*, p. 196-197.

³¹² BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°1521 : Lieutenant-Général DEFFONTAINE, *Ordre secret pour les opérations*, Namur, 13 novembre 1939.

Pour aider l'équipage au camouflage du véhicule, chaque T.13 emporte des outils comme des pelles, des haches (une grande et une petite), ainsi qu'une pioche³¹³. Ainsi équipés, les hommes peuvent découper des pans de la végétation environnante et fondre l'engin dans celle-ci. Comme le montre la photo suivante, le résultat est parfois impressionnant !



T.13 de type I camouflé. (Source : Belgian Tank Museum)

Une autre méthode de camouflage utilisée par les équipages est d'enterrer la caisse du T.13 pour ne laisser dépasser que l'armement³¹⁴. En plus de dissimuler l'engin, cette technique permet de protéger sa caisse du feu adverse (on appelle cela le défilement de caisse). Notons que, dans un souci de camouflage, les plaques d'immatriculation gouvernementales doivent être enlevées en temps de guerre³¹⁵. Comme le montrent plusieurs photos ainsi, que le T.13 du Musée Royal de l'Armée, cette consigne ne sera pas toujours respectée.

Outre le camouflage naturel prélevé sur le terrain, le camouflage passe également par la peinture. Celle utilisée pour peindre les T.13 est de couleur kaki, demi-mate, demi-dure à

³¹³ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, Moscou, n°3355 : *Instruction provisoire concernant les véhicules blindés Vickers-Carden-Loyd T.13 b armés du C.47 F.R.C., s.l., s.d.*

³¹⁴ BRUXELLES, Belgian Tank Museum, *Fonds T.13 : La guerre !!!... 10 mai 1940...avec le 0546..., s.l., s.d.*

³¹⁵ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, Moscou, n°3355 : *Instruction provisoire concernant les véhicules blindés Vickers-Carden-Loyd T.13 b armés du C.47 F.R.C., s.l., s.d.*

séchage rapide³¹⁶. Cette teinte permet de se fondre dans une grande variété de paysages. Seule la cocarde nationale est peinte en noir-jaune-rouge³¹⁷.



Peinture originale du T.13 type II conservé au MRA. (Source : photo de Pierre Muller)

Cependant, comme nous le prouve la photo suivante, il semble que certains T.13 aient reçu un camouflage en deux teintes.



T.13 capturé. Malgré la mauvaise qualité de la photographie, on peut remarquer le camouflage en deux tons. (Source : Belgian Tank Museum)

Pour se dissimuler de l'ennemi, les véhicules militaires peuvent également avoir recours à des fumigènes. Ce moyen de camouflage a été étudié pour le T.13 type III, mais malheureusement, nous ne connaissons pas les suites données au projet³¹⁸.

³¹⁶ MAZY G. et VAUVILLIERS F., « Les autos blindés lourds du corps de cavalerie belge 1940 », dans *GBM*, n°84, 2008, p. 18-29.

³¹⁷ ZALOGA S., *Blitzkrieg. Armour Camouflage and Markings. 1939-1940*, Londres, Arms and Armour Press, 1980, p. 9-13.

³¹⁸ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3284 : Major MARCHAL, *Plans du V.C.L. T.13 b3*, Liège, 17 août 1939.

b) Le blindage et sa disposition

Si le chasseur de char est découvert et est pris sous le feu ennemi, la protection de l'équipage repose sur le blindage. La création de celui-ci est un véritable casse-tête pour les ingénieurs de la Fonderie Royale des Canons. Ceux-ci doivent donner au véhicule une protection efficace sans pour autant le surcharger. On comprend que, pour le T.13, la question a dû être particulièrement épineuse, le châssis étant déjà surchargé³¹⁹ ! Même si le T.13 est un chasseur de char et que sa protection repose essentiellement sur son armement et sa mobilité, il faut que l'équipage puisse compter sur une protection minimale contre la « ferraille du champ de bataille » (balles perdues, éclats d'obus, etc.). C'est pourquoi l'armée demande que le blindage puisse au moins résister à la balle perforante belge³²⁰.

Pour ce faire, les ingénieurs belges vont effectuer plusieurs choix. Le premier porte sur le matériau de fabrication du blindage. Ils choisissent un blindage en acier spécial laminé³²¹. Ce type d'acier est en réalité un mélange d'acier et d'une petite quantité de métaux rares comme le nickel ou le chrome qui favorisent la dureté de l'acier (ce qui évite sa perforation), mais aussi sa capacité à absorber des chocs sans rompre. En effet, un blindage de qualité doit pouvoir résister à la perforation, mais de façon « élastique », afin qu'un projectile perçant le blindage ne fasse pas éclater ce dernier³²². En plus d'une bonne capacité de résistance balistique, ce type d'acier est assez facile à usiner³²³. Cependant, les métaux ajoutés à l'acier sont rares. Les blindages sont donc coûteux et leurs prix très fluctuants³²⁴.

Malheureusement, nous n'avons pas pu retrouver de documents détaillant les conditions de fabrication des plaques de blindage des T.13 de type I et III. En revanche, nous avons trouvé des documents présentant le choix du constructeur des plaques de blindage des T.13 type II. Cette démarche débute en 1937. Cette année-là, les autorités belges ouvrent un marché public en vue d'acquérir des plaques de blindage destinées aux T.13 type II. Plusieurs entreprises

³¹⁹ Voir chapitre précédent portant sur la mobilité du T.13.

³²⁰ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3355 : Ministre de la Défense Nationale DENIS, *Contrat n°663*, Bruxelles, 18 mars 1937.

³²¹ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3355 : Général-Major THEUNIS, *Blindages pour C.L.T.13*, Bruxelles, 6 février 1937.

³²² HARRIS-JONES H., « Les chars. Le problème du blindage. », dans *Bulletin de cavalerie*, n°5, août 1947, p. 9-14.

³²³ WENKIN H., « Les blindages à acier trempé », dans *Trucks'n Tanks*, n°10, novembre-décembre 2008, p. 86-87.

³²⁴ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3355 : Général-Major THEUNIS, *Blindages pour C.L.T.13*, Bruxelles, 6 février 1937.

sont en lice, comme Cokerill et Ougrée³²⁵. Au final, c'est une société luxembourgeoise, l'A.R.B.E.D.³²⁶ qui remporte le marché. Les raisons poussant à ce choix sont multiples. La première est la capacité de cette entreprise à fabriquer des plaques de blindage à un prix avantageux compte tenu du prix de l'acier à cette époque³²⁷. Un autre argument justifiant le choix des Belges, qui, au final, privilégient une entreprise luxembourgeoise au détriment de leur industrie nationale est le fait que, à cette époque, les Luxembourgeois disposent de fours électriques. Ce type de four permet de produire un métal de meilleure qualité³²⁸, et donc un blindage plus protecteur. Bien entendu, chaque coulée du métal subit des tests sévères. Il s'agit d'essais de tir (on tire sur une plaque de blindage pour en vérifier la solidité), mécaniques, chimiques et microscopiques (pour repérer d'éventuelles impuretés dans le métal)³²⁹.

Une fois les plaques de blindage produites, il s'agit de les assembler à la Fonderie Royale des Canons³³⁰. Là, les plaques sont assemblées par des rivets. Cette méthode d'assemblage, héritée des méthodes de constructions navales³³¹, est classique pour les blindages des années 1930. Cependant, elle n'est pas sans inconvénients. Lorsqu'une plaque rivetée est touchée par un projectile, ses rivets ont tendance à éclater et à envoyer dans l'habitacle des morceaux d'acier potentiellement dangereux pour l'équipage³³². De plus, ce mode de fixation mécanique est relativement fragile et présente une faiblesse dans la cuirasse. Avec l'utilisation de moyens antichars de plus en plus puissants, le rivetage sera peu à peu abandonné au profit du moulage et de la soudure jusque-là peu utilisés³³³.

Enfin, un dernier choix doit être fait par les ingénieurs. Il s'agit de l'agencement général des blindages. Celui-ci diffère grandement sur les T.13 plus anciens et ceux de type III. En effet, les T.13 de type I et II ressemblent davantage à des baignoires blindées qu'à des engins de

³²⁵ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3355 : Général-Major THEUNIS, *Blindages pour C.L.T.13*, Bruxelles, 13 janvier 1937.

³²⁶ A.R.B.E.D. est l'acronyme d'Acieries Réunies de Burbach-Eich-Dudelange. Cette société spécialisée dans la métallurgie a été créée en 1911 et intégrée au groupe Arcelor en 2002.

SCHNEIDER W., *Historique de l'A.R.B.E.D.*, sur <http://www.industrie.lu/arbedhisto.html> (page consultée le 8/06/2016).

³²⁷ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3355 : Général-Major THEUNIS, *Blindages pour C.L.T.13*, Bruxelles, 13 janvier 1937.

³²⁸ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°193 : COMMISSION D'EXPERTISE, *Aciers. Chapitre I*, s.l., 7 mars 1938.

³²⁹ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3355 : Ministre de la Défense Nationale DENIS, *Contrat n°663*, Bruxelles, 18 mars 1937.

³³⁰ *Ibid.*

³³¹ WENKIN H., « Fixer la cuirasse », dans *Trucks 'n Tanks*, n°6, mars-avril 2008, p. 80-81.

³³² KAPLAN P., *op. cit.*, p. 197.

³³³ *Ibid.*

combat. Les plaques de blindage frontales et latérales de ces véhicules sont épaisses de 9 mm³³⁴ et sont rabattables, à l'exception de celles de la tourelle. Pour gagner du poids, leurs planchers n'ont qu'un blindage de 3 mm³³⁵ (ce qui les expose aux mines) et les véhicules sont dépourvus de toit. C'est une faiblesse majeure, car les soldats adverses n'auraient aucun mal à lancer une grenade dans l'habitacle via cette ouverture. Ils mettraient ainsi l'équipage hors combat. Cette menace est bien réelle, les soldats allemands étant habitués à attaquer les blindés à la grenade depuis l'apparition de ceux-ci en 1916³³⁶ !

Le type III, quant à lui, propose au chauffeur un habitacle entièrement blindé, alors que le reste de l'équipage doit se protéger dans une tourelle ronde ouverte sur l'arrière. Globalement, le T.13 type III offre une meilleure protection à son équipage que ses prédécesseurs³³⁷, même si l'épaisseur du blindage reste la même (9 mm)³³⁸. Pour les équipages, le point faible majeur dans la protection de l'engin est sans nul doute sa tourelle ouverte sur l'arrière. Tous les témoignages d'équipages de T.13 du troisième modèle en notre possession mentionnent cette peur des servants par rapport à l'ouverture de l'habitacle³³⁹. Pour y remédier, plusieurs solutions sont proposées au cours du processus de création. La première est de fermer la tourelle par deux volets blindés coulissants³⁴⁰. La deuxième est de boucher l'ouverture par une bâche qui dévie les grenades vers l'extérieur³⁴¹. Ces deux solutions sont balayées par le Lieutenant-Général Van den Bergen. Il estime à juste titre que le châssis ne supporterait pas le poids des volets blindés, et que la protection d'une bâche est « *illusoire* »³⁴². Le Capitaine Commandant Caenepeel³⁴³ ajoute que la tourelle du T.13 type III n'a pas à être fermée, car le

³³⁴ WENKIN H., « Le canon automoteur T.13. Qui veut la paix prépare la Guerre », dans *Trucks'n Tanks*, n°17, janvier-février 2010, p. 70-79.

³³⁵ HENRY DE FRAHAN A., *op. cit.*

³³⁶ KAPLAN P., *op. cit.*, p. 192.

³³⁷ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3326 : Lieutenant-Colonel COTES, *C.47 sur V.C.L. T.13 améliorations*, Bruxelles, 19 novembre 1937.

³³⁸ WENKIN H., « Le canon automoteur T.13. Qui veut la paix prépare la Guerre », dans *Trucks'n Tanks*, n°17, janvier-février 2010, p. 70-79.

³³⁹ BRUXELLES, Centre d'Études et de documentation Guerre Et Sociétés Contemporaines, CEGES AB 382 : Soldat PERVEUX, *Récit de la bataille de la Lys. Tireur sur T.13. Mai 1940*, Seraing, 1984 ; BRUXELLES, Belgian Tank Museum, *Fonds T.13. : Commandant MODERA, Campagne de 1940. Souvenirs du Commandant Adrien Modera*, s.l., s.d..

³⁴⁰ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3326 : Lieutenant-Général BOGAERTS, *Note sur le C.47 sur V.C.L. T.13 amélioré*, Bruxelles, 10 septembre 1938.

³⁴¹ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3326 : Lieutenant-Général chevalier DE NEVE DE RODEN, *Tracteurs V.C.L. T.13 armés du C.47*, Bruxelles, 4 novembre 1939.

³⁴² BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3326 : Lieutenant-Général VAN DEN BERGEN, *Note au sujet des tracteurs légers V.C.L. T.13 B3 armés du C.47*, Bruxelles, 5 janvier 1940.

³⁴³ Remi Caenepeel est né en 1893 à Boesinghe. Il débute sa carrière militaire en 1915 au grade de Caporal. Après la Première Guerre mondiale, il continue à servir dans l'infanterie et participe à la campagne de mai 1940 comme Capitaine. Après la défaite, il rejoint l'Angleterre via Lisbonne. Il termine sa carrière militaire en 1947 en tant que Lieutenant-Colonel de réserve.

véhicule n'est pas un char de combat³⁴⁴. En outre, il déclare que les bâches ne protègent pas des balles ennemies et diminuent la visibilité des hommes présents dans la tourelle. Si un habitacle ouvert est une faiblesse face au feu ennemi, il n'a pas que des inconvénients. En effet, il permet une évacuation aisée du véhicule en cas d'incendie et permet également à l'équipage de communiquer facilement avec l'infanterie qui l'accompagne. En outre, en cas d'explosion, l'effet de surpression est moindre dans un habitacle ouvert, et l'équipage souffre moins de claustrophobie. Enfin, ce type d'habitacle permet une bonne évacuation des gaz toxiques émis par le moteur et les tirs de canon.

Même si le T.13 type III est nettement meilleur au niveau de la répartition du blindage, on peut dire que ses équipages sont néanmoins vulnérables aux tirs ennemis. En théorie, les tôles blindées de 9 mm peuvent être traversées par les obus antichars du canon de 37 mm allemand, et être mises à mal par les obus de 20 mm tirés par la plupart des autos blindées allemandes de l'époque, ainsi que des Panzers II³⁴⁵. Les T.13 pourraient supporter uniquement le feu des obsolètes Panzers I seulement armés de mitrailleuses. Comme le montre l'exemple du T.13 n°3453 qui saute sur une mine et voit trois de ses hommes d'équipage tués, le véhicule est extrêmement vulnérable aux mines³⁴⁶. Au combat, il arrive que les tirs soient mal exécutés, ou bien que les armes soient utilisées de trop loin pour être réellement efficaces. Il est donc possible que des T.13 aient survécu à des tirs antichars de 37 mm. Cependant, le T.13 n'est pas le genre d'engin pouvant être exposé inconsidérément au feu ennemi.

Malgré la faiblesse de son blindage, aucune photo ne présente de T.13 dotés de protections artisanales. Pourtant, lors de la Seconde Guerre mondiale, de nombreux équipages de chars ont pris l'habitude d'augmenter la protection de leurs engins via des méthodes plus ou moins artisanales (placement de rondins de bois, d'éléments de chenilles sur la tourelle ou la coque, etc.)³⁴⁷. Il est donc étonnant de ne pas retrouver ce type de protection sur les T.13. Nous ne pouvons émettre que des hypothèses face à ce constat. Serait-ce par manque de temps ? C'est probablement plus par manque de place que ce genre de protection n'a semble-t-il jamais été

BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Dossiers personnels*, n°4457.

³⁴⁴ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3326 : Capitaine-Commandant CAENEPEEL, *Note sur les V.C.L. T.13 armés du C.47*, Beverloo, 5 décembre 1939.

³⁴⁵ Le Panzer II est un char léger de 10 t produit par Man et Daimler-Benz de 1935 à 1942. Armé d'un canon de 20 mm et d'une mitrailleuse de 7,92 mm, il n'est pas de taille à affronter des chars d'assaut classiques. Toutefois, il rendra de nombreux services à l'armée allemande en 1940 et lors de l'invasion de la Russie en 1941.

JACKSON R., *op. cit.*, p. 64.

³⁴⁶ TAGHON P., *op. cit.*, p. 152-153.

³⁴⁷ COCHET F., *Armes en guerre. XIXe-XXIe siècle. Mythes, symboles et réalités*, Paris, CNRS Éditions, 2012, p. 242.

utilisé ? Toutefois, dans le témoignage du soldat Raymond Perveux³⁴⁸, nous avons vu que des protections artisanales pouvaient être portées par les soldats eux-mêmes. Dans son récit, ce tireur de T.13 affirme qu'il porte sous son uniforme une lame de feuille de boucher³⁴⁹. Il indique également qu'il la porte sur le cœur. Il est évident que cette protection a plus un effet psychologique qu'une réelle efficacité contre les projectiles adverses. Ce type de pratique avait déjà été constaté chez les soldats de la Grande Guerre qui, parfois, portaient de petites Bibles sur le cœur³⁵⁰. Il s'agit du seul moyen de défense artisanal dont nous avons trouvé la trace.

c) Les soldats d'accompagnement

Une autre manière de protéger le T.13 de l'ennemi est de lui adjoindre de l'infanterie d'accompagnement, surtout lors des actions offensives³⁵¹. Dans ce cadre, T.13 et fantassins se protègent mutuellement. Le T.13 se charge de la défense à distance de l'infanterie grâce à son canon de 47 mm, alors que les fantassins se chargent de la protection rapprochée de l'engin en battant les fourrés susceptibles d'abriter des soldats ennemis (dangereux pour le T.13 s'ils parviennent à le prendre à revers et à lancer une grenade dans son habitacle ouvert) et en détruisant ses engins antichars. Si la destruction de ces derniers est impossible par l'infanterie, celle-ci prévient le T.13 qui s'en charge³⁵².

Cette collaboration entre chasseur de char et fantassins permet également d'améliorer le rendement de l'équipage du T.13. Pour le peu qu'il ait confiance en la protection rapprochée de l'infanterie, sa concentration sera entièrement portée à la traque d'objectifs lointains. De plus, l'infanterie d'accompagnement peut aider le T.13 à manœuvrer en découvrant des gués s'il veut traverser une rivière ou bien en dégagant des passages dans des zones théoriquement impraticables aux blindés. Lorsqu'il n'y a pas d'infanterie d'accompagnement, une partie de l'attention des servants va à la surveillance de la zone proche de l'engin. Dans

³⁴⁸ Le soldat Raymond Perveux est originaire d'Ougrée. Durant la campagne de mai 1940, il a 19 ans et est tireur à bord du T.13 n°3367 de la Cie de Cyclistes-frontière de Hombourg. Après la capitulation, il rejoint la résistance liégeoise.

Soldat PERVEUX, *Récit de la bataille de la Lys. Tireur sur T.13. Mai 1940*, Seraing, 1984.

³⁴⁹ BRUXELLES, Centre d'Études et de documentation Guerre Et Sociétés Contemporaines, CEGES AB 382 : Soldat PERVEUX, *Récit de la bataille de la Lys. Tireur sur T.13. Mai 1940*, Seraing, 1984.

³⁵⁰ DEARY T., *Horreur dans les tranchées. 1914-1918*, Toulouse, Milan, 2003, p. 30-31.

³⁵¹ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3326 : Lieutenant-Général VAN DEN BERGEN, *Notice concernant l'emploi des compagnies C.47 sur T.13*, Bruxelles, 3 décembre 1939.

³⁵² BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°732 : Lieutenant-Général WIBIER, *Règlement tactique relatif aux chars de combats. Emploi tactique*, 17 décembre 1935.

un autre sens, l'infanterie est également plus productive si elle se sent soutenue contre les blindés et les éventuels retranchements adverses. Le seul bémol à cette coopération fantassins-blindés est que le véhicule doit suivre le rythme de progression des soldats à pieds. Cette coopération fantassins-blindés semble issue des théories obsolètes de guerre mécanisée émises lors de la Grande Guerre et encore largement diffusées dans le milieu militaire belge des années 1930³⁵³. Le T.13 étant une arme avant tout défensive, ce désavantage est mineur.

d) Une défense par les gestes

À la lecture du témoignage de Raymond Perveux, nous remarquons que, pour se protéger du feu ennemi, les équipages belges utilisaient aussi le corps lui-même. Cette protection du corps semble surtout avoir été recherchée lors des bombardements des T.13 par l'artillerie de campagne allemande. Cette somatisation des moyens de protection a lieu sous l'effet de la terreur. En effet, Perveux sait bien que la protection offerte par le blindage du T.13 est illusoire face à un impact d'artillerie lourde, et, à plusieurs reprises, il pense que sa dernière heure est arrivée³⁵⁴. Face à la violence environnante, le jeune soldat de 19 ans avoue s'être fait « *Tout petit* »³⁵⁵ dans son T.13 type III. Ce type de réflexe face à un bombardement d'artillerie va être abondamment constaté lors de la Seconde Guerre mondiale³⁵⁶. Durant celle-ci, certains soldats prennent des positions fœtales, inspirées des carapaces tortues afin de protéger leur corps des projectiles ennemis³⁵⁷. Lors de la Grande Guerre, les soldats tentaient plutôt de s'enterrer.

Même s'ils sont terrés dans une apparente impuissance face au feu de l'artillerie, les soldats pris dans un bombardement demeurent des éléments actifs. Par exemple, malgré sa prostration, Perveux utilise ses sens pour déceler le lieu d'impact des obus allemands. Il se préoccupe également de son chien, victime d'une défécation accidentelle³⁵⁸. Le chien de Perveux a donc perdu le contrôle de ses fonctions corporelles, ce qui ne semble pas être le cas

³⁵³ ANDRÉ M., *L'avant-gardisme du général Raoul Van Overstraeten dans l'entre-deux-guerres (1919-1939). De la réception des théoriciens de la guerre mécanisée au combat pour la motorisation de l'Armée belge*, Louvain-la-Neuve, U.C.L., 2012, p. 123 (promoteur : Dujardin V.).

³⁵⁴ BRUXELLES, Centre d'Études et de documentation Guerre et Sociétés Contemporaines, CEGES AB 382 : Soldat PERVEUX, *Récit de la bataille de la Lys. Tireur sur T.13. Mai 1940*, Seraing, 1984.

³⁵⁵ *Ibid.*

³⁵⁶ AUDOIN-ROUZEAU S., *Pour une anthropologie historique du corps guerrier en 1914-1918*, Conférence donnée à Louvain-la-Neuve le 24 février 2017.

³⁵⁷ *op. cit.*, p. 37.

³⁵⁸ BRUXELLES, Centre d'Études et de documentation Guerre Et Sociétés Contemporaines, CEGES AB 382 : Soldat PERVEUX, *Récit de la bataille de la Lys. Tireur sur T.13. Mai 1940*, Seraing, 1984.

de son maître. Cependant, le soldat renonce à répliquer à la violence adverse de manière immédiate. Il sait que l'ennemi est de toute façon hors de portée de ses armes (le canon de 47 mm et le fusil-mitrailleur). C'est pourquoi, il tente de protéger son corps en le plaçant de la meilleure manière possible. Cette défense somatique vient donc en réaction à l'impossibilité de répondre à l'attaque subie.

Contre les armes plus légères, le comportement des hommes d'équipage est tout autre. Les témoignages en notre possession montrent que les servants belges ont confiance en leur blindage. Un Chasseur ardennais écrit : « *Des balles et de petits obus crépitent toujours. Le blindage est bon ! J'en suis heureux.* »³⁵⁹. Étant attaqué par des armes de petit calibre (donc à portée de l'armement de son T.13 type I ou II), il réplique à ces dernières avec ses armes de bord.

Le T.13 est un engin qui ne protège pas ses équipages de manière efficace contre le feu ennemi. Si un camouflage peut éviter une découverte précoce de celui-ci, sa protection repose essentiellement sur son blindage. Malgré la qualité de ses composantes, ce dernier est trop fin pour être réellement efficace. De plus, il est assemblé par rivetage et offre des ouvertures exploitables par les assaillants éventuels. Face au problème des ouvertures, la seule solution trouvée est l'accompagnement de l'engin par de l'infanterie. Quand le T.13 est bombardé à l'aide d'armes lourdes, comme de l'artillerie de campagne, les servants ont tendance à se protéger avec leurs propres corps. Ils ne se font pas d'illusion sur la protection offerte par leur blindage face à ce type d'arme. Contre les armes légères en revanche, ils ressentent un certain sentiment de sécurité.

³⁵⁹ BRUXELLES, Belgian Tank Museum, *Fonds T.13 : La guerre !!!!... 10 mai 1940...avec le 0546...*, s.l., s.d..

B. Contre les intempéries

Si l'ennemi humain est redoutable, l'ennemi météorologique l'est également. Celui-ci matérialisé par la pluie, le froid, les gelées, mais aussi par la chaleur et le soleil, met à mal les corps et les machines. Lors de la création des engins ou via l'expérience vécue par les hommes sur le terrain de manœuvres, des protections sont étudiées et réalisées pour protéger les hommes et les véhicules des intempéries.

À la caserne, les T.13 sont protégés par des garages. Ces infrastructures permettent non seulement de protéger les véhicules des rigueurs de l'hiver ou de l'été, mais aussi de les entretenir à l'abri. Ces constructions sont modernes pour l'époque, ce que le film « *Ceux qui veillent* » ne manque pas de souligner³⁶⁰. Les équipages et les mécaniciens semblent également fiers de ces bâtiments, car ceux-ci prennent régulièrement la pause devant ces infrastructures.



Chasseurs ardennais posant fièrement devant leurs véhicules sortis des garages. (Source : Musée des Chasseurs ardennais)

Lorsqu'ils sont stationnés hors des casernes, les T.13 sont dotés de bâches les recouvrant entièrement³⁶¹. Cela permet d'éviter l'écoulement d'eau dans le véhicule, qui, rappelons-le, possède des habitacles ouverts, quelle que soit sa version. Ces bâches peuvent également protéger les engins du soleil.

Ces mesures de protection prises pour protéger les T.13 dans et hors des casernes sont très importantes pour la conservation et l'entretien de ceux-ci. Bien que conçus pour résister au

³⁶⁰ SCHOUKENS G., *Ceux qui veillent. La Belgique est bien défendue*, Les Productions Gaston Schoukens et Paramount, 1939, sur <https://www.youtube.com/watch?v=amj1HSr9ss8> (page consultée le 9/08/2016).

³⁶¹ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, Moscou, n°1521 : Major TELLIER, *Mesures prévues pour assurer la conservation et l'entretien du charroi automobile des unités mobilisées*, Bruxelles, 26 septembre 1939.

feu ennemi, les blindés supportent mal les assauts de la météo³⁶². Cela est d'autant plus vrai pour les T.13 qui possèdent une mécanique sensible au froid.

Passons maintenant aux membres de l'équipage. Comme leurs machines, ceux-ci peuvent aussi souffrir des conditions climatiques. Au combat, cela peut avoir des répercussions, notamment sur l'endurance des soldats, ainsi que sur leur santé et leur moral.

Le premier élément de protection mis à leur disposition pour se protéger des intempéries est leur véhicule. Toutefois, malgré les possibilités de protection offertes par les tôles de celui-ci, il ne protège qu'imparfaitement ses servants des affres de la météo. En effet, l'habitacle ouvert des T.13 ne permet qu'une protection très sommaire contre les intempéries. Même les chauffeurs des T.13 type III, pourtant protégés par un habitacle, se plaignent du manque de protection face à la pluie³⁶³. Notons que certains équipages vont passer une partie l'hiver 1939 dans des abris de fortune creusés près de leurs engins³⁶⁴. Lors des périodes particulièrement ensoleillées, nous avons constaté³⁶⁵ que les tôles de l'habitacle et les parties métalliques des armes peuvent échauder certaines parties du corps, notamment les doigts.

Pour affronter ces imperfections, les soldats maniant le T.13 peuvent compter sur certains de leurs vêtements. Leurs vestes en cuir peuvent fournir une protection contre la pluie, et leurs gants, en cuir eux aussi, protègent leurs doigts contre le froid des parties métalliques de l'engin, ou, à l'inverse, de leur chaleur³⁶⁶. Cependant, par temps ensoleillé, les vestes en cuir, très ressemblantes à celles portées par les équipages de blindés français³⁶⁷, deviennent très vite inconfortables pour les hommes d'équipage qui veulent les enlever lorsqu'ils ne sont pas au combat³⁶⁸.

Face aux intempéries, la protection des véhicules et des soldats est importante. Pour les T.13, cela est réellement problématique en raison du peu de protection offerte par les châssis. Si les

³⁶² DIRVEN T., « Les blindés du musée Royal dans les oubliettes de l'histoire », sur [http://www.lecho.be/culture/general/Les blindés du Musée royal dans les oubliettes de l histoire.9694491-7772.art?ckc=1](http://www.lecho.be/culture/general/Les_blindés_du_Musée_royal_dans_les_oubliettes_de_l_histoire.9694491-7772.art?ckc=1) (page consultée le 10/10/2016).

³⁶³ Il semblerait que la pluie ruisselle à travers le volet de fermeture placé devant eux. BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3326 : Lieutenant-Colonel TROMME, *Note au sujet des V.C.L. T.13*, Bruxelles, 25 janvier 1940,

³⁶⁴ GEORGES R., *op. cit.*, p. 384.

³⁶⁵ En touchant nous-même des tôles de blindage appartenant à un Léopard I conservé en plein air dans la cours carrée du MRA.

³⁶⁶ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3361 : MINISTÈRE DE LA DÉFENSE NATIONALE, *Dotation des équipages de V.C.L. T.13*, Bruxelles, 28 mai 1936.

³⁶⁷ ANDRÉ J.-P. et ANDRÉ O. (dirs.), *Hors-série Gazette des uniformes. Les équipages de chars de combat 1935/1940. La campagne de mai-juin 1940*, Paris, Regi'arm, 2006, p. 18.

³⁶⁸ BRUXELLES, Centre d'Études et de documentation Guerre Et Sociétés Contemporaines, CEGES AB 382 : Soldat PERVEUX, *Récit de la bataille de la Lys. Tireur sur T.13. Mai 1940*, Seraing, 1984.

vêtements et les bâches forment une enveloppe protectrice non négligeable, il est certain qu'il vaut mieux servir un T.13 par bon temps !

C. Se protéger contre la machine

Un dernier élément susceptible d'occasionner des blessures aux corps des équipages est la machine elle-même. Chocs, projections de liquides, brûlures peuvent blesser plus au moins gravement un servant de T.13. Il n'est pas exagéré de déclarer que le milieu de combat peut être un ennemi pour le soldat. Pour contrer au mieux ces attaques de la mécanique sur le corps, les soldats peuvent compter sur un élément intégré à l'engin : l'extincteur³⁶⁹. Celui-ci permet de lutter contre un éventuel incendie, provoqué par une étincelle issue d'un court-circuit. Ils peuvent aussi et surtout compter sur leurs vêtements.

Portons notre regard sur le casque. Bien que, à l'origine il soit conçu pour protéger du feu ennemi, les équipages de blindés se servent aussi de celui-ci pour se protéger de leur véhicule, le blindage assurant la protection face aux tirs adverses. Le casque porté par les équipages de T.13 est conçu pour être employé dans un espace réduit. Il s'agit du casque modèle M-35, dérivé du casque Adrian de la Première Guerre mondiale, mais rendu plus résistant grâce à un nouvel alliage en acier-manganèse. La principale modification apportée au casque M-35 par rapport au casque de fantassin est la suppression de sa visière et son remplacement par une bande de cuir. Ce changement permet à celui qui le porte d'utiliser plus facilement les instruments de visée³⁷⁰, mais aussi de protéger la tête lorsque celle-ci heurte accidentellement les parois du char lorsque celui-ci manœuvre. De plus, un protège-nuque prolonge le casque vers l'arrière afin de protéger le cou du soldat contre les éclats pouvant être reçus au combat. Comme ornement, le casque M-35 reçoit le lion belge habituel. Ce couvre-chef de 940 g équipe également quelques unités de casemates³⁷¹. Il est à noter que la forme de ce casque est extrêmement proche de ceux portés par les tankistes français³⁷².

³⁶⁹ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, Moscou, n°3355 : *Instruction provisoire concernant les véhicules blindés Vickers-Carden-Loyd T.13 b armés du C.47 F.R.C.*, s.l., s.d..

³⁷⁰ STASSIN G., « La motorisation de la cavalerie belge », dans *Numéro spécial Tank Museum News. Cavalerie. Du cheval au moteur 1937-1997*, 1997, p. 23-36.

³⁷¹ DAGNAS J., *Les casques de combat du monde entier de 1915 à nos jours*, t. 1, Paris-Limoges, Charles Levauzelle, 1984, p. 33.

³⁷² COUNE F., *Les casques militaires français 1864-2015*, Paris, Histoire et collections, 2015, p. 52-53 (Guide Militaria, n°9).



Casque type M-35 porté par les équipages de T.13. (Source : musée des Chasseurs ardennais)

Toutefois, comme de nombreuses photos le prouvent, le port de ce type de casque est loin d'être généralisé. Dans certaines circonstances, les équipages conservent leurs bérets (chez les Chasseurs ardennais et Cyclistes-frontière), ou bien portent des casques normaux, voire de motocyclistes type M-38 en cuir bouilli³⁷³. Plusieurs raisons expliquent ce fait :

1. La préférence du béret par rapport au casque. Le béret, ayant un poids symbolique important, apporte un plus grand confort. Les Chasseurs ardennais et les Cyclistes-frontière sont les rares unités de l'Armée belge de cette époque à porter des bérets. Arborer ceux-ci leur confère une identité particulière tant aux yeux des autres militaires que des populations civiles. L'attachement des Chasseurs ardennais à leur béret est tel que certains d'entre eux refuseront de porter un casque lors de la campagne des dix-huit jours³⁷⁴. Cependant, ce fait n'est pas attesté pour les équipages de T.13 de cette unité qui ont, semble-t-il, combattu casqués.

³⁷³ SIMON E., « Les casques de l'Armée belge en 1940 », dans *Bulletin d'information du Centre d'Histoire et d'Archéologie Militaire*, t. VIII, fasc. 11, juillet-septembre 2003, p. 61-63.

³⁷⁴ *Ibid.*



Équipage de T.13 appartenant aux Chasseurs ardennais. Sur cette photo prise en temps de paix, tout l'équipage porte le béret. (Source : Musée des Chasseurs ardennais)

2. Les hommes servant dans les blindés étant peu nombreux, il est possible que la production de casques soit également limitée et ne permette pas d'équiper tous les hommes de ce couvre-chef. La preuve de cette dotation insuffisante est que certains soldats portent des casques de motocyclistes³⁷⁵. Le port de ce type de casque n'est certes pas trop problématique pour des soldats servant dans des T.13 type I et II, étant donné que tous deux possèdent un habitacle ouvert (à l'exception de la semi-tourelle contenant le canon). En revanche, le port d'un casque de motocycliste doit être plus gênant pour des membres d'équipages de T.13 type III, celui-ci possédant un habitacle fermé sur le haut. En effet, ce type de casque est plus haut que les casques M-35 de tankiste, ce qui est assez inconfortable dans l'espace exigü et surbaissé du blindé. En plus, les casques de motocyclistes sont dotés d'une visière. L'existence de cette dernière doit gêner le tankiste lorsqu'il doit coller son œil sur les instruments de visée du canon.

³⁷⁵ *Ibid.*



Équipage de T.13 type III. Le quatrième homme d'équipage porte un casque de motocycliste et montre à quel point le quatrième homme d'équipage de certains T.13 type III est exposé au feu ennemi. Ou bien peut-être s'agit-il d'un motocycliste monté dans le T.13 pour la photo ? (Source : Belgian Tank Museum).

Un autre vêtement protégeant les servants du T.13 est la veste de cuir. Comme nous l'avons déjà dit plus haut, elle peut servir à protéger contre les affres de la météo, mais elle trouve également son utilité dans la protection contre les projections d'huile, d'étincelles, ou dans une certaine mesure contre le feu. La protection apportée par cette veste semble être appréciée des équipages qui continuent à la porter au combat, même par temps chaud³⁷⁶. Dans nos sources, nous avons relevé que cette veste a également servi de protection à une petite fille sous un bombardement³⁷⁷. Dans ce cas, la protection est toute symbolique. Pour protéger les jambes et chevilles contre les chocs, les soldats sont dotés de jambières d'infanterie³⁷⁸. Les gants³⁷⁹, eux, permettent de protéger les doigts de la chaleur dégagée par les différents éléments mécaniques.

Il faut cependant noter que les conducteurs reçoivent des éléments de protection plus confortables et permettant une plus grande liberté de mouvement. Le premier est une combinaison de toile. Celles-ci sont faites d'une seule pièce de coton kaki ou bleu et sont fermées sur l'avant par des boutons³⁸⁰. Une ceinture de toile permet de l'ajuster au niveau de la taille. Le port d'une salopette dans un blindé a certains avantages pour un conducteur de

³⁷⁶ BRUXELLES, Centre d'Études et de documentation Guerre Et Sociétés Contemporaines, CEGES AB 382 : Soldat PERVEUX, *Récit de la bataille de la Lys. Tireur sur T.13. Mai 1940*, Seraing, 1984.

³⁷⁷ BRUXELLES, Belgian Tank Museum, *Fonds T.13 : La guerre !!!... 10 mai 1940...avec le 0546...*, s.l., s.d..

³⁷⁸ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3361 : MINISTÈRE DE LA DÉFENSE NATIONALE, *Tableau des équipements du personnel monté sur C.47/T.13*, s.l., s.d..

³⁷⁹ *Ibid.*

³⁸⁰ ALEXANDRE A., « Les Cyclistes-frontière. 10 mai, Premiers à faire face », dans *Bulletin d'information du Centre Liégeois d'Histoire et d'Archéologie Militaire*, t. III, fasc. 11, juillet-septembre 1988, p. 7-16.

blindé. D'une part, son corps est entièrement couvert par le tissu (à l'exception de la tête), d'autre part, ces combinaisons nécessitent un temps d'habillage moins long qu'un uniforme en plusieurs pièces, ce qui est intéressant en cas d'alerte. Signalons que la combinaison de toile avait déjà été adoptée par les premiers tankistes de l'Armée belge, au début des années 1920³⁸¹. Mais, celle-ci a aussi ses défauts. Elle est bien moins protectrice que la veste de cuir face aux intempéries. Si ce fait est moins problématique pour les chauffeurs de T.13 type III, il l'est davantage pour les chauffeurs de T.13 de type I et II qui conduisent dans un habitacle dépourvu de toit. Cette protection plus importante offerte par la veste de cuir s'applique aussi à la protection contre le feu, le coton étant plus inflammable que le cuir. En outre, la salopette fait passer les chauffeurs de T.13 pour de « simples » mécaniciens, alors que la veste de cuir donne une allure plus martiale et distinguée aux autres membres d'équipage. Les jambières moulées sont un autre élément propre aux conducteurs³⁸². Celles-ci sont plus confortables que celles allouées au reste de l'équipage. Ce privilège provient du fait que ces guêtres ne doivent pas gêner le chauffeur lors de sa conduite.

Globalement, nous estimons que les équipages de T.13 sont bien protégés contre les dangers pouvant surgir de leurs engins. Ils possèdent pour cela un élément mécanique, l'extincteur, et des éléments vestimentaires. Ces derniers sont spécialement adaptés au service dans un blindé.

³⁸¹ MAZY G., « Tenue des charistes des chars de combat », dans *Tank Museum News*, n°16, 1987, p. 13-15.

³⁸² BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3361 : MINISTÈRE DE LA DÉFENSE NATIONALE, Tableau des équipements du personnel monté sur C.47/T.13, s.l.,s.d..

D. God save the T.13

Outre les défenses conventionnelles analysées plus haut, nombreux sont les soldats qui remettent leur défense dans les mains de Dieu. Ce fait avait déjà été constaté lors de la Première Guerre mondiale dans toutes les armées européennes³⁸³. Un peu plus de vingt ans plus tard, les sources montrent que Dieu est toujours invoqué par les soldats pour se protéger contre toutes sortes de dangers. Cette invocation peut bien évidemment avoir lieu en temps de guerre, quand le soldat est confronté à la violence, mais aussi en temps de paix.

Comme le montrent les photos suivantes, le T.13, un engin de mort, peut se transformer en objet de culte en devenant un autel.



Messe chez les Chasseurs ardennais. Le T.13 sert d'autel au prêtre. Notons la scène sous le drapeau national. (Source : Musée des Chasseurs ardennais)

³⁸³ MORELLI A., « L'Église belge, entre réalisme et patriotisme », dans DOUCET J.-M. (dir.), 1914-1918. *Le Dieu de la guerre. Religion et patriotisme en Luxembourg belge*, Bastogne, Musée en Piconrue, 2013, p. 13-21.



Messe chez les Chasseurs ardennais. Comme sur la photo précédente, le T.13 fait office d'autel. (Source : Musée des Chasseurs ardennais)

Ces deux clichés sont intéressants à plus d'un titre. Premièrement, nous voyons le lien fort entre patrie, religion et armée. Celui-ci prend une forme physique grâce au placement du « T.13 autel » juste en dessous des couleurs nationales. Ce lien entre ce qui était à l'époque les trois composantes de la nation belge est réciproque. Les soldats présents doivent défendre leur patrie et le « bien » face aux ennemis. Comme le souligne Amitai Etzioni, la prière de l'aumônier militaire est un exemple de pouvoir normatif³⁸⁴. En contrepartie, Dieu et le pays doivent aider les soldats dans leur tâche en leur assurant une victoire finale et en leur donnant des armes pour se battre.

Deuxièmement, nous remarquons sur ces photos que le T.13 devient un objet sacré, alors que, au quotidien, celui-ci est une arme comme les autres. La distance mise entre les soldats et l'engin nous indique qu'il y a une séparation physique entre le domaine profane et spirituel dans lequel le T.13 est intégré, au même titre que les couleurs nationales. Ils sont agenouillés à la manière de chevaliers prêts à se faire adouber où à partir en croisade. Seules deux personnes semblent pouvoir s'approcher physiquement du blindé : le curé et l'enfant de chœur. L'officier, lui, semble contempler avec respect les représentants religieux. Bien que proche de la limite entre les deux mondes, il reste du côté profane avec ses hommes. Que cette scène ait lieu chez les Chasseurs ardennais et dans le Luxembourg n'a rien d'étonnant. En effet, traditionnellement, le Luxembourg est l'une des provinces les plus catholiques de

³⁸⁴ ETZIONI A., *A Comparative Analysis of Complex Organizations*, New York, The Free Press, 1971, p. 56-57.

Belgique³⁸⁵, et le lieu de recrutement de la majorité des Chasseurs ardennais³⁸⁶. Ces Ardennais étaient jeunes lors de l'invasion de la province en 1914. Ils ont grandi dans les souvenirs des atrocités commises par les Allemands, bien souvent sont relayées par le clergé qui en fut aussi victime³⁸⁷.

L'utilisation d'un véhicule de combat comme outil religieux (souvent sous la forme d'autel) n'est pas étonnante. Cette pratique a été attestée dans différentes armées au cours et après le deuxième conflit mondial. Ces véhicules permettent aux aumôniers, « soldats de Dieu », de faire leur travail et d'apporter un réconfort spirituel aux soldats qui côtoient la violence tous les jours.



Messe de Pâques destinée aux soldats américains en Italie en 1944. Ici, les soldats américains utilisent une jeep comme autel. (Source : <http://monsieurhistoire.blobo.com/p/ASKFKsoO/> (page consultée le 4/09/2016).)

Par la prière, le soldat peut aussi rechercher la protection de Dieu. Bien entendu, les formes de protection demandées varient selon la situation personnelle du soldat. Le témoignage de Raymond Perveux en donne un exemple (il évoque ici ses sentiments avant le combat) :

³⁸⁵ COLIGNON A., « Le Dieu des tranchées », dans DOUCET J.-M. (dir.), *op. cit.*, p. 83-98.

³⁸⁶ DELHEZ J.-C., *op. cit.*, p. 227.

³⁸⁷ DOUCET J.-M., « Août 1914. Prêtres assassinés, églises profanées : une guerre de religion en Luxembourg ? », dans DOUCET J.-M. (dir.), *1914-1918. Le Dieu de la guerre. Religion et patriotisme en Luxembourg belge*, Bastogne, Musée en Piconrue, 2013, p. 43-68.

« Je me suis dit plusieurs fois que nous étions dans les mains de Dieu et je pense aussi à la grâce de Dieu. Je pense aussi à mes parents qui vont être malheureux de perdre un fils qui n'avait pas vingt ans. Je pense aussi que si j'avais vécu, je me serais marié, j'aurais eu des enfants et des petits-enfants. En pensant à eux qui n'étaient pas encore une lueur dans les yeux de leur futur père, je me donne une chance sur mille d'en sortir. »³⁸⁸.

Dans cet extrait, le soldat pense à ses proches dont il craint d'être privé à tout jamais. Certains membres de la famille, comme sa femme, ses enfants et petits-enfants sont purement hypothétiques mais lui inspirent tout de même une certaine souffrance. Pour garder un espoir de les revoir, il pense à la « grâce de Dieu ». Face à une situation violente, il ne se tourne pas vers la protection matérielle et physique donnée par le blindage et les autres soldats, mais vers la protection d'une entité supérieure qui a son sort entre ses mains.

³⁸⁸ BRUXELLES, Centre d'Études et de documentation Guerre Et Sociétés Contemporaines, CEGES AB 382 : Soldat PERVEUX, *Récit de la bataille de la Lys. Tireur sur T.13. Mai 1940*, Seraing, 1984.

E. Un équipage bien protégé ?

Tout au long de la création et des améliorations du T.13, les ingénieurs et les responsables militaires belges ont tenu compte de trois types d'agresseurs différents : l'ennemi, la météo et l'engin lui-même. Pour contrer ces trois assaillants potentiels, des moyens de défense sont mis en place et sans cesse améliorés. Afin d'anéantir les velléités ennemies, les T.13 sont camouflés, blindés, et doivent être accompagnés d'infanterie. Face à l'ennemi météorologique, les engins sont abrités dans des garages ou sous des bâches. En outre, leurs équipages sont dotés de vêtements les aidant à supporter les intempéries. Face aux blessures pouvant être causées par les véhicules, les servants sont dotés de vêtements et de protections adaptés aux endroits exigus. Face au feu, ils peuvent également compter sur un extincteur.

Malgré les efforts effectués pour la protection des équipages et des véhicules, la défense n'est clairement pas le point fort du T.13. Il ne faut cependant pas oublier que la survie d'un chasseur de char dépend essentiellement de la puissance de son armement et de sa mobilité. Cela ne veut pas pour autant dire que les équipages n'ont pas confiance en la protection qui leur est offerte. En certaines occasions, ils mènent des combats durant lesquels ils sont à portée des tirs ennemis³⁸⁹. Toutefois, cette défense mécanique a ses limites. Les soldats le savent. C'est pourquoi, en certaines occasions, ils laissent le spirituel prendre le relais du matériel.

³⁸⁹ BRUXELLES, Belgian Tank Museum, *Fonds T.13 : La guerre !!!!... 10 mai 1940...avec le 0546...*, s.l., s.d..

V) **Chapitre 4 : un engin de mort**

Mettre hors combat et/ou tuer l'ennemi est la fonction principale du T.13. Pour réaliser cette mission, le véhicule et son équipage sont dotés d'un armement. Nous avons divisé celui-ci en trois catégories : principal, secondaire et tertiaire. L'armement principal du T.13 est son canon antichar de 47 mm destiné à la lutte antichar. C'est lui qui permet au véhicule de remplir son rôle de chasseur de char et d'attaquer des cibles situées à une certaine distance de l'engin. Vient ensuite l'armement secondaire. Celui-ci consiste en un fusil-mitrailleur produit par la F.N.. Il est essentiellement destiné à engager l'infanterie ennemie qui s'approcherait du véhicule. Enfin, l'armement tertiaire prend la forme d'un revolver Browning lui aussi produit par la F.N.. Contrairement aux deux premières armes qui sont collectives, celui-ci est une arme individuelle. Comme le fusil-mitrailleur, il est avant tout destiné à la défense rapprochée de l'engin et peut être employé en dehors de ce dernier.

Le T.13 est un chasseur de char, son armement est l'un de ses meilleurs atouts au combat. Il faut que son tir soit létal. Dans certaines situations, l'équipage ne doit son salut qu'à la capacité de destruction de ses armes. Raymond Perveux va d'ailleurs dire que « *notre vie à nous était entre nos mains, entre nos armes* »³⁹⁰. L'armement est donc le moyen de rester en vie en ôtant celle des autres.

L'objectif de cette partie est d'analyser les capacités de ces armes, ainsi que leur disposition. Nous aborderons également les éventuelles adaptations apportées par l'équipage en vue d'améliorer l'efficacité de ses armes. Nous verrons également comment la disposition de l'armement peut avoir une portée symbolique et être à la base de mythes.

³⁹⁰ BRUXELLES, Centre d'Études et de documentation Guerre Et Sociétés Contemporaines, CEGES AB 382 : Soldat PERVEUX, *Récit de la bataille de la Lys. Tireur sur T.13. Mai 1940*, Seraing, 1984.

A. L'armement

L'armement sur lequel peut compter un équipage de T.13 se compose d'un canon de 47 mm, d'un fusil-mitrailleur et d'un revolver. Cependant, au cours de la campagne de mai 1940, nombreux seront les équipages s'adonnant à la récupération d'armes et de munitions abandonnées par leurs compatriotes. C'est le cas de Raymond Perveux qui récupère des chargeurs de fusil-mitrailleur et d'Adrien Modera qui récupère des mitraillettes³⁹¹.

a) Le canon

L'arme principale du T.13 est son canon antichar de 47 mm produit par la Fonderie Royale des Canons. Dès sa mise en service, cette pièce jouit d'une solide réputation de tueuse de chars auprès de ses utilisateurs en raison de ses performances que nous allons détailler par après. Outre ses capacités à contrer des chars, cette pièce est également capable d'engager de l'infanterie. Une mention d'utilisation de cette pièce comme arme antiaérienne a également été trouvée dans nos sources, mais il s'agit d'une exception³⁹². Au combat, le T.13 emporte deux types de munitions pour son canon : des obus de rupture et des obus explosifs. Comme la plupart des obus tirés par des blindés, ces deux genres de munitions sont encartouchées³⁹³. La durée de vie du canon de 47 sur T.13 est d'environ 8000 coups³⁹⁴. Son principal défaut est son manque de discrétion lors du tir. En effet, lors du coup de feu, une forte flamme sort du canon³⁹⁵. Selon Raymond Perveux, celle-ci peut atteindre 6,5 m³⁹⁶. Il semble que, dans certains cas, les servants augmentent eux-mêmes cet inconvénient en graissant les obus qu'ils

³⁹¹ BRUXELLES, Centre d'Études et de documentation Guerre Et Sociétés Contemporaines, CEGES AB 382 : Soldat PERVEUX, *Récit de la bataille de la Lys. Tireur sur T.13. Mai 1940*, Seraing, 1984; BRUXELLES, Belgian Tank Museum, *Fonds T.13. : Commandant MODERA, Campagne de 1940. Souvenirs du Commandant Adrien Modera*, s.l., s.d..

³⁹² BRUXELLES, Belgian Tank Museum, *Fonds T.13. : Commandant MODERA, Campagne de 1940. Souvenirs du Commandant Adrien Modera*, s.l., s.d.

Dans son témoignage, il explique qu'un T.13 s'est placé dans un fossé afin de faire pointer le canon vers le ciel et l'utiliser ainsi en antiaérien. Bien que cette pratique soit à priori surprenante et repose essentiellement sur la chance, elle a été attestée dans d'autres conflits.

³⁹³ C'est-à-dire que le projectile est serti dans une douille contenant la charge propulsive. L'encartouchement des munitions permet à l'équipage de gagner du temps en n'introduisant qu'un élément dans le canon à la place de deux ou trois si la charge propulsive était séparée du projectile.

STASSIN G., « La technique de tir à bord des chars (1^{ère} partie) », dans *Tank Museum News*, n°97, 2010, p. 4-13.

³⁹⁴ Tableau de remplacement et de maintien des bouches à feu pendant la guerre, 1^{er} janvier 1939, BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°420.

³⁹⁵ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3326 : Lieutenant-Général VAN DEN BERGEN, *Notice concernant l'emploi des compagnies C.47 sur T.13*, Bruxelles, 3 décembre 1939.

³⁹⁶ BRUXELLES, Centre d'Études et de documentation Guerre Et Sociétés Contemporaines, CEGES AB 382 : Soldat PERVEUX, *Récit de la bataille de la Lys. Tireur sur T.13. Mai 1940*, Seraing, 1984.

tirent, ce qui a pour effet de produire plus de fumée lors du tir³⁹⁷. La dotation en munitions des T.13 type I et II est de 54 obus de rupture et de 54 obus explosifs. Une camionnette d'accompagnement transporte 96 obus de rupture et 96 obus explosifs supplémentaires³⁹⁸. Sur les T.13 type III en revanche, les sources sont contradictoires. Dans une notice concernant l'emploi des T.13 de type III parue en décembre 1939, le Lieutenant-Général Van Den Bergen mentionne le transport de 104 projectiles dans le véhicule³⁹⁹. Dans un rapport rédigé par un équipage des Chasseurs ardennais, lui aussi daté de décembre 1939, la dotation en munitions évoquée est moindre⁴⁰⁰ : 30 obus de rupture et 30 obus explosifs⁴⁰¹. Ses équipages se plaignent de cette faible dotation en munitions car elle rend le véhicule plus dépendant des services de ravitaillement (qui ne sont pas toujours joignables au combat)⁴⁰². De plus, si la dotation est réellement de 60 obus, son concurrent direct dans l'arsenal allemand, le Panzerjäger I, transporte plus 25% de munitions en plus avec ses 86 obus⁴⁰³.

Le premier type de munition tiré est l'obus de rupture antichar. Celui-ci pèse 1550 g. Il n'est donc pas lourd à manœuvrer pour les membres d'équipage (par comparaison, l'obus de 105 mm du Léopard I pèse 25 kg⁴⁰⁴). Le projectile de 47 mm antichar est fabriqué en tungstène. Malgré la qualité de ce métal extra-dur, il pose un problème majeur aux militaires belges à cause de sa fabrication. En cas de mobilisation, l'industrie nationale ne peut produire que 300 tonnes mensuelles de tungstène alors que 1000 tonnes seraient nécessaires⁴⁰⁵. Deux solutions sont alors évoquées. La première, proposée par le Lieutenant-Colonel Cotes⁴⁰⁶, consiste au remplacement du tungstène par un mélange chrome-nickel. Cela fait diminuer la

³⁹⁷ MINISTÈRE DE LA DÉFENSE NATIONALE. ÉTAT-MAJOR GÉNÉRAL DE L'ARMÉE, *Bulletin d'information des officiers de réserve*, Bruxelles, Institut cartographique militaire, 2^e trimestre 1939, p. 156

³⁹⁸ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3355 : Lieutenant-Général VAN DEN BERGEN, *Annexe relative à l'instruction provisoire concernant les véhicules blindés Carden Loyd T.13 B. armés du canon de 47 F.R.C.*, Bruxelles, 11 décembre 1935.

³⁹⁹ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3326 : Lieutenant-Général VAN DEN BERGEN, *Notice concernant l'emploi des compagnies C.47 sur T.13*, Bruxelles, 3 décembre 1939.

⁴⁰⁰ Le document ne mentionne pas s'il s'agit d'un T.13 type III a,b ou c.

⁴⁰¹ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3326 : Capitaine-Commandant THISE, Sergent mécanicien spécialiste HAUREZ et Sous-Lieutenant mécanicien SAMYN, *Rapport d'utilisation du T.13 B3*, Henri-Chapelle, 7 décembre 1939.

⁴⁰² *Ibid.*

⁴⁰³ SPIELBEGER W., *op. cit.*, p. 16.

⁴⁰⁴ STASSIN G., « La technique de tir à bord des chars (1^{ère} partie) », dans *Tank Museum News*, n°97, 2010, p. 4-13.

⁴⁰⁵ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°420 : Lieutenant-Colonel COTES, *Note secrète sur les possibilités de l'industrie nationale*, Bruxelles, 9 décembre 1938.

⁴⁰⁶ Albert-Édouard Cotes est né le 13 novembre 1887 à St Josse-den-Noode. En 1910, il entre à l'École Royale Militaire. Il participe à la Première Guerre mondiale dans l'Artillerie. Durant l'entre-deux-guerres, il est désigné Lieutenant-Colonel en 1936 et devient également Ingénieur des fabrications militaires. Il officie également lors du second conflit mondial. En 1946, il est nommé Général-Major Ingénieur des fabrications militaires. Il met fin à sa carrière en 1947.

BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Dossiers personnels*, n°04973.

puissance de l'obus, mais il faut rappeler que, en temps de guerre, le tungstène est une matière stratégique de première importance, et que, à cette époque, le marché est aux mains de l'Angleterre⁴⁰⁷ qui en a aussi grand besoin. Une deuxième solution est d'utiliser l'industrie métallurgique étrangère. Comme pour les blindages du T.13, l'A.R.B.E.D. est sollicitée. Cette firme fournit en 1939 600 tonnes d'acier spécial pour obus de rupture⁴⁰⁸. Un autre défaut de cette munition est qu'elle est traçante. Ce défaut est souligné dans un règlement sur la lutte contre les chars paru dans les années 1930⁴⁰⁹. Si cela peut permettre au tireur de voir la trajectoire du tir qu'il a effectué, la trace laissée par le sillage de l'obus aide l'ennemi à localiser l'engin qui doit alors changer de position. Cependant, cet obus antichar n'a pas que des défauts. Il peut percer un blindage de 40 mm d'acier spécial à 600 m et demeure un adversaire dangereux pour les blindages de 30 mm jusqu'à 1000 m⁴¹⁰. Cette distance d'engagement très correcte pour le théâtre d'opérations belge où le paysage limite la possibilité de tir antichar à longue distance⁴¹¹. Si ses performances l'ont rendu obsolète en 1945, il est tout à fait capable d'arrêter n'importe quel blindé allemand de 1940. Il faut dire que le char le plus lourdement blindé de l'arsenal allemand de cette époque, le Panzer IV, aligne un blindage maximal de 40 mm⁴¹². Lors des rares accrochages entre T.13 et véhicules blindés allemands, les capacités antichars de la pièce ne seront pas démenties⁴¹³. Certains soldats belges ont même prétendu qu'un obus de 47 mm a traversé une auto blindée allemande de part en part dans le sens de la longueur et atteint le véhicule qui la suivait⁴¹⁴. C'est dire la confiance qu'ont les soldats en leur arme antichar ! Toutefois, cet obus est assez peu efficace contre les fantassins. Lors des combats menés en 1940, Raymond Perveux a l'occasion d'expérimenter l'utilisation d'obus de rupture contre des fantassins allemands. Son

⁴⁰⁷ *Ibid.*

⁴⁰⁸ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°228 : Ministre de la Défense Nationale DENIS, *Contrat n°898*, Bruxelles, 20 décembre 1939.

⁴⁰⁹ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°740 : *Règlement relatif à la lutte contre les chars*, s.l., s.d..

⁴¹⁰ *Ibid.*

⁴¹¹ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3355 : Lieutenant-Général VAN DEN BERGEN, *Annexe relative à l'instruction provisoire concernant les véhicules blindés Carden Loyd T.13 B. armés du canon de 47 F.R.C.*, Bruxelles, 11 décembre 1935.

⁴¹² FORTY G., *op. cit.*, p. 120-121.

⁴¹³ Par exemple, à Strainchamps, dans les Ardennes, un T.13 parvient à arrêter sans difficultés un char allemand (dont le modèle nous est malheureusement inconnu).

DELHEZ J.-C., *op. cit.*, p. 112.

⁴¹⁴ FUNCKEN L. et FUNCKEN F., *L'uniforme et les armes des soldats de la guerre 1939-1945*, t. 1, Tournai, Casterman, 1974, p. 126-127.

impression est sans équivoque : « *Lavigne me signale qu'il n'a plus qu'une caisse d'obus de rupture. Autant dire un lance-pierre sur des hommes.* »⁴¹⁵.

L'autre type de munition tirée au combat par le canon du T.13 est l'obus explosif. Légèrement plus lourd que l'obus antichar (1655 g), il contient 175 g de matières explosives⁴¹⁶. Il explose en percutant son objectif et projette des éclats dévastateurs. Lors des combats de la Lys, le C.47 de Perveux va tirer volontairement ses obus explosifs sur le béton d'une route afin de produire un maximum d'éclats⁴¹⁷. Peu efficace contre des blindages, il peut en revanche causer des dégâts importants à des fantassins retranchés ou des nids de mitrailleuses. Lors de la campagne de mai 1940, les obus explosifs seront plus utilisés que les obus de rupture. En effet, durant cette campagne, les T.13 rencontrent essentiellement des éléments d'infanterie. Il faut dire que les divisions blindées allemandes sont déployées essentiellement contre les troupes françaises qui défendent les Ardennes et contre les troupes néerlandaises⁴¹⁸. L'utilisation massive d'obus explosifs par les T.13 sera à certains moments problématique, car ceux-ci ne composent que la moitié de leur dotation en munition (ce qui est logique, l'engin étant avant tout un chasseur de chars). Certains équipages tombent donc à court de ce type de munition en plein combat, ce qui les oblige à utiliser des obus perforants, qui, comme nous l'avons déjà signalé, n'ont qu'une efficacité limitée contre les fantassins.



Obus explosif (tête jaune) et obus de rupture (tête grise) disposés à côté d'une boîte servant à leur transport. (Source : Musée des Chasseurs ardennais)

⁴¹⁵ BRUXELLES, Centre d'Études et de documentation Guerre Et Sociétés Contemporaines, CEGES AB 382 : Soldat PERVEUX, *Récit de la bataille de la Lys. Tireur sur T.13. Mai 1940*, Seraing, 1984.

⁴¹⁶ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, Moscou, n°740 : *Règlement relatif à la lutte contre les chars*, s.l., s.d..

⁴¹⁷ BRUXELLES, Centre d'Études et de documentation Guerre Et Sociétés Contemporaines, CEGES AB 382 : Soldat PERVEUX, *Récit de la bataille de la Lys. Tireur sur T.13. Mai 1940*, Seraing, 1984.

⁴¹⁸ GOODENOUGH S., *Great land, sea, and air battles of World War II*, Londres, Peerages Books, 1988, p. 15.

Outre les munitions qu'il tire, les performances du canon proviennent également de son service. Utiliser le canon du T.13 type III s'avère parfois compliqué à cause du manque de place pour les servants et de l'absence de système électrique pour faire pivoter la tourelle. Un rapport estime « *qu'après fort peu de temps, ils (les servants) s'adaptent et exécutent leur service avec une aisance suffisante. Les tirs effectués par la Cie. De C.47/P.F.L. (compagnie T.13 de la Place Forte de Liège) en sont la preuve.* »⁴¹⁹. La principale gêne provient du volant de pointage, qui a, semble-t-il, des dimensions exagérées. Il est donc prévu d'en diminuer les mensurations⁴²⁰. Pour faciliter le service, un dispositif permettant le tir par le pointeur doit être adopté⁴²¹. Nous ne savons pas si celui-ci a effectivement été monté sur les T.13, mais il est certain qu'il aurait facilité le service de la pièce.

Malgré quelques défauts, le canon antichar de 47 mm est une arme redoutable donnant à ses servants un outil de mort très efficace. Les officiers constatent d'ailleurs que « *gradés et soldats avaient tous une confiance illimitée dans leur arme, le C.47.* »⁴²². Cette confiance est confirmée par une réflexion d'Adrien Modera qui déclare dans son journal : « *Les chars allemands ont été signalés tout proches, à l'Est, au Nord, et à l'Ouest. C'est vexant ! Nous aurions quand même bien aimé en démolir un !* »⁴²³. Cette arme est tellement précieuse que l'État-Major Général de l'Armée souhaite un moment que le canon de 47 des T.13 soit remplacé par un canon de 47 monté sur un affût à roue. Cet affût doté de roues serait lui-même monté sur le T.13⁴²⁴. Ainsi, l'arme pourrait être facilement enlevée du tracteur et camouflée, ce qui la rendrait moins visible par l'ennemi. En outre, le canon d'un T.13 touché pourrait facilement être enlevé de l'engin et réutilisé par après. Toutefois, en raison du poids supplémentaire de l'affût et de la nécessité de réorganiser entièrement l'intérieur de l'engin, le projet est abandonné⁴²⁵.

⁴¹⁹ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3326 : Capitaine-Commandant CAENEPEEL, *Note sur les V.C.L. T.13 armés du C.47*, Beverloo, 5 décembre 1939.

⁴²⁰ *Ibid.*

⁴²¹ *Ibid.*

⁴²² BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3326 : Capitaine-Commandant LAMOT, *Rapport de fin de période des tirs au C.47 du 19/12/1939 au 9/01/1940*, Helchteren, 18 janvier 1940.

⁴²³ BRUXELLES, Belgian Tank Museum, *Fonds T.13.* : Commandant MODERA, *Campagne de 1940. Souvenirs du Commandant Adrien Modera*, s.l., s.d..

⁴²⁴ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°2046 : Général-Major THEUNIS, *Note pour le directeur de la F.R.C. au sujet du C.L. T.13*, Bruxelles, 12 mars 1937.

⁴²⁵ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3284 : Major TELLIER, *Tracteurs légers Vickers-Carden-Loyd armés du C.47 mod. 32*, Bruxelles, 6 juillet 1937.

b) Le fusil-mitrailleur

L'armement secondaire du T.13 est constitué du fusil-mitrailleur Browning fabriqué sous licence par la F.N. d'Herstal. Il pèse environ 10kg et tire des balles de 7,65 mm à une cadence de 600 coups/minute. Il est alimenté par des chargeurs de 20 cartouches. Son tir est précis et efficace jusque 600 m⁴²⁶. Sur T.13, sa dotation théorique en munitions est de 1980 cartouches⁴²⁷. À l'instar du canon de 47 mm, cette arme est très appréciée et le restera en mai 1940. Destinée à la lutte contre l'infanterie adverse, elle peut néanmoins être utilisée contre des véhicules. Lorsqu'elle tire des balles perforantes, cette arme peut percer entre 7 et 10 mm d'acier à 300 m⁴²⁸. Elle peut également endommager les organes de vision d'un véhicule blindé. Lors de la campagne de mai 1940, les équipages de T.13 utilisent également cette arme contre les avions allemands. Le choix de ce fusil-mitrailleur comme arme secondaire est très pertinent. Les ingénieurs auraient pu doter le véhicule d'une mitrailleuse, mais ils ont choisi une arme plus adaptée au véhicule et aux besoins de l'équipage. En effet, le fusil-mitrailleur est plus maniable, consomme moins de munitions (ce qui permet d'en emporter moins sur un véhicule déjà surchargé) et peut être utilisé sans affût particulier hors du véhicule.

Situé dans la tourelle des T.13 de différents types, cette situation n'est pas optimale. L'étroitesse de la tourelle fait que cette arme ne peut être servie en même temps que le canon de 47 mm⁴²⁹. C'est un handicap assez important, surtout quand le véhicule doit engager simultanément des adversaires situés à longue et courte distance. Un autre handicap est que, dans cette position, les douilles des munitions tirées par l'arme risquent d'encombrer les commandes ou de blesser le tireur. Face à ce désavantage, un sac à douille doit être fourni aux équipages⁴³⁰. Un autre désavantage à la situation du fusil-mitrailleur en tourelle est qu'il a un champ de tir limité par les possibilités de mouvement de cette dernière. Pour pallier à ce dernier inconvénient, les ingénieurs belges rendent l'arme amovible pour qu'elle puisse être ôtée de la tourelle. Les témoignages récoltés par nos soins montrent que, bien souvent, les fusils-mitrailleurs étaient utilisés hors de la tourelle pour tirer sur des avions (Modera) ou tout

⁴²⁶ DELHEZ J.-C., *op. cit.*, p. 79.

⁴²⁷ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3326 : Lieutenant-Général VAN DEN BERGEN, *Notice concernant l'emploi des compagnies C.47 sur T.13*, Bruxelles, 3 décembre 1939.

⁴²⁸ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°740 : *Règlement relatif à la lutte contre les chars*, s.l., s.d..

⁴²⁹ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3326 : Capitaine-Commandant THISE, Sergent mécanicien spécialiste HAUREZ et Sous-Lieutenant mécanicien SAMYN, *Rapport d'utilisation du T.13 B3*, Henri-Chapelle, 7 décembre 1939.

⁴³⁰ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3326 : Lieutenant-Colonel TROMME F., *Note au sujet des V.C.L. T.13*, Bruxelles, 25 janvier 1940.

simplement pour avoir un plus grand angle de tir contre l'infanterie (Perveux). Il semble que cette pratique ait été très courante, car une maquette exposée dans les locaux du Musée Royal de l'Armée et réalisée par un vétéran présente le fusil-mitrailleur sorti de son embrasure. Ce genre d'aménagement de l'armement dans la disposition de l'armement est assez courant en temps de guerre⁴³¹.



Maquette 1/10 de T.13 type III réalisée dans les années 1980 par Jean Festers, un vétéran des Cyclistes-frontière. On aperçoit le f.m. collé sur le côté droit de la tourelle. (Source : photo de l'auteur).

c) Le revolver

La troisième arme équipant les équipages de T.13 est le revolver Browning 9mm, aussi fabriqué par la F.N. Il pèse 900 g et est alimenté par un chargeur de dix cartouches. Les soldats utilisent cette arme individuelle pour leur défense rapprochée. Contrairement au fusil-mitrailleur, sa portée est limitée (environ 500 mètres⁴³²). Toutefois, les munitions de 9 mm ont un pouvoir d'arrêt important. Chaque soldat porte celui-ci dans un étui attaché à sa ceinture. Il est assez imposant, car il contient également une planchette destinée à être accrochée à la crosse de l'arme et permettant un tir plus précis à longue distance. Toutefois, il semble que la planchette de tir et son volumineux étui n'aient pas été utilisés par tous les équipages. En

⁴³¹ COCHET F., *Armes en guerre. XIXe-XXIe siècle. Mythes, symboles et réalités*, Paris, CNRS Éditions, 2012, p. 242.

⁴³² VAN HOGG I. et WEEKS J., *Pistols of the world*, Londres, Arms and Armour Press, 1978, p. 101-102.

effet, certaines photos présentent des équipages issus de la cavalerie portant des étuis classiques de taille raisonnable (voir page 172).



Équipage de T.13 des Chasseurs ardennais. On aperçoit bien l'imposante gaine du revolver. (Source : Belgian Tank Museum)

Outre ces trois armes, les équipages de blindé peuvent aussi utiliser leur véhicule pour écraser ou éperonner des forces ennemies. Par exemple, à Vinkt, un T.13 détruit un nid de mitrailleuse en roulant dessus : *« Sans ouvrir le feu, l'engin surgit à du cinquante à l'heure devant les Allemands stupéfaits. Surpris, ils n'ont pas eu le temps de faire mouvement : la masse lourde du blindé écrase le nid de mitrailleuses par des mouvements tournants, après quoi il disparaît à l'intérieur du village. »*⁴³³. Cette méthode, bien que périlleuse, permet d'économiser des munitions et de détruire de façon presque certaine la force ennemie.

⁴³³ MARCHE-EN-FAMENNE, Musée des Chasseurs ardennais, *Fonds Seconde Guerre mondiale* : Soldat DUPONT, *Souvenirs*, s.d., s.l..

B. Une neutralité exprimée via l'orientation de l'armement ?

Les T.13 type I et II possèdent la curieuse particularité de posséder un armement orienté vers l'arrière. Cependant, dans les premiers plans de la F.R.C., le canon de 47 mm et le fusil-mitrailleur sont orientés vers l'avant. Dès lors, pourquoi orienter l'armement vers l'arrière ? Un mythe très vivace explique l'orientation de l'armement vers l'arrière par une volonté belge de prouver sa neutralité. En effet, un véhicule ayant son armement tourné vers l'arrière est automatiquement assimilé à une arme défensive. En réalité, les raisons de ce choix n'ont rien de politique, ni même de stratégique. Elles sont uniquement d'ordre mécanique et pratique. Avec l'aide d'Hugues Wenkin, ingénieur de formation et auteur de nombreux ouvrages traitant de la campagne de mai-juin 1940 et d'articles sur les blindés, nous avons pu en déterminer quelques-unes.

La première raison est d'ordre pratique. Le peu de place disponible pour placer l'encombrante semi-tourelle contenant l'armement se situe à l'arrière gauche du véhicule. Dans une position de tir vers l'avant, les bouches du canon et du fusil-mitrailleur se situent près de la tête du conducteur. Si un tir avait lieu, ce dernier aurait les tympans crevés et serait sans doute brûlé par les gaz. Pour contrer ce problème, la F.R.C. avait envisagé de protéger le conducteur par un caisson spécial, mais ce projet avait dû être abandonné suite à l'opposition de la commission supervisant la mise au point du véhicule⁴³⁴. Raymond Perveux, qui s'était trouvé par hasard non loin de la bouche du 47 équipant son T.13 lors d'un tir, témoigne des dangers qu'encourrait un conducteur de T.13 type I ou II si le canon et/ou le fusil-mitrailleur avait tiré vers l'avant : « *Je n'ai pas eu le temps de me garer ni de protéger mes oreilles. La flamme de volée, qui, paraît-il fait 6m50 à la sortie du canon me brûle légèrement le visage. J'ai les sourcils roussis ainsi que l'ombre de ma moustache et j'ai les deux tympans crevés. Glorieuse blessure, je n'ai jamais plus entendu un canari chanter.* »⁴³⁵. Sur les T.13 type III, ce problème sera résolu par la protection du chauffeur via un habitacle blindé.

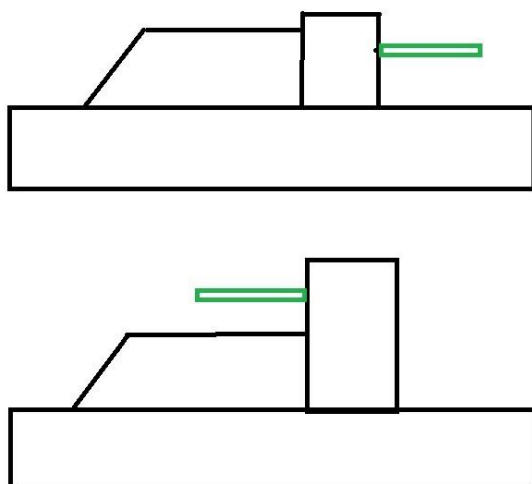
⁴³⁴ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, Moscou, n°3284 : Lieutenant-Général BRONNE, *Note sur le C.47 sur T.13*, Liège, 10 août 1934.

⁴³⁵ BRUXELLES, Centre d'Études et de documentation Guerre Et Sociétés Contemporaines, CEGES AB 382 : Soldat PERVEUX, *Récit de la bataille de la Lys. Tireur sur T.13. Mai 1940*, Seraing, 1984.



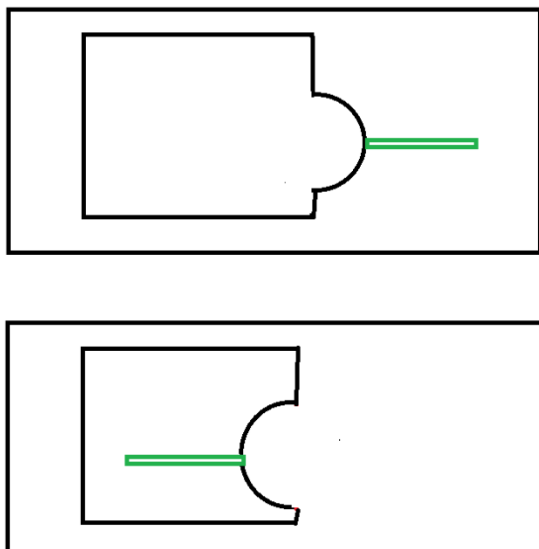
T.13 de type II du Musée Royal de l'Armée. Son canon est ici orienté vers l'avant, et on remarque la proximité de la bouche du canon avec la tête du conducteur. (Source : Belgian Tank Museum)

Une autre raison à cet emplacement de l'armement est la recherche de solutions pour créer un véhicule le plus bas possible. Comme nous l'avons déjà dit, les militaires exigent un véhicule dont la hauteur doit être la plus faible possible. Au combat, le conducteur est protégé par un bouclier frontal. Pour tirer vers l'avant, le canon devrait donc passer au-dessus de ce bouclier. Cela n'est pas envisageable, car il faudrait rehausser la pièce et ainsi augmenter la hauteur générale du véhicule, déjà critiquée par les militaires belges.



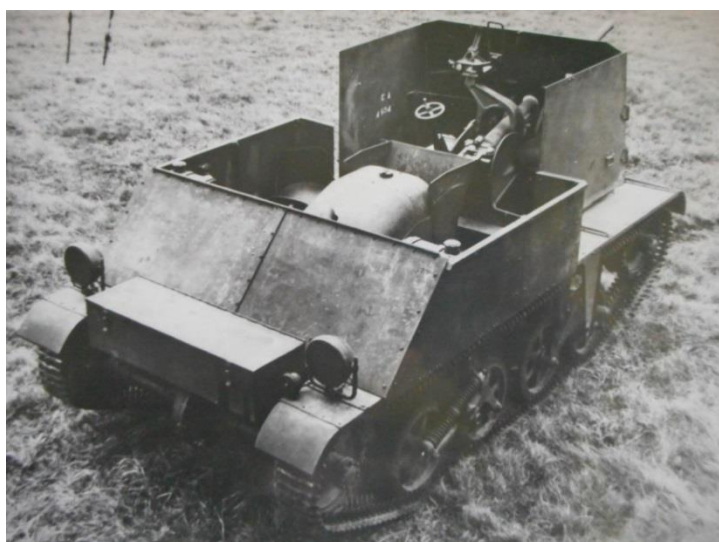
Ce schéma comparatif permet de voir que la réalisation des ingénieurs de la Fonderie Royale des Canons avec le canon vers l'arrière (premier dessin) permet d'économiser de la hauteur par rapport à un véhicule où le canon aurait été orienté vers le haut (deuxième dessin).

L'orientation du canon vers l'arrière améliore aussi la protection de l'équipage. Le bouclier du canon permet à l'engin de posséder un habitacle entièrement blindé sur tous les côtés (ce qui ne sera pas le cas du T.13 type III).



Ce schéma comparatif montre que l'orientation du canon et de son bouclier vers l'arrière (premier dessin) permet d'obtenir un habitacle entièrement fermé, ce qui ne serait pas nécessairement le cas si le canon était orienté vers l'avant (deuxième dessin).

Longtemps, cette disposition particulière de l'armement a été assimilée à la stricte neutralité belge en vigueur depuis 1936. Or, les T.13 type I sont produits dès 1934, c'est-à-dire avant la politique de stricte neutralité. Au contraire, les engins produits durant la période de neutralité belge ont un canon pointé vers l'avant (à l'exception des T.13 type II produits en 1937). Pourquoi cette légende mettant en lien l'orientation de l'armement et la politique internationale menée par la Belgique a-t-elle vu le jour ? Peut-être pour convaincre les plus pacifistes des vertus d'une arme défensive comme le T.13 ? Aucune source ne nous permet de faire toute la lumière sur ce point. Mais expliquer l'orientation de l'armement des T.13 type I et II uniquement par la politique de neutralité nous semble erroné. Le T.13 n'est pas le seul chasseur de char à emporter un armement orienté vers l'arrière. Avant et pendant la Seconde Guerre mondiale, les Britanniques vont produire des engins antichars ayant cette caractéristique.



Canon antichar de 2pdr monté sur un châssis Lloyd. À l'instar du T.13, ce prototype de conception anglaise a un armement tourné vers l'arrière. (Source : Belgian Tank Museum)

Si ces essais permettent de produire des prototypes aboutis (comme le montre l'engin présent sur la photo précédente), le seul véhicule à être produit en grand nombre est l'Archer. Cet engin britannique, produit à partir de 1943, est un canon de 17 livres monté sur un châssis de char Valentine⁴³⁶. Bien qu'au début ses équipages aient été sceptiques quant à ses qualités, ils l'ont vite apprécié dans le combat en embuscade. Il en va de même pour les soldats français qui disposent en juin 1940 d'un chasseur de char formé d'un canon 47mm tourné vers l'arrière (comme le T.13) et placé sur un châssis de camion Laffly : le Laffly W15 TCC. Si cette disposition de l'armement est quelque peu problématique pour le combat offensif, elle est particulièrement pratique pour les opérations défensives, comme le prouvent les résultats obtenus par les Laffly W15 TCC en 1940⁴³⁷.



Chasseur de char Archer, produit par les Britanniques de 1943 à 1945. L'avant du véhicule se trouve du côté gauche. (Source : https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Archer_SP_17_pdr_Tank_Destroyer.jpg (page consultée le 15/06/2016))



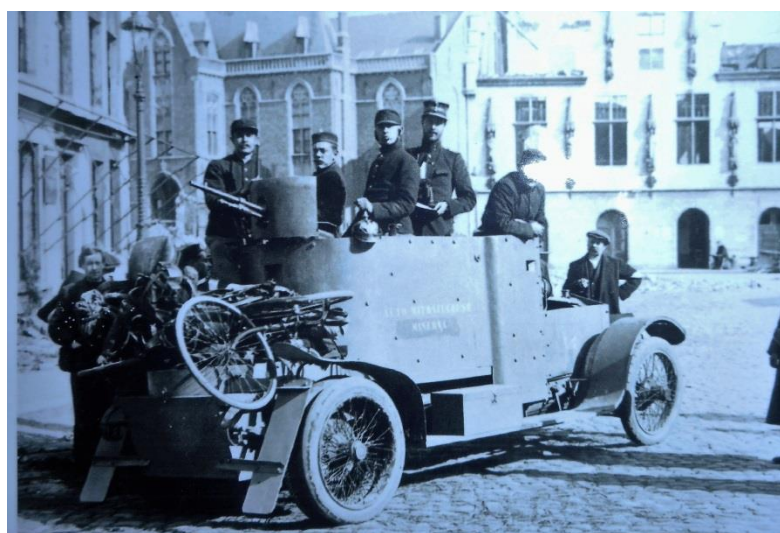
Camion Laffly blindé et armé d'un canon de 47 mm. Produité à partir de 1939, il sera très apprécié par ses équipages lors des combats de mai-juin 1940. (Source : Belgian Tank Museum)

⁴³⁶ TREWHITT P. et MC NAB C., *Fighting vehicles of the world*, Rochester, Grange Books, 2004, p. 88.

⁴³⁷ Bien que très vulnérables, ces véhicules détruisent un nombre important de blindés allemands au cours d'engagements locaux.

DENIS E. et VAUVILLIER F., *op. cit.*

Les chasseurs de char possédant un armement tourné vers l'arrière sont en position idéale pour décrocher. Les Belges avaient déjà expérimenté un armement tourné vers l'arrière dès août 1914 avec leurs premières automitrailleuses de marque Minerva⁴³⁸. Ils la perpétueront avec succès tout au long de la Grande Guerre⁴³⁹. Il y avait donc un précédent tactique porteur d'expériences. Même si ce système réduit, voire anéanti, les capacités offensives de l'engin, il ne faut pas oublier que les chasseurs de char sont avant tout destinés à la défensive. De plus, dans le cas des T.13, aucune action offensive n'est prévue sans le soutien de l'infanterie⁴⁴⁰. Durant ce genre d'action, le véhicule doit avancer au rythme de son infanterie d'accompagnement. Avancer en marche arrière dans cette configuration n'est donc pas réellement handicapant si le terrain est plat (nous avons vu que les capacités de franchissement d'obstacle en marche arrière par les T.13 type I et II étaient faibles). Malgré les avantages qu'un canon orienté vers l'arrière procure, il est indéniable que le T.13 type III avec canon en tourelle possède des capacités tactiques bien supérieures à celles des T.13 type I et II, par exemple lors de contre-attaques (ce qui aura lieu en mai 1940).



Automitrailleuse Minerva en 1914. Comme le T.13, elle possède un armement orienté vers l'arrière. (Source : Belgian Tank Museum)

⁴³⁸ WENKIN H., *Sortis de l'enfer. Les tanks ont 100 ans*, Neufchâteau, Weyrich, 2016, p. 22-25.

⁴³⁹ *Ibid.*

⁴⁴⁰ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3326 : Lieutenant-Général VAN DEN BERGEN, *Notice concernant l'emploi des compagnies C.47 sur T.13*, Bruxelles, 3 décembre 1939.

C. Conclusion : les armes : une assurance-vie pour les équipages de T.13 ?

À la lecture des témoignages et des autres sources, il est évident que les chances de survie d'un équipage de T.13 tiennent surtout à l'armement de leurs véhicules. Avec leur canon de 47 mm, fusil-mitrailleur et revolver, ils peuvent espérer détruire tout ce que l'armée allemande peut leur opposer en matière de matériel roulant. Si le service de ces armes est parfois problématique, certaines adaptations de campagne (comme le changement de place du fusil-mitrailleur et la récupération de pièces d'armement le long des routes) contribuent à améliorer la puissance de feu des T.13. Le seul point faible dans la puissance de feu de ces chasseurs de char est leur faible dotation en munitions dans le type III. Dans ce point consacré à l'armement, nous avons vu que l'orientation arrière de l'armement des T.13 type I et II est à la base d'un mythe que nous avons pu réfuter. Ce mythe est celui des armes orientées vers l'arrière à cause de la politique de neutralité belge. Nous avons pu démonter ce mythe en prouvant que, en réalité, l'agencement des armes de T.13 type I et II était dû à des raisons mécaniques et pratiques. Un armement monté vers l'arrière n'est d'ailleurs pas unique, des chasseurs de char anglais et français ayant également cette caractéristique. Si cette disposition est pratique pour se replier, elle limite l'emploi tactique des T.13 type I et II à des actions strictement défensives.

VI) Chapitre 5 : servir le T.13

Le service d'un système d'armement comme un blindé nécessite l'action de plusieurs hommes, ainsi qu'une division des tâches bien précise. Dans un véhicule comme le T.13, les tâches sont organisées selon l'organisation de la machine et les capacités de chaque membre d'équipage⁴⁴¹. De fait, pour manœuvrer le véhicule, servir son armement, et coordonner l'action des différents soldats présents dans le char, il faut tenir compte de l'aménagement de l'espace de travail⁴⁴². En outre, il est nécessaire de coordonner les agissements du véhicule avec celle des autres engins et/ou soldats présents sur le champ de bataille. Selon le type de véhicule, le nombre d'hommes nécessaires est variable. Il peut également varier en fonction des circonstances. Sur les T.13 type I et II, le nombre théorique de servants est de trois (dans certains cas, il est porté à quatre⁴⁴³) : un chef de pièce-pointeur, un chauffeur et un chargeur-tireur. Sur les T.13 de type III, le nombre de servants fluctue selon les unités : trois pour les Chasseurs ardennais et la cavalerie (la place du quatrième servant est prise par des munitions ou une radio) ; quatre pour les T.13 servant dans les divisions d'infanterie. Chacun de ces hommes possède un rôle bien précis. Ce dernier permet de faire fonctionner l'arme correctement. Dans ce point, nous allons détailler ces rôles et expliquer les difficultés auxquelles les soldats peuvent être confrontés. Nous aborderons également la question de la solidarité dans les équipages de blindés.

⁴⁴¹ CHANDESSAIS C., *La psychologie dans l'armée*, Paris, Presses Universitaires de France, 1959, p. 18.

⁴⁴² *Ibid*, p. 57.

⁴⁴³ BRUXELLES, Belgian Tank Museum, *Fonds T.13 : La guerre !!!... 10 mai 1940...avec le 0546...*, s.l., s.d..

A. Le chef de pièce-pointeur

Ce personnage a pour mission de coordonner les efforts de ses subordonnés lors de l'utilisation de l'engin et de son armement. En général, il s'agit du premier sergent ou d'un sergent⁴⁴⁴. Ceux-ci doivent avoir une bonne instruction tactique et technique. Ils doivent également faire preuve d'esprit d'initiative. Il est demandé en 1940 que les T.13 embarquent également des officiers afin de coordonner plus efficacement les opérations⁴⁴⁵. Si le chef de pièce commande une unité de plusieurs engins, il doit en plus coordonner les actions de ceux-ci. En outre, il doit également pointer le canon⁴⁴⁶. Son rôle est donc difficile et peu confortable, car il doit gérer deux choses en même temps. Son efficacité au combat s'en ressent. Il ne peut être attentif à la fois au service de son canon et aux actions de son équipage et des véhicules voisins. La même constatation avait été faite sur les premières versions du T.34 soviétique, où le chef de char perdait de son efficacité en devant servir son canon et gérer ses hommes⁴⁴⁷. En plus de cela, la position du chef de pièce n'est pas optimale. Étant pointeur du canon, il doit se trouver dans la semi-tourelle. Dans celle-ci, il n'a qu'une vision limitée vers l'extérieur du véhicule. Si sa vision vers l'avant et l'arrière de l'engin (sur type III pour l'arrière) est bonne, il ne peut en surveiller les côtés, car aucune fente de vision n'est prévue sur les tourelles. Ajoutons à cela que le bruit de l'engin empêche le chef de pièce de donner des ordres à ses hommes sans hurler⁴⁴⁸. Pour faire face à ce problème pouvant nuire à l'efficacité de l'équipage tout entier, il est décidé de commander des cornets acoustiques⁴⁴⁹. Il est obligé aussi de communiquer avec les autres véhicules à l'aide de signaux optiques. Pour recevoir des ordres de la hiérarchie, il doit compter sur des estafettes motocyclistes, étant donné que les radios prévues (pour la cavalerie) n'ont jamais été livrées⁴⁵⁰. Il n'est pas non

⁴⁴⁴ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3361 : ÉTAT-MAJOR DU IVE BATAILLON DU 1^{ER} RÉGIMENT DE GRENADIERS, *Considérations sur l'organisation de la Cie C.47/ T.13/ DI*, En campagne, 21 janvier 1940.

⁴⁴⁵ *Ibid.*

⁴⁴⁶ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°4431 : Lieutenant-Général Chevalier DE NEVE DE RODEN, *Instruction provisoire concernant les véhicules blindés Vickers-Carden-Loyd armés du canon de 47 F.R.C.*, Bruxelles, 27 novembre 1936.

⁴⁴⁷ WENKIN H., « Combattre dans un Panther », dans *Batailles et blindés*, n°74, août-septembre 2016, p. 44-59.

⁴⁴⁸ BRUXELLES, Centre d'Études et de documentation Guerre Et Sociétés Contemporaines, CEGES AB 382 : Soldat PERVEUX, *Récit de la bataille de la Lys. Tireur sur T.13. Mai 1940*, Seraing, 1984.; BRUXELLES, Belgian Tank Museum, *Fonds T.13 : La guerre !!!... 10 mai 1940...avec le 0546...*, s.l., s.d.; BRUXELLES, Belgian Tank Museum, *Fonds T.13. : Commandant MODERA, Campagne de 1940. Souvenirs du Commandant Adrien Modera*, s.l., s.d..

⁴⁴⁹ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3284 : Colonel COTES, *Tracteurs légers V.C.L. T.13 b 3 armé du C.47.*, Bruxelles, 13 janvier 1940.

⁴⁵⁰ BRUXELLES, Belgian Tank Museum, *Fonds T.13. : Commandant MODERA, Campagne de 1940. Souvenirs du Commandant Adrien Modera*, s.l., s.d. ; BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3326 : Lieutenant-Général chevalier DE NEVE DE RODEN, *Tracteurs V.C.L. T.13 armés du C.47*, Bruxelles, 4 novembre 1939.

plus réellement aidé dans son rôle de pointeur à cause des volants de pointage peu pratiques (cfr. le point sur le canon de 47 mm). Ajoutons que, à l'occasion, le chef d'équipage peut prendre la place d'un membre de son équipage pour le préserver. Ainsi, Adrien Modera, chef de char, prend la place de son chauffeur lors d'un trajet de nuit afin de permettre à celui-ci de se reposer⁴⁵¹.

⁴⁵¹ BRUXELLES, Belgian Tank Museum, *Fonds T.13. : Commandant MODERA, Campagne de 1940. Souvenirs du Commandant Adrien Modera*, s.l., s.d..

B. Le chauffeur

Bien que souvent peu reconnus, les chauffeurs ont un rôle primordial dans le bon fonctionnement d'un blindé. La survie du véhicule et de son équipage dépend autant des réflexes de son chauffeur que de ceux du canonier. Il est donc normal que les conducteurs de T.13 constituent un personnel spécialement entraîné. Ces hommes doivent avoir une bonne connaissance de leurs véhicules afin de les utiliser et de les entretenir correctement. En outre, les chauffeurs doivent aussi effectuer de petites réparations. Ils sont donc tout autant des mécaniciens que des conducteurs. C'est pourquoi l'Armée belge crée à Borsbeek (un ancien fort de la ceinture fortifiée d'Anvers) une école d'automobile où les élèves chauffeurs et mécaniciens peuvent se familiariser avec les motos, les T.15, mais aussi les T.13⁴⁵². Malgré l'existence de cette école, les hommes possédant ce profil ne sont pas légion. L'armée doit d'ailleurs lancer en 1939 un recensement des soldats aptes à la conduite de véhicules ou de motos⁴⁵³.

Théoriquement, chaque véhicule a un conducteur attitré⁴⁵⁴. Ce sont des militaires de carrière. En cas d'absence de l'un d'entre eux, seul un autre militaire de carrière ayant reçu une formation à la conduite du T.13 peut prendre les commandes de celui-ci. Cette réglementation drastique s'explique par la valeur du matériel, qu'on ne veut pas confier à des conducteurs novices. Elle s'explique aussi par le fait que la formation de conducteurs coûte du temps et de l'argent (ce qui est moins le cas pour un tireur). Il faut donc que ces personnes formées soient des militaires de carrière et non des miliciens qui rentreront chez eux lorsque leur temps de service sera terminé.

La conduite des T.13 est assez délicate. Sur les premiers modèles, les freins de secours au pied sont inexistants. Le 18 juin 1936, un accident mortel a lieu aux environs du village de Wibrin, dans la province de Luxembourg. Là, un T.13 des Chasseurs ardennais rate son virage et tombe dans le vide. Deux membres de son équipage sont tués⁴⁵⁵. La commission d'enquête met en cause le manque de frein de secours au pied. Cependant, c'est seulement deux ans plus

⁴⁵² STASSIN G., « Organisation », dans *Numéro spécial Tank Museum News. Cavalerie. Du cheval au moteur 1937-1997*, 1997, p. 38-52.

⁴⁵³ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, Moscou, n°1521 : Lieutenant-Colonel TROMME, *Note concernant le recensement des chauffeurs d'autos et de motocyclettes*, Bruxelles, 13 décembre 1939.

⁴⁵⁴ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, Moscou, n°3326 : Général-Major DEROUSSEAU, *Conduite des engins chenillés C.47 sur T.13 et a.b. mi. T.15*, Bruxelles, 20 janvier 1939.

⁴⁵⁵ GEORGES R., *op. cit.*, p. 613.

tard que les T.13 type I et II en seront équipés⁴⁵⁶. Un autre élément rendant le pilotage du T.13 difficile est le manque de visibilité. Sur les deux premières versions de l'engin, le conducteur ne peut voir son chemin qu'au travers d'une fente de vision. C'est la raison pour laquelle il rabat le blindage avant lorsqu'il ne combat pas. De plus, lors des marches arrière (n'oublions pas que cet engin combat de cette manière), le conducteur ne peut pas compter sur des rétroviseurs dignes de ce nom. Il manœuvre donc son engin presque à l'aveuglette, ne pouvant se référer qu'à la fente présente dans le blindage protégeant son dos. Sur les côtés, le conducteur ne voit strictement rien. Pour remédier à cette situation, le Ministre de la Défense nationale, Henri Denis, propose de créer des ouvertures dans les boucliers latéraux. La F.R.C. étudie la question et perce une fenêtre de vision dans le pare-balle latéral gauche, dans son homologue de droite, ainsi que dans le bouclier avant⁴⁵⁷. La modification sera effectuée sur un T.13 des Cyclistes-frontière. Ces derniers ne la trouvent pas optimale⁴⁵⁸, au contraire des Chasseurs ardennais qui la trouvent plutôt réussie⁴⁵⁹. Cependant, les documents iconographiques tendent à montrer que cette modification ne sera pas réalisée. Sur les T.13 type III, la vision du conducteur est également limitée. En effet, les trous de vision sont d'un diamètre trop étroit⁴⁶⁰, et un manque de visibilité latérale se fait également sentir. Donc, à l'instar des chauffeurs de T.13 type I et II, ils roulent avec leur volet ouvert lorsqu'ils ne sont pas au combat.

Dans les T.13 type I et II, les chauffeurs aident aussi à l'usage du canon en servant de pourvoyeur pour les munitions stockées à l'avant du véhicule. Ils doivent également être attentifs à aider le pointeur en dirigeant le véhicule en direction du but à atteindre⁴⁶¹.

Dans les témoignages mis à notre disposition, il est indéniable que les conducteurs sont admirés pour leur comportement durant la campagne de mai 1940. En effet, l'organisme de ces hommes est mis à dure épreuve, notamment lorsque ceux-ci doivent conduire leurs engins sur de longues distances, comme c'est le cas dans les unités de Chasseurs ardennais et du

⁴⁵⁶ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°2046, Major TELLIER, *Possibilité d'amélioration à la partie automobile des véhicules blindés légers Vickers-Carden-Loyd T.13 actuellement en service*, Bruxelles, 29 octobre 1938.

⁴⁵⁷ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°2046 : Lieutenant-Général FAYT, *C.47 sur V.C.L.T.13*, Liège, 6 août 1938.

⁴⁵⁸ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°2046 : Général-Major RENARD, *C.47 sur V.C.L. T.13*, Bruxelles, 23 novembre 1938.

⁴⁵⁹ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°2046 : Major VAN ESPEN, *C.47 sur V.C.L. T.13 b2 (type B1 en service, amélioré)*, Vielsalm, 28 janvier 1939.

⁴⁶⁰ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3326 : Lieutenant-Général DE KRAHE, *Note sur les tracteurs légers V.C.L. T.13 b.3*, s.l., 16 décembre 1939.

⁴⁶¹ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3355 : *Instruction provisoire concernant les véhicules blindés Vickers-Carden-Loyd T.13 b armés du C.47 F.R.C.*, s.l., s.d..

Corps de cavalerie. De plus, au combat, ces hommes sont désarmés face à l'ennemi (à l'exception de leur revolver). Ils doivent donc remettre leur vie entre leur habilité à conduire le véhicule, et surtout, entre les mains de leurs compagnons d'armes. Raymond Perveux ne tarit pas d'éloges sur le comportement de son chauffeur au combat : « *Toubeau, le chauffeur, ce héros qui accomplissait toute la manœuvre sans hésiter, et pourtant, lui, il avait le temps de penser que sa vie était entre nos mains.* »⁴⁶².

Dans un manuel portant sur les chauffeurs de chenillettes, nous avons trouvé les qualités dont ils doivent faire preuve. La première est le calme, car les commandes de chenillettes comme le T.13 sont fragiles. Une conduite trop brusque peut endommager le véhicule. Évidemment, la conscience professionnelle, ainsi que le courage, sont deux atouts supplémentaires. Enfin, il est demandé au candidat conducteur de chenillette d'avoir une solide constitution physique afin de pouvoir effectuer les réparations demandant un effort physique important⁴⁶³. Nous sommes loin des théories de Max Weber⁴⁶⁴ qui considère que le soldat de carrière est le prototype du fonctionnaire bureaucrate⁴⁶⁵.



Poste de conduite d'un T.13 type II. On peut remarquer sa rusticité. (Source : photo de l'auteur au MRA)

⁴⁶² BRUXELLES, Centre d'Études et de documentation Guerre Et Sociétés Contemporaines, CEGES AB 382 : Soldat PERVEUX, *Récit de la bataille de la Lys. Tireur sur T.13. Mai 1940*, Seraing, 1984.

⁴⁶³ ARMÉE BELGE. MINISTÈRE DE LA DÉFENSE NATIONALE. ÉTAT-MAJOR GÉNÉRAL, *Instruction générale n°10. Instruction générale des chauffeurs de chenillettes*, Bruxelles, Institut géographique militaire, 1949, p. 8-9.

⁴⁶⁴ Maximilian, dit "Max" Weber (1864-1920) est un sociologue allemand né à Erfurt. Auteur d'une œuvre gigantesque traitant notamment de politique et de religion, il a grandement influencé la sociologie.

SUKALE M, KÄSLER D., BOUDON R., « Weber Max », dans BORLANDI M. e.a. (dirs.), *Dictionnaire de la pensée sociologique*, Paris, Presses Universitaires de France, 2005, p. 744-752.

⁴⁶⁵ FELD M., *The structure of violence. Armed Forces as Social Systems*, Londres, Sage Publications, 1977, p. 141.

C. Chargeur-tireur

Ce troisième personnage-clé dans le bon fonctionnement du T.13 a pour responsabilité de charger le canon et de tirer. En regardant le manuel d'utilisation du véhicule et de la pièce, on se rend compte que son rôle est relativement limité par rapport aux deux autres membres d'équipage⁴⁶⁶. Il se contente du chargement de l'arme et de l'actionnement du mécanisme de tir, alors que le pointeur gère en plus l'équipe du char et que le conducteur occupe une place demandant une concentration de tous les instants. Le poids relativement faible des munitions ne met pas son organisme en grande difficulté. Il doit tout de même faire attention à ne pas se brûler les mains avec les douilles des obus venant d'être tirés.

La place des chargeurs-tireurs dans le véhicule n'est pas la meilleure. Leur poste de combat est exigu. Il est donc conseillé d'affecter des éléments grands et minces à cette fonction⁴⁶⁷. De même, il est également proposé de doter les pointeurs d'un dispositif permettant la mise à feu de l'arme afin de décharger les chargeurs-tireurs de cette charge⁴⁶⁸. Si certains T.13 produits en 1940 ont pu éventuellement en être dotés (le système était déjà au point décembre 1939), il est peu probable que l'ensemble des T.13 en service aient pu en être dotés. Sur les engins dotés de ce mécanisme, le chargeur-tireur occuperait donc uniquement le rôle de chargeur. Ce rôle est très important dans l'efficacité de l'armement. En effet, le chargeur doit pouvoir ravitailler le canon avec le bon type de munition sans hésiter. Pour cela, il est indispensable qu'il dispose ses munitions de façon efficace afin de remplir son rôle en effectuant le moins de mouvements possible.

⁴⁶⁶ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°4431 : Lieutenant-Général Chevalier DE NEVE DE RODEN, *Instruction provisoire concernant les véhicules blindés Vickers-Carden-Loyd armés du canon de 47 F.R.C.*, Bruxelles, 27 novembre 1936.

⁴⁶⁷ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3326 : Lieutenant-Colonel TROMME, *Note au sujet des V.C.L. T.13*, Bruxelles, 29 novembre 1940.

⁴⁶⁸ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3326 : Capitaine-Commandant CAENEPEEL, *Note sur les V.C.L. T.13 armés du C.47*, Beverloo, 5 décembre 1939.



Poste de tir à bord d'un T.13 type II. Théoriquement, il doit accueillir le pointeur et le tireur. On peut remarquer l'exiguïté de cet espace, ainsi que la place prise par les volants de pointage. (Source : photo de l'auteur au MRA)

D. Le quatrième servant

Mis à part pour les T.13 type III des divisions d'infanterie, le règlement ne prévoit pas de quatrième membre dans l'équipage d'un T.13. Néanmoins, la présence non officielle de celui-ci est attestée dans deux des trois témoignages dont nous disposons⁴⁶⁹. Pourquoi ajouter un quatrième membre d'équipage à un engin déjà exigu ? Plusieurs raisons plaident pour la présence d'un quatrième homme. Premièrement, il permet d'alléger les tâches du reste de l'équipage en s'occupant de l'approvisionnement en munitions, en assurant l'observation, ou encore en remplaçant un membre d'équipage blessé⁴⁷⁰. En outre, il peut également permettre d'augmenter la puissance de feu du véhicule en servant le fusil-mitrailleur. Si sa position ne pose pas réellement problème dans les T.13 de type I et II, elle est en revanche plus problématique dans les T.13 de type III. En effet, dans ces engins, il est obligé de prendre place dans la plage arrière, à l'extérieur de la tourelle. Il n'est donc pas protégé par un blindage et, par conséquent, se trouve totalement à découvert. Toutefois, son apport est bien réel, car il est peu probable qu'on expose un homme et alourdisse l'engin pour un résultat nul en termes d'efficacité.

Donc, nous pouvons dire que le service du T.13 repose sur trois personnes. Celles ayant le plus de travail sont le chef de pièce-tireur et le chauffeur. Pour alléger le travail des différents membres d'équipage, un quatrième servant est parfois affecté au véhicule. L'efficacité du travail des équipages des différents T.13 est toutefois limitée par le manque de moyens de communication vers l'extérieur et l'intérieur du véhicule. Tous les témoignages nous décrivent les difficultés à communiquer avec les soldats à l'extérieur du char et entre coéquipiers.

Pour être efficace, un équipage de blindé doit absolument former une équipe soudée. Une arme ancienne servie par une équipe montrant une bonne cohésion peut être supérieure à une arme plus moderne servie par une équipe moins unie. Cette théorie est admirablement confirmée par les performances des équipages belges lors des concours internationaux de chars qui se déroulèrent lors de la Guerre froide. Lors de ceux-ci, les tankistes du plat pays sont régulièrement mieux classés que leurs homologues britanniques et américains, pourtant dotés d'un matériel plus performant. Ces performances n'ont pu être obtenues que par des

⁴⁶⁹ BRUXELLES, Centre d'Études et de documentation Guerre Et Sociétés Contemporaines, CEGES AB 382 : Soldat PERVEUX, *Récit de la bataille de la Lys. Tireur sur T.13. Mai 1940*, Seraing, 1984; BRUXELLES, Belgian Tank Museum, *Fonds T.13 : La guerre !!!... 10 mai 1940...avec le 0546...*, s.l., s.d..

⁴⁷⁰ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3326 : Lieutenant-Général BOGAERTS, *Note sur le C.47 sur V.C.L. T.13 amélioré*, Bruxelles, 10 septembre 1938.

équipages soudés connaissant bien leurs engins⁴⁷¹. Les équipages de T.13 ne font pas exception, car leur service nécessite également une équipe soudée et bien entraînée à opérer ensemble. Raymond Perveux nous montre combien un équipage soudé est important : « *Si j'ai parlé du S/L, croyez-bien que je l'ai fait modérément, vous en ferez ce que vous voulez, mais cet homme, c'était un réserviste qui n'a pas pu ou n'a pas voulu s'intégrer à notre équipe, et puis, à mon avis, dans un combat, il faut des officiers et des soldats qui se connaissent de longue date et qui s'apprécient.* »⁴⁷². Après l'épreuve du feu, la cohésion de l'équipe se retrouve souvent renforcée. Perveux appelle d'ailleurs les gens ayant combattu à ses côtés « *ses frères d'armes* »⁴⁷³. Cette fraternité n'est pas nécessairement le fruit d'une croyance commune ou d'un sentiment patriotique. Elle est avant tout le résultat d'une loyauté spontanée entre les hommes formant un équipage ou un groupe⁴⁷⁴. L'équipage du T.13 forme un petit groupe d'hommes qui vivent entre eux avec leur vie sociale, leurs distractions et leurs souvenirs communs. Stéphane Audoin-Rouzeau nomme ce groupe « groupe primaire »⁴⁷⁵. Ces soldats jouissent d'une certaine autonomie sociale au sein de groupements plus vastes (comme la compagnie, le régiment, etc.). La force des liens tissés entre les différents membres du groupe permet à celui-ci d'affronter le combat avec plus de ténacité. Soulignons toutefois que les officiers, du fait de leurs fonctions, vivent des liens de solidarité de type différent, ce qui explique peut-être en partie la réaction de Raymond Perveux que nous avons citée ci-dessus.

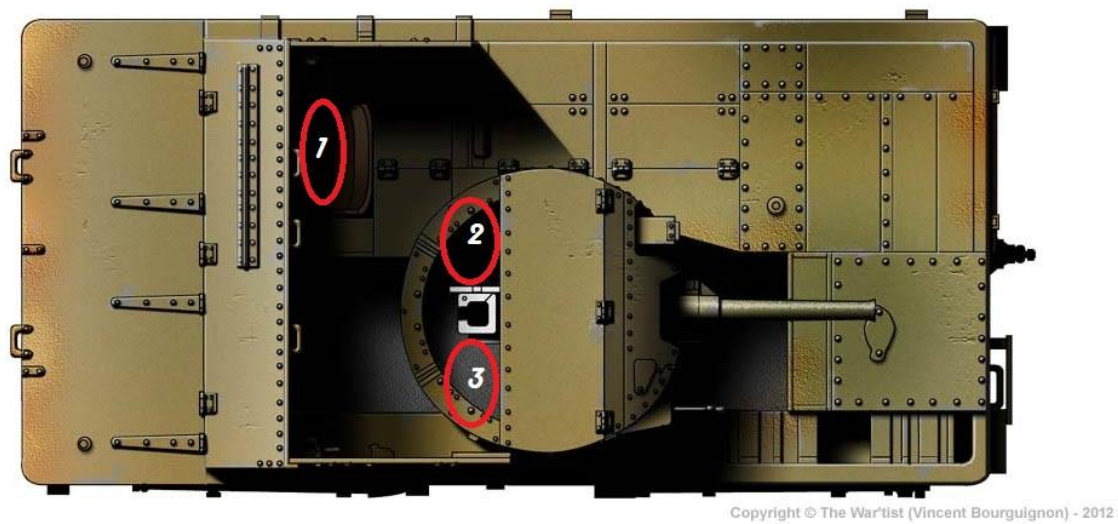
⁴⁷¹ PÉLISSIER F., « Les compétitions « sportives » de chars. Du Canadian Army Trophy au Strong Europe Challenge », dans *Batailles et blindés*, n°74, août-septembre 2016, p. 6-13.

⁴⁷² BRUXELLES, Centre d'Études et de documentation Guerre Et Sociétés Contemporaines, CEGES AB 382 : Soldat PERVEUX, *Récit de la bataille de la Lys. Tireur sur T.13. Mai 1940*, Seraing, 1984.

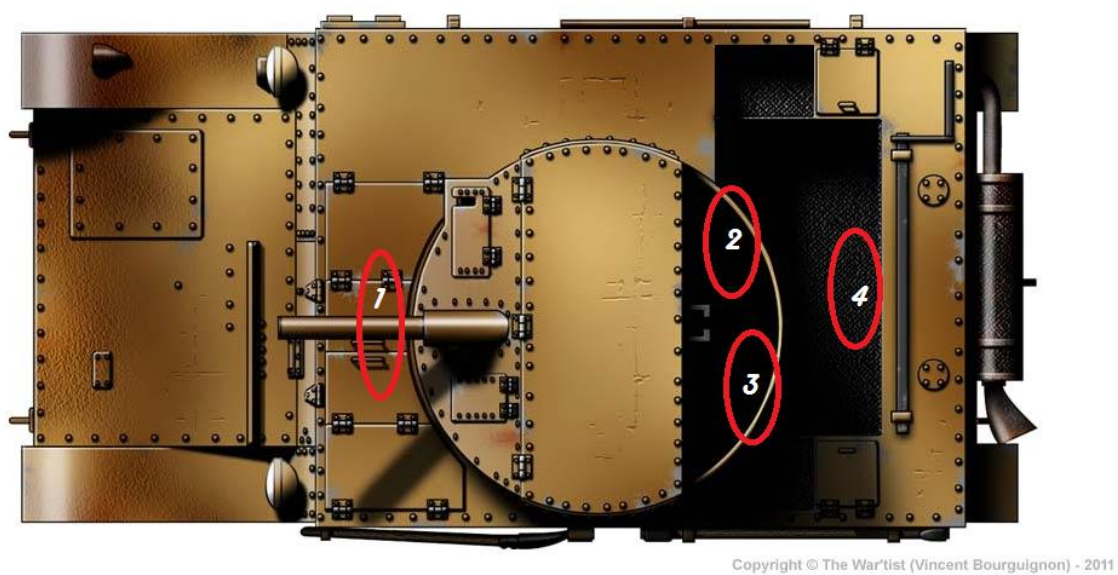
⁴⁷³ *Ibid.*

⁴⁷⁴ GRAY J., *Au combat. Réflexions sur les hommes à la guerre*, Paris, Tallandier, 2013, p. 84-85.

⁴⁷⁵ AUDOIN-ROUZEAU S., *Combattre*, Amiens, Centre régional de documentation pédagogique de Picardie, 1995, p. 68-69.



Disposition de l'équipage dans le T.13 type I ou II : 1. Conducteur, 2. Chargeur-tireur, 3. Chef de pièce-pointeur. (Source : Belgian Tank Museum)



Disposition de l'équipage dans le T.13 type III : 1. Conducteur, 2. Chargeur-tireur, 3. Chef de pièce-pointeur, 4. Éventuel homme d'équipage supplémentaire. (Source : Belgian Tank Museum)

VII) Chapitre 6 : un être vivant dans un engin de mort

En plus de créer une machine performante au point de vue mécanique, les ingénieurs doivent tenter d'adapter celle-ci aux corps des hommes qui vont la servir. Il faut dire que, depuis la Première Guerre mondiale, des mécanismes de symbiose doivent être mis en place entre la machine et les hommes qui la manœuvrent⁴⁷⁶. En opération, le rendement d'un blindé ne dépend pas seulement de sa qualité mécanique, mais aussi de ceux chargés de le mettre en œuvre⁴⁷⁷. Ainsi, un servant dont le corps est trop affaibli par les conditions de vie dans la machine perd du rendement et doit subir un entraînement plus long. Un équipage fatigué par des conditions de travail pénibles n'utilise pas tout le potentiel du matériel mis à sa disposition. En outre, éprouvé physiquement et psychologiquement, le tankiste pourra assurer sa mission moins longtemps.

Pour rédiger cette partie de notre travail, nous avons utilisé de la littérature scientifique portant sur les pathologies liées à la guerre, mais aussi aux véhicules blindés. Les trois témoignages d'équipages de T.13 en notre possession nous ont également permis de déceler les pathologies affectant particulièrement les corps et les esprits des équipages de T.13. Nous nous limitons aux problèmes éprouvés par les hommes présents dans les T.13. Les conditions de vie des soldats varient fortement selon leur affectation (par exemple, même les membres d'équipages de T.15 vivent des réalités différentes, car leur engin possède une tourelle fermée).

Nous avons pris la liberté de diviser ce point en deux parties. Le premier concerne les problèmes physiques et psychologiques éprouvés par un membre d'équipage du T.13 à partir du moment où il occupe l'engin. Le T.13 sera donc le seul créateur de souffrances. Dans un deuxième temps, nous verrons quels dommages physiques et psychiques peuvent être causés par la vie dans un T.13 au combat. Nous clôturerons ce point en abordant les remèdes apportés par les soldats aux souffrances du corps et de l'esprit.

⁴⁷⁶ MENAT C., « Hommes et machines dans les armées des grandes puissances européennes : les mutations de l'après 1918 », sur https://www.academia.edu/7156284/Hommes_et_machines_les_mutations_de_l_apr%C3%A8s-1918_article_sur_le_blog_%C3%89tudes_g%C3%A9ostrat%C3%A9giques (page consultée le 26 janvier 2016).

⁴⁷⁷ DIRECTION GÉNÉRALE DES TROUPES BLINDÉES, « Étude générale sur les tourelles », dans *Bulletin de cavalerie*, n°57, décembre 1951, p. 9-17.

A. Le corps dans le T.13

Nous allons analyser pourquoi un soldat servant dans un blindé tel que le T.13 a besoin d'un corps résistant, ainsi que les éléments mettant à mal ce dernier lorsque le soldat se trouve dans son véhicule.

a) La nécessité d'un corps fort

La vie dans un blindé exige un corps robuste. Le maniement du canon ou la conduite des véhicules nécessite de la poigne et de la force physique⁴⁷⁸. En outre, il faut supporter les secousses, le bruit et le manque d'espace vital pendant des heures entières⁴⁷⁹. Dans son ouvrage « *Vers l'armée de métier* », Charles de Gaulle déclare : « *Si Pyrrhus choisissait avec soin les cornacs de ses éléphants, Darius les cochers de ses chars à faux, si tout le système social du Moyen-Âge concourait à faire des chevaliers les plus forts et les plus habiles des hommes d'armes, quelle sera bientôt, pour les cuirassés du sol, la nécessité d'équipages spécialement recrutés et rompus à l'action commune ?* »⁴⁸⁰. Les hommes d'un équipage de blindé sont solidaires les uns des autres. La défaillance physique ou mentale d'un seul d'entre eux peut être catastrophique pour l'équipage et le véhicule. Il est donc clair que les soldats occupant des véhicules blindés doivent être des hommes ayant des capacités physiques et mentales permettant leur intégration et leur adaptation à la machine. Les équipages de T.13 n'échappent pas à la règle. D'ailleurs, ils sont bien souvent des hommes relativement expérimentés provenant de l'armée d'active ou de réserve.

b) Fatigue musculaire, fumées et vibrations : quand le T.13 met à mal le corps de ses servants

Comme dans tout blindé, la vie dans un T.13 semble être très fatigante. La première raison de fatigue est avant tout physique. Elle est liée à l'activité musculaire du membre d'équipage de T.13. Celui-ci remplit sa fonction en actionnant les leviers, volants, en manipulant les armes et les munitions, etc. Cette fatigue musculaire s'applique au(x) muscle(s) agissant(s), mais se

⁴⁷⁸ WEBER G., « Une vocation : tankiste », dans *L'armée. La nation*, n°8, 1^{er} mai 1957, p. 2-5.

⁴⁷⁹ BECK M., « Les défaillances de l'homme dans les équipages de chars », dans *Revue Militaire Suisse*, n°108, 1963, p. 181-187.

⁴⁸⁰ DE GAULE C., *op. cit.*, p. 81.

répercute également sur les muscles ne travaillant pas. Il s'agit de la loi de l'interdépendance musculaire⁴⁸¹.

Outre ce type de fatigue, nous distinguons des fatigues physiologiques d'origines chimiques ou physiques. Les fumées, les odeurs, les poussières et l'oxyde de carbone émis par le véhicule et ses armes peuvent en effet provoquer de la fatigue, mais aussi de céphalées, une diminution de la vision et des réflexes, etc. Bien entendu, l'émission de ces éléments toxiques dépend des conditions atmosphériques, du moteur, de l'armement utilisé, du nombre de coups tirés, etc⁴⁸². Cependant, par rapport aux équipages évoluant avec des véhicules à habitacles fermés, les équipages de T.13 ont l'avantage d'avoir des caisses ouvertes, permettant une évacuation rapide des fumées et poussières. La présence de garde-boues permet également de limiter la concentration de poussières. Les soldats servant un T.13 sont donc moins sujets à ce genre de fatigue.

Par contre, le corps des équipages de T.13 souffre du bruit. Les trois témoignages consultés font mention d'un bruit omniprésent⁴⁸³. Celui-ci est produit par les tirs, le moteur et les chenilles. Les conséquences d'une surexposition auditive peuvent être graves. Elles vont de la diminution de rendement et du mal tête à l'accroissement de la pression vasculaire et au traumatisme psychique⁴⁸⁴. Aucun moyen de lutte contre le bruit n'est réellement mis en place sur les T.13. Cela est d'autant plus problématique que cet élément entrave également les communications entre coéquipiers. Notons que la cause de cette absence de dispositifs limitant le bruit n'est peut-être uniquement due à un manque de considération pour le corps des équipages. Lors de nos recherches au Musée Royal de l'Armée, un ancien Lancier actif dans la deuxième moitié du vingtième siècle nous a confié que, lors des tirs avec les chars, les équipages ne prenaient aucune mesure pour se protéger les oreilles. La cause ? Celui qui avait le malheur de mettre ses mains sur ses oreilles était vu comme une mauviette. La situation a changé à la fin du XX^e siècle et, à l'heure actuelle, les oreilles des soldats sont bien mieux protégées.

⁴⁸¹ DIRECTION GÉNÉRALE DES TROUPES BLINDÉES, « Étude générale sur les tourelles. 3^e partie », dans *Bulletin de cavalerie*, n°59, février 1952, p. 9-17.

⁴⁸² *Ibid.*

⁴⁸³ BRUXELLES, Centre d'Études et de documentation Guerre Et Sociétés Contemporaines, CEGES AB 382 : Soldat PERVEUX, *Récit de la bataille de la Lys. Tireur sur T.13. Mai 1940*, Seraing, 1984; BRUXELLES, Belgian Tank Museum, *Fonds T.13 : La guerre !!!... 10 mai 1940...avec le 0546...*, s.l., s.d.; BRUXELLES, Belgian Tank Museum, *Fonds T.13. : Commandant MODERA, Campagne de 1940. Souvenirs du Commandant Adrien Modera*, s.l., s.d..

⁴⁸⁴ DIRECTION GÉNÉRALE DES TROUPES BLINDÉES, « Étude générale sur les tourelles. 3^e partie », dans *Bulletin de cavalerie*, n°59, février 1952, p. 9-17.

Les vibrations sont également une source de problèmes psychologiques et physiques. C'est au niveau de la sphère neurophysiologique que l'influence des secousses se fait le plus sentir : chute du tonus musculaire, perte de rendement visuel, augmentation du temps de réaction, etc. La gravité des conséquences des vibrations dépend aussi de la composition physique et psychologique des soldats qui les subissent. Si les témoignages ne nous donnent pas d'exemples de ce genre de troubles, il est fortement probable que certains soldats servant un T.13 en aient été victimes. Leurs véhicules ont en effet la réputation d'avoir une suspension plutôt dure⁴⁸⁵. De plus, dans un blindé, les secousses se transmettent surtout par les sièges. Or, sur les T.13, l'équipage a tendance (excepté le conducteur) à s'asseoir sur des boîtes à munitions et coffres à équipements qui n'amortissent absolument pas les secousses⁴⁸⁶.

Pour illustrer les conséquences d'un long trajet effectué sur T.13, voici le témoignage d'un Chasseur ardennais qui bat retraite depuis trois jours à bord de son chasseur de char : « *J'ai la tête en feu et les yeux lourds. Le sommeil m'accable. (...) Toute la nuit, nous voyageons. À la fin, nous commençons à ressentir la fatigue. À peine pouvons-nous ouvrir la bouche. Nos lèvres collent, nous avons les joues fiévreuses et les membres engourdis.* »⁴⁸⁷. Même après avoir abandonné l'arme, celle-ci peut continuer à marquer le corps. Ainsi Raymond Perveux perd une bonne partie de son ouïe pour le restant de ses jours suite à son exposition au bruit lors d'un tir au canon de 47 mm⁴⁸⁸.

Notons que l'attente du danger, l'absence de confort et l'exposition aux intempéries peuvent créer une tension qui devient très vite épuisante nerveusement⁴⁸⁹. Certains équipages arrivent donc au combat déjà éprouvés physiquement et mentalement.

c) Troubles provoqués par le combat

Nous allons nous concentrer sur les troubles psychosomatiques constatés sur les équipages de T.13 lors des combats de mai 1940 au travers de leurs témoignages. Il faut garder à l'esprit que le combat n'est pas un phénomène permanent. Les affrontements et les dangers qu'ils

⁴⁸⁵ BRUXELLES, Belgian Tank Museum, *Fonds T.13. : Commandant MODERA, Campagne de 1940. Souvenirs du Commandant Adrien Modera*, s.l., s.d..

⁴⁸⁶ BRUXELLES, Belgian Tank Museum, *Fonds T.13 : La guerre !!!!... 10 mai 1940...avec le 0546...*, s.l., s.d..

⁴⁸⁷ *Ibid.*

⁴⁸⁸ BRUXELLES, Centre d'Études et de documentation Guerre Et Sociétés Contemporaines, CEGES AB 382 : Soldat PERVEUX, *Récit de la bataille de la Lys. Tireur sur T.13. Mai 1940*, Seraing, 1984. Voir extrait du témoignage à la page 112 de ce travail.

⁴⁸⁹ CHANDESSAIS C., *op. cit.*, p. 59.

gènèrent sont généralement séparés par des périodes pendant lesquelles les risques de se faire tuer ou blesser sont plus faibles⁴⁹⁰.

1) La peur

La violence du combat et le stress provoquent la peur. Ce sentiment est difficile à définir, car il est variable en fréquence et en intensité. Les conséquences de ce sentiment sont aussi variables. Un membre d'équipage de T.13 ayant peur peut voir ses capacités physiques et mentales amoindries, ou, au contraire, voire son rendement renforcé et ses réflexes accrus⁴⁹¹. Dans un article de la Revue Militaire Suisse, le Major M. Beck perçoit trois types différents de peur. La première est la peur sournoise. Elle se manifeste par la diminution de la valeur combative. Lorsqu'elle envahit le sujet, elle a tendance à le priver de ses réflexes et, in fine, le met hors combat. Une deuxième forme de peur est l'effroi, qui peut perturber le comportement d'un individu, sans pour autant le mettre hors combat. La troisième forme de peur est la panique. Celle-ci est accompagnée de troubles physiques menant à la perte de contrôle du véhicule ou de l'armement⁴⁹². Dans les trois témoignages dont nous disposons, nous constatons que, à aucun moment, les soldats ne semblent hors combat. Ils ne perdent pas non plus le contrôle du véhicule, ni celui de l'armement (même si une hyperutilisation est constatée). Ils parviennent à maîtriser leur peur, comme Perveux qui combat peu de temps après avoir subi un bombardement d'artillerie éprouvant pour les nerfs⁴⁹³.

2) Le stress

Lorsqu'un individu subit une agression ou une menace, il y répond par ce que l'on appelle une « réaction de stress »⁴⁹⁴. Cette réaction est de nature bio-physiologique et se déroule en trois temps. Le premier est une phase d'alarme, consistant à la mobilisation des moyens de défense (canon, mitrailleuse, etc.). La seconde phase est celle de résistance. Elle maintient la résistance et correspond à l'utilisation des armes. La dernière phase est celle d'épuisement. Lorsque l'agression dure trop longtemps, les défenseurs ont tendance à s'effondrer par manque d'énergie physique et mentale. Les témoignages recueillis décrivent bien les deux

⁴⁹⁰ AUDOIN-ROUZEAU S., *Combattre*, Amiens, Centre régional de documentation pédagogique de Picardie, 1995, p. 39.

⁴⁹¹ BECK M., op. cit., p. 181-187.

⁴⁹² *Ibid.*

⁴⁹³ BRUXELLES, Centre d'Études et de documentation Guerre Et Sociétés Contemporaines, CEGES AB 382 : Soldat PERVEUX, *Récit de la bataille de la Lys. Tireur sur T.13. Mai 1940*, Seraing, 1984.

⁴⁹⁴ CROCQ L., *Les traumatismes psychiques de guerre*, Paris, Odile Jacob, 1999, p. 69.

premières étapes de la réaction de stress. Cependant, la dernière n'y est jamais abordée. Cela est dû au fait que les équipages concernés quittent le combat suite au manque de munitions⁴⁹⁵, après un ordre⁴⁹⁶, ou encore en raison d'une menace d'encerclement⁴⁹⁷. Même si le T.13 est conçu comme une arme de combat à distance, il sera souvent utilisé en combat rapproché. Ce type d'affrontement, souvent très violent, est très anxiogène et stressant pour les soldats. Le T.13 n'est donc pas engagé de la manière prévue par les règlements. La catachrèse, concept désignant l'écart entre le prévu et le réel dans l'utilisation d'un objet, est donc importante⁴⁹⁸. Cela peut provoquer du stress chez l'individu qui n'a pas été préparé à cela lors de l'entraînement.

En général, le stress incite à l'action. Pourtant, cette dernière n'est pas nécessairement réfléchie et prend la forme de réflexe. Cela provoque la réduction de l'efficacité des tirs au combat⁴⁹⁹. L'action permet de diminuer le stress. Ainsi, pour certains soldats, faire feu sur l'ennemi peut diminuer le stress. Par exemple, lors d'une attaque aérienne allemande, Adrien Modera tire au fusil-mitrailleur sur les avions ennemis tout en sachant que cette technique est peu efficace, mais il déclare tout de même : « *Mais c'est incroyable comment le fait de faire feu sur l'ennemi soulage et apaise tout énervement.* »⁵⁰⁰.

Il semble également que l'odeur de la poudre destinée aux armes mêlée au stress a également eu une influence sur le comportement des hommes au combat. Elle provoque chez eux une hyperutilisation de leurs armes. Nous avons pu le constater dans des récits relatés par les équipages. Modera déclare à ce sujet : « *Mes canonniers qui ont, certes, senti l'odeur de la poudre veulent à tout prix faire agir leur jouet. Bien que ce ne soit pas ma mission, j'en ai envie aussi.* »⁵⁰¹. Un Chasseur ardennais servant un T.13 détaille les tirs qu'il effectue à Vinkt : « *Je n'arrête plus de tirer. Aussi, à peine puis-je tenir les douilles des obus tellement elles sont chaudes (...) La fumée blanche se dégageant et l'odeur de la poudre nous encourageant.* »⁵⁰². Raymond Perveux, quant à lui, utilise toutes ses munitions en un seul

⁴⁹⁵ BRUXELLES, Centre d'Études et de documentation Guerre Et Sociétés Contemporaines, CEGES AB 382 : Soldat PERVEUX, *Récit de la bataille de la Lys. Tireur sur T.13. Mai 1940*, Seraing, 1984.

⁴⁹⁶ *Ibid* ; BRUXELLES, Belgian Tank Museum, Fonds T.13 : *La guerre !!!... 10 mai 1940...avec le 0546...*, s.l., s.d..

⁴⁹⁷ BRUXELLES, Belgian Tank Museum, Fonds T.13 : *La guerre !!!... 10 mai 1940...avec le 0546...*, s.l., s.d..

⁴⁹⁸ FAVERGE J.-M., « L'homme agent d'infirmité et de fiabilité du processus industriel », dans *Ergonomics*, vol. 13, n°3, 1970, p. 301-327.

⁴⁹⁹ GOYA M., *Sous le feu. La mort comme hypothèse de travail*, Tallandier, 2014, p. 190.

⁵⁰⁰ BRUXELLES, Belgian Tank Museum, Fonds T.13. : Commandant MODERA, *Campagne de 1940. Souvenirs du Commandant Adrien Modera*, s.l., s.d..

⁵⁰¹ *Ibid*.

⁵⁰² BRUXELLES, Belgian Tank Museum, Fonds T.13 : *La guerre !!!... 10 mai 1940...avec le 0546...*, s.l., s.d..

engagement. Une autre explication à cette hyperutilisation des armes du T.13 par ses équipages peut être le désir de garder un ascendant moral sur les attaquants. Dans un combat, aucun adversaire ne peut faire moins que l'autre, sous peine d'être dominé et de perdre son ascendant moral⁵⁰³. Un équipage de T.13 tirant comme un forcené cherche donc à garder l'ascendant moral en « hachant menu » ses adversaires⁵⁰⁴. Tirer permet au soldat d'évacuer en partie sa peur et son stress⁵⁰⁵. Cela dope le moral des tankistes et diminue celui des forces adverses clouées sur leurs positions.

L'intensité du stress est souvent liée à l'expérience. Les soldats servant les T.13 n'ont pas eu l'occasion de combattre lors du premier conflit mondial. Il est donc normal qu'ils soient stressés lors des premières rencontres avec l'ennemi. En revanche, certains officiers commandant des détachements de T.13 disposent de cette expérience de guerre. Ils diminuent ainsi le stress de leurs subordonnés qui leur font confiance, voire les adulent. Parfois, l'expérience des officiers est visible grâce aux décorations qu'ils arborent⁵⁰⁶.

3) L'exhaustion

L'« *exhaustion* » est un concept né lors de la Seconde Guerre mondiale⁵⁰⁷. Il a été développé par des psychanalystes militaires américains. Ce concept désigne un épuisement physique et mental lié aux conditions de combat. Le stress et les contraintes de la bataille (*stress and strain*) peuvent déterminer l'« *exhaustion* ». Elle est une réaction normale à une situation anormale. Chaque soldat supporte cet épuisement psychique et mental de façon différente, mais ne peut la subir de façon illimitée, sous peine d'arriver à un point de rupture (*break-down point*) mettant son corps et son esprit hors combat⁵⁰⁸. Si aucun témoignage d'équipage de T.13 ne mentionne de défection suite à l'atteinte d'un « *break-down point* », il est manifeste que certains soldats le subissent à des degrés divers. Cette fatigue est très visible sur le corps des soldats. Raymond Perveux décrit ainsi son équipage après un ultime affrontement

⁵⁰³ ARON R., *Penser la guerre, Clausewitz*, t. 1, Paris, Gallimard, 1976, p. 111.

⁵⁰⁴ COCHET F., *Armes en guerre. XIXe-XXIe siècle. Mythes, symboles et réalités*, Paris, CNRS Éditions, 2012, p. 74.

⁵⁰⁵ COLIN J., *Les transformations de la guerre*, Paris, Economica, 1989, p. 61.

⁵⁰⁶ BRUXELLES, Belgian Tank Museum, *Fonds T.13 : La guerre !!!... 10 mai 1940...avec le 0546...*, s.l., s.d..

⁵⁰⁷ GLASS A.J., *Neuropsychiatry in World War II*, Washington D.C., Office of the Surgeon General. U.S. Department of the Army, 1973, p. 44.

⁵⁰⁸ CROCQ L., *op. cit.*, p. 45.

avec les troupes allemandes : « *Lavigne, Toubeau et Labbé me regardaient ils étaient comme la mort en image, eux qui m'avaient gentiment blagué.* »⁵⁰⁹.

⁵⁰⁹ BRUXELLES, Centre d'Études et de documentation Guerre Et Sociétés Contemporaines, CEGES AB 382 : Soldat PERVEUX, *Récit de la bataille de la Lys. Tireur sur T.13. Mai 1940*, Seraing, 1984.

B. Aider son corps et son esprit

Le premier moyen de protéger le corps et l'esprit des équipages de T.13 face à la peur et le stress est de leur donner un véhicule confortable dans lequel ils se sentent en sécurité. Pour le T.13, ce moyen de protection est peu développé en raison des limites techniques de l'engin. Comme nous l'avons déjà vu dans le passage consacré aux blindages, un équipage qui se sent en sécurité possède généralement un meilleur rendement au combat⁵¹⁰. C'est pourquoi la sécurité et le confort ont été les priorités lors de la mise au point du char Merkava⁵¹¹ dans les années 1970. Toutefois, cette approche peut amener des contre-performances quand la protection prend le pas sur l'audace et la manœuvre⁵¹².

L'entraînement et l'apprentissage reçu aident également les soldats à aborder leur premier combat avec le moins de peur et de stress possible. Lors de leur incorporation, les militaires ne possèdent pas nécessairement les qualités de combattant. C'est pourquoi un apprentissage pratique et théorique leur est imposé⁵¹³. Les exercices en plein air constituent une détente pour les soldats qui échappent ainsi au bruit et aux odeurs de la machine⁵¹⁴. En outre, il permet aux différents membres d'équipage de se connaître et de créer une certaine confiance entre eux⁵¹⁵. Après la Première Guerre mondiale, les nouvelles techniques d'information, comme le cinéma par exemple, permettent de mieux appréhender les situations de combat⁵¹⁶. Cependant, le vrai défi reste d'appliquer les enseignements reçus à l'entraînement au sein d'une zone de mort. Même si un entraînement est réaliste, il reste une barrière indépassable : celle de la peur de la mort. En effet, pour les soldats qui partent en manœuvre ou à l'entraînement, celle-ci est exclue. Selon certaines sources, les entraînements reçus par les équipages de T.13 semblent parfois peu réalistes⁵¹⁷. Un entraînement correct limite également la peur liée à la machine et

⁵¹⁰ DIRECTION GÉNÉRALE DES TROUPES BLINDÉES, « Étude générale sur les tourelles. 3^e partie », dans *Bulletin de cavalerie*, n°59, février 1952, p. 9-17.

⁵¹¹ Le char Merkava est un blindé israélien produit à partir de 1979 jusqu'à aujourd'hui. Armé d'un canon de 120 mm et de mitrailleuses, et protégé par un blindage dont la composition est toujours tenue secrète, il est à l'heure actuelle considéré comme l'un des blindés les mieux protégés du monde.

JACKSON R., *op. cit.*, p. 242-243.

⁵¹² GOYA M., « La fabrique des soldats », sur <http://lavoiedelepee.blogspot.be/2013/08/la-fabrique-des-soldats.html> (page consultée le 3/02/2016).

⁵¹³ SOURBIER-PINTER L., *Au-delà des armes. Le sens des traditions militaires*, Paris, Imprimerie nationale, 2001, p. 52.

⁵¹⁴ COMMANDANT EN CHEF DES FORCES DE TERRE, DE MER ET DE L'AIR, *Annexe n°2 « Arme blindée »*. À la note d'orientation sur l'emploi des armes, s.l., 1943, p. 18.

⁵¹⁵ *Ibid.*

⁵¹⁶ GOYA M., « La fabrique des soldats », sur <http://lavoiedelepee.blogspot.be/2013/08/la-fabrique-des-soldats.html> (page consultée le 3/02/2016).

⁵¹⁷ Ce manque de réalisme est dénoncé dans : MINISTÈRE DE LA DÉFENSE NATIONALE. ÉTAT-MAJOR GÉNÉRAL DE L'ARMÉE, *Bulletin d'information des officiers de réserve*, Bruxelles, Institut cartographique militaire, 2^e trimestre 1939, p. 155.

à sa mécanique et tisse un lien de confiance entre l'homme et son véhicule⁵¹⁸. Il permet également au soldat de maîtriser son corps et de se forger une endurance physique. Enfin, un entraînement n'a pas pour fonction de transformer un soldat en chien de Pavlov⁵¹⁹. Chaque situation étant particulière, le soldat apprend à être en mesure de s'adapter à celles-ci. Les équipages de T.13 sont formés au maniement de leurs véhicules à différents endroits en Belgique : dans les camps d'entraînement d'Elsenborn et de Berverloo, ainsi qu'à l'École de Cavalerie de Braaschaat et à l'École Automobile de Borsbeek (dans un ancien fort de la ceinture fortifiée d'Anvers)⁵²⁰.

Pour lutter contre la fatigue et ses conséquences, les équipages de T.13 s'appuient sur un allié essentiel : le repos. Ils tentent de s'endormir dès que l'occasion se présente. Parfois, dormir dans la machine est le seul moyen de se reposer. Ainsi Raymond Perveux déclare qu'il n'a pas dormi depuis 48 h, mis à part dans son engin⁵²¹. Même cas de figure dans le cas de l'équipage du T.13 0546, qui, à l'exception du chauffeur, s'endort à plusieurs reprises dans son véhicule, même quand celui-ci est en mouvement⁵²². Notons que les soldats se sont sentis bercés par la dure suspension du T.13.

Pour réconforter corps et esprit, les soldats consomment des produits capables de leur faire oublier quelque temps leurs conditions de vie traumatisantes. Contrairement aux troupes allemandes, ils ne feront pas usage de Pervitine, une amphetamine aux propriétés dopantes⁵²³. Ils se réfugient plutôt dans deux produits considérés aujourd'hui comme des fléaux : le tabac et l'alcool. L'alcool est une substance consommée depuis longtemps par les combattants et par les civils. Pendant la Grande Guerre, le « pinard » participe au bon moral des poilus⁵²⁴. Il en va de même pour les équipages de T.13 qui n'hésitent pas à emporter quelques bouteilles de vin dans leur véhicule pourtant exigu. À l'occasion, ces bouteilles servent à fraterniser avec des soldats d'autres unités ou d'autres armées⁵²⁵. La consommation d'alcool a donc aussi un rôle social dans un monde militaire masculin. Il ne faut cependant pas penser que les

⁵¹⁸ ESTIENNE J.-B., « Les forces matérielles de la guerre », dans *Revue de Paris*, 15 janvier 1922, p. 225-238.

⁵¹⁹ RICHELLE M., « Pavlovien », dans DORON R. et PAROT F. (dirs.), *Dictionnaire de psychologie*, Paris, Presses Universitaires de France, 1991, p. 526.

⁵²⁰ STASSIN G., « Organisation », dans *Numéro spécial Tank Museum News. Cavalerie. Du cheval au moteur 1937-1997*, 1997, p. 38-52.

⁵²¹ BRUXELLES, Centre d'Études et de documentation Guerre Et Sociétés Contemporaines, CEGES AB 382 : Soldat PERVEUX, *Récit de la bataille de la Lys. Tireur sur T.13. Mai 1940*, Seraing, 1984.

⁵²² BRUXELLES, Belgian Tank Museum, *Fonds T.13 : La guerre !!!!... 10 mai 1940...avec le 0546...*, s.l., s.d..

⁵²³ Voir le documentaire « Les junkies d'Adolph Hitler », diffusé sur la Une le 9 septembre 2016.

⁵²⁴ LE NAOUR J.-Y., « Pinard », dans LE NAOUR J.-Y. (dir.), *Dictionnaire de la Grande Guerre*, Larousse, 2008, p. 349 (A présent).

⁵²⁵ BRUXELLES, Belgian Tank Museum, *Fonds T.13 : La guerre !!!!... 10 mai 1940...avec le 0546...*, s.l., s.d..

soldats s'enivrent avant le combat. Aucune source, aucun rapport ne mentionnent des problèmes liés à l'alcool parmi les équipages de T.13 en mai 1940. Cela est logique, car, comme le souligne François Cochet dans un article consacré à l'alcool dans la guerre 1914-1918, la consommation d'alcool en temps de guerre ne se fait généralement pas avant le combat, le soldat ayant besoin de ses réflexes et de sa lucidité pour survivre. L'absorption a lieu essentiellement lors de phases de décompression après un combat ou lors de longs moments d'attente⁵²⁶. Par contre, pendant la « Drôle de guerre », l'alcool a aidé les soldats à affronter l'ennui plutôt que l'ennemi⁵²⁷. Le tabac, quant à lui, est abondamment consommé par les soldats. Comme l'alcool, il agit sur la neuropsychologie des soldats⁵²⁸. Il faut dire que celui-ci a des effets sur le stress et la fatigue. La nicotine tranquillise le fumeur et lui permet de contrôler plus facilement l'anxiété⁵²⁹. C'est pourquoi, les situations de stress favorisent la consommation de tabac. En outre, grâce à la cigarette, les membres d'équipage de T.13 optimisent leurs performances sensori-motrices, cognitives et décisionnelles. Autre fait important : le tabac a un effet positif sur l'accoutumance à un bruit répétitif⁵³⁰ (comme le bruit des chenilles par exemple).

Un autre élément aidant les soldats à « tenir » est l'exemple donné par leurs aînés de 1914. Dans le témoignage du tireur du T.13 n°0546, de nombreuses allusions sont faites aux combattants de la Première Guerre mondiale. Pour l'auteur du témoignage, le courage des « jass⁵³¹ » est un exemple à suivre. Celui-ci le pousse à relativiser ses propres souffrances. Le passage suivant est particulièrement éloquent : « *Je songe à ce que tous ceux de 14 ont souffert pendant quatre ans ! Quatre longues années ! Je ne peux y croire... Mais tous, nous résistons à la fatigue et avons le même moral que nous avions à la frontière. Ne faut-il pas que nous soyons dignes de nos pères, de nos anciens de 14-18 ?* »⁵³². Adrien Modera évoque également, mais à posteriori, une influence de la Première Guerre mondiale : « *Et voici la réédition du 4 août 1914. Mais, cette fois-ci, ce ne sont plus ceux de 14-18, c'est nous-même qui nous trouvons face à l'envahisseur. Et il va s'agir de faire comme eux.* »⁵³³. L'exemple de

⁵²⁶ COCHET F., « 1914-1918 : l'alcool aux armées. Représentations et essais typologiques », dans *Guerres mondiales et conflits contemporains*, 2006, n°222, p. 27.

⁵²⁷ COCHET F., *Les soldats de la drôle de guerre. Septembre 1939-mai 1940*, Paris, Hachette, 2004, p. 124.

⁵²⁸ IZARD C. et CHOUTEAU J., *Le tabac*, Paris, Presses Universitaires de France, 1982, p. 112 (Que sais-je ? N°87).

⁵²⁹ *Ibid.*, p. 111.

⁵³⁰ *Ibid.*, p. 114.

⁵³¹ Surnom des soldats belges pendant la Première Guerre mondiale.

⁵³² BRUXELLES, Belgian Tank Museum, *Fonds T.13 : La guerre !!!... 10 mai 1940...avec le 0546...*, s.l., s.d..

⁵³³ BRUXELLES, Belgian Tank Museum, *Fonds T.13. : Commandant MODERA, Campagne de 1940. Souvenirs du Commandant Adrien Modera*, s.l., s.d.

la Guerre 1914-1918 permet donc aussi à « ceux de '40 » de légitimer, parfois à postériori, leurs actes. Le souvenir des atrocités allemandes de la Première Guerre mondiale facilite le recours à la violence⁵³⁴.

La vie dans un T.13 nécessite un corps robuste. Ce dernier est mis à rude épreuve par le simple fait de se trouver dans la machine, ses bruits et ses fumées. Cette épreuve marque aussi les esprits. En situation de combat, cette situation inconfortable est encore accentuée par une fatigue somatique et mentale accrue, un stress omniprésent, ainsi que par le phénomène d'épuisement. Pour faire face à cet inconfort, des moyens de défense sont mis en place par les armées (conception d'engins sûrs et entraînement) et par les équipages (alcool, cigarettes, recours à l'exemple). Au travers de témoignages, nous avons vu, que bien que les corps et esprits aient été durement éprouvés, ces défenses se sont révélées efficaces. Cependant, la campagne n'a duré « que » dix-huit jours. Il aurait été intéressant de voir quel aurait été l'état physique et mental des équipages de T.13 après une campagne plus longue, même s'il est certain qu'un engagement trop long dans un combat mène inévitablement vers un effondrement physique et mental⁵³⁵. Ce chapitre prouve également qu'il ne faut pas calculer les capacités d'un équipage de T.13 uniquement à partir des capacités intrinsèques de son engin (cadence de tir, calibre, blindage, etc.), mais aussi à partir de la qualité de son équipage⁵³⁶.

⁵³⁴ VAN DOORN J., *The soldier and social change*, Londres, Sage Publications, 1975, p. 100-101.

⁵³⁵ GABRIEL R., *No More Heroes: Madness and Psychiatry in War*, New-York, Hill and Wang, 1983, p. 4.

⁵³⁶ GOYA M., *Sous le feu. La mort comme hypothèse de travail*, Tallandier, 2014, p. 189.

VIII) Chapitre 7 : un engin apprécié ?

Le dernier point de ce chapitre porte sur l'appréciation du T.13 par ceux qui l'approchent. Cette appréciation est importante, car une arme réputée mauvaise a tendance à être abandonnée par ses servants au profit d'outils plus performants. De plus, une arme ayant une mauvaise réputation auprès de ses utilisateurs est souvent vue comme un échec pour les concepteurs. Nous analyserons comment la machine est perçue par ses équipages et les hommes évoluant à ses côtés. Nous consacrerons également un dernier paragraphe à l'appréciation du T.13 par les civils.

A. Par ses utilisateurs

Les critères poussant à apprécier ou déprécier une arme sont variables. La fiabilité, la protection, ou encore sa capacité à tuer sont des éléments importants, mais ce ne sont pas les seuls. En effet, il faut également tenir compte du matériel adverse. Aucun de nos témoignages ne montre un dénigrement total du T.13 par ses équipages.

Il existe toutefois quelques ombres au tableau, comme l'ouverture de l'habitacle⁵³⁷ et la dureté de la suspension⁵³⁸. Il est indéniable qu'un sentiment d'infériorité matérielle s'est construit chez les soldats alliés à cause de la propagande allemande, qui présente à tour de bras des masses de blindés modernes⁵³⁹. Ce sentiment peut provoquer in fine une dépréciation de son matériel par rapport à celui des autres. Par exemple, un membre d'équipage de T.13 croisant des blindés anglais ne cache pas son admiration pour des véhicules qu'il juge supérieurs à son propre engin : « *Pour la première fois, je vois des troupes anglaises de D.C.A. (Défense contre aéronefs). Il y a aussi des chars, quelles pièces !!!* »⁵⁴⁰. Adrien Modera fait le même constat, mais avec des blindés français : « *Les chars français de 10 à 20 tonnes y sont stationnés. Quel aspect imposant et quelle impression de soulagement et de sécurité pour nous de voir que ces armes puissantes sont là pour nous seconder.* »⁵⁴¹.

Globalement, le T.13 semble donc avoir été une machine appréciée par ses équipages. Il faut dire que les hommes servant un T.13 jouissent tout de même du privilège de servir dans une arme spéciale.

Les T.13 sont également affectionnés des officiers qui les commandent et qui les considèrent souvent comme des maillons indispensables de leur système de défense antichar. Par exemple, au cours de l'hiver 1937-1938, de nombreux T.13 sont indisponibles parmi les troupes de Cyclistes-frontière. Leur commandant déclare dans un rapport :

⁵³⁷ BRUXELLES, Belgian Tank Museum, *Fonds T.13 : La guerre !!!... 10 mai 1940...avec le 0546...*, s.l., s.d..

⁵³⁸ BRUXELLES, Belgian Tank Museum, *Fonds T.13. : Commandant MODERA, Campagne de 1940. Souvenirs du Commandant Adrien Modera*, s.l., s.d..

⁵³⁹ COCHET F., *Les soldats de la drôle de guerre. Septembre 1939-mai 1940*, Paris, Hachette, 2004, p. 223.

⁵⁴⁰ BRUXELLES, Belgian Tank Museum, *Fonds T.13 : La guerre !!!... 10 mai 1940...avec le 0546...*, s.l., s.d..

⁵⁴¹ BRUXELLES, Belgian Tank Museum, *Fonds T.13. : Commandant MODERA, Campagne de 1940. Souvenirs du Commandant Adrien Modera*, s.l., s.d..

« *La résistance des unités au cours du combat retardateur repose, en ordre principal, sur les C.47 T.13. En l'absence de ceux-ci, nos troupes-frontières seraient, en présence d'une attaque par véhicules blindés, vouées à la fuite ou la reddition.* »⁵⁴².

Déjà en 1937, d'autres troupes devant assurer la garde des frontières montrent toute l'estime qu'elles ont en préférant le T.13 au Renault ACG1, jugé trop lourd pour le terrain accidenté de l'Ardenne belge⁵⁴³. Bien entendu, il vaut mieux éviter les généralités, car il est probable que des personnes utilisant le T.13 détestent ce dernier, mais les témoignages recueillis ne nous ont présenté que des avis positifs.

⁵⁴² BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°2046 : Colonel JACQUES, *Note sur les C.47 T.13 indisponibles*, Verviers, 1^{er} février 1938.

⁵⁴³ GEORGES R., *op. cit.*, p. 272. Cette affirmation est confortée par des archives conservées en France et citées par Georges Mazy et François Vauvillier dans l'article suivant : MAZY G. et VAUVILLIERS F., « Les autos blindés lourds du corps de cavalerie belge 1940 », dans *GBM*, n°84, 2008, p. 18-29.

B. Par les autres militaires

Il n'y a pas que les équipages qui sont en contact avec le T.13. Que ce soit lors de sa création, de manœuvres ou des combats de 1940, d'autres soldats ont eu l'occasion de côtoyer le véhicule. Bien qu'une polémique ait eu lieu chez les cavaliers belges suite au remplacement des chevaux de la Cavalerie par des engins motorisés⁵⁴⁴, cette dernière n'a jamais réellement mis en péril l'existence du T.13.

En campagne, il n'est pas exagéré de dire que le T.13 apporte beaucoup d'aides aux autres militaires. La première est son appui-feu permettant de détruire les objectifs qui n'ont pas pu l'être par l'artillerie et les fantassins. Un deuxième service rendu à beaucoup de soldats est la protection. En effet, nombreux sont les fantassins qui cherchent un abri auprès des T.13 afin de se protéger de la mitraille du champ de bataille. En outre, lorsque la situation le permet, les T.13 peuvent servir de moyen de transport aux fantassins⁵⁴⁵. Cette pratique assez commune au cours de la Seconde Guerre mondiale (notamment chez les Soviétiques⁵⁴⁶) permet aux soldats de se déplacer rapidement avec un minimum de fatigue physique tout en économisant des précieux camions.

Enfin, les soldats apprécient le T.13 pour le réconfort psychologique qu'il procure. Comme l'illustre le témoignage du gendarme Claes⁵⁴⁷, la seule vue du T.13 peut rassurer les hommes : « *Le peloton renforcé d'un C.47 sur chenilles doit nettoyer le bois le plus tôt possible. (...) Nous partons précédés du canon. Sa vue nous rassure, il formera la pointe.* »⁵⁴⁸. Modera le constate également : « *Je dépasse en route les fantassins de toute à l'heure qui continuent leur route vers le Nord, à droite de la route, et semblent soulagés de voir une blindée passer devant eux.* »⁵⁴⁹.

Il semble donc que le T.13 soit un véhicule apprécié des hommes qui combattent à ses côtés. Un seul écho négatif nous est parvenu de la part d'un officier combattant à proximité d'un T.13. Il s'agit de celui d'André Vandersande, Lieutenant au 1^{er} Carabiniers Prince Baudouin,

⁵⁴⁴ BRABANT W. e.a., *op. cit.*, p. 112.

⁵⁴⁵ BRUXELLES, Belgian Tank Museum, *Fonds T.13 : La guerre !!!!... 10 mai 1940... avec le 0546...*, s.l., s.d..

⁵⁴⁶ COCHET F., *Armes en guerre. XIXe-XXIe siècle. Mythes, symboles et réalités*, Paris, CNRS Éditions, 2012, p. 189.

⁵⁴⁷ L. Claes est chef de peloton au sein du 1^{er} Régiment léger de gendarmerie en mai 1940. Il terminera sa carrière de gendarme avec le grade de Lieutenant-Colonel.

CLAES L., « 18 jours de guerre. Extrait d'un journal de campagne », dans *La chronique de la Gendarmerie nationale*, n°15, mars 1955, p. 5-16.

⁵⁴⁸ *Ibid.*

⁵⁴⁹ BRUXELLES, Belgian Tank Museum, *Fonds T.13. : Commandant MODERA, Campagne de 1940. Souvenirs du Commandant Adrien Modera*, s.l., s.d..

lors de la Campagne des 18 jours. Dans ses mémoires, il décrit le T.13 comme un engin « *d'allure plutôt préhistorique* »⁵⁵⁰. Notons cependant que ces mémoires sont écrites après la guerre et que le mot « *préhistorique* » semble plutôt railler le caractère archaïque du véhicule et non une éventuelle inefficacité.

⁵⁵⁰ VANDERSANDE A., *Mai 1940. Les Carabiniers au cœur du combat. Du canal Albert à l'oflag*, Bruxelles, Collet, 1985, p. 75.

C. Par les civils

Pour les civils, les blindés nationaux comme le T.13 sont des objets de fierté, car issus de l'industrie nationale⁵⁵¹. À ce titre, ils devaient être appréciés par les civils belges. Malheureusement, nous n'avons pas pu trouver de documents montrant une appréciation ou une dépréciation du T.13 par le monde civil belge. Il faut dire que celui-ci est moins au contact de l'engin que les militaires, sauf en temps de guerre. Durant celle-ci, il est fort probable que les non-militaires voient leur moral augmenter en constatant la présence de ces engins dans l'arsenal belge. De plus, dans certains cas, le T.13 offre une protection aux civils lors de bombardements⁵⁵².

Il ne faut pas oublier que les civils belges n'ont pas été les seuls à croiser des T.13. En effet, après son service dans l'Armée belge, le T.13 a été employé par les Allemands dans des missions de lutte contre les partisans dans les Balkans. Dans ce cadre, le T.13 n'est plus vu par les civils comme un engin servant à leur protection. Le blindé devient un véhicule de répression utilisé par une force occupante. Cette vision du blindé comme un symbole de la liberté perdue et de l'autoritarisme du régime dirigeant se reproduira en 1956 en Hongrie, ou en 1989 sur la place Tiananmen par exemple⁵⁵³. La vision des civils par rapport au T.13 est donc ambivalente selon le temps et l'espace.

En conclusion, nous pouvons dire que le T.13 est un véhicule assez apprécié des soldats. Certes, ils ne le glorifient pas et sont bien conscients de ses faiblesses, mais les différents témoignages montrent que ce véhicule n'est pas détesté de ses équipages. Même son de cloche du côté des soldats combattant à proximité des T.13, même si l'un d'entre eux émet un jugement plus mesuré sur l'engin. En ce qui concerne les civils, nous n'avons malheureusement pas pu trouver de témoignages présentant un avis sur le T.13. Nous pouvons supposer que celle-ci varie selon le temps et l'espace. En effet, sous l'uniforme belge, le T.13 a été un engin de défense dont la vue a dû être réconfortante. Mais sous l'uniforme allemand, le véhicule est vu comme un véhicule de répression. Sa cote de popularité est donc loin d'être élevée.

⁵⁵¹ MENAT C., « Hommes et machines dans les armées des grandes puissances européennes : les mutations de l'après 1918 », sur https://www.academia.edu/7156284/Hommes_et_machines_les_mutations_de_l_apr%C3%A8s-1918_article_sur_le_blog_%C3%89tudes_g%C3%A9ostrat%C3%A9giques (page consultée le 26 janvier 2016).

⁵⁵² BRUXELLES, Belgian Tank Museum, *Fonds T.13 : La guerre !!!!... 10 mai 1940...avec le 0546...*, s.l., s.d..

⁵⁵³ KAPLAN P., *op. cit.*, p. 220-225.

IX) Chapitre 8 : le T.13 comme objet culturel

Après avoir approché le T.13 avec un regard mécanico-anthropologique, analysons-le maintenant comme objet culturel. Un blindé n'est pas seulement un ensemble mécanique, il est aussi un support culturel⁵⁵⁴ pour ses utilisateurs qui lui donnent des surnoms, peignent son blindage, ou en font un symbole de leur virilité. Via des écussons et des badges, ils marquent leur appartenance à l'engin. Cependant, le T.13 n'apparaît pas seulement dans la culture militaire. Il est également présent dans la culture civile. N'étant pas directement au contact de l'objet, le citoyen lambda va appréhender différemment l'objet via le cinéma, les magazines illustrés, etc. C'est pourquoi, nous diviserons ce chapitre en deux parties distinctes.

La première met en évidence les marques culturelles de la relation entre les militaires et le T.13. La première d'entre elles est la manière dont le véhicule est nommé. Ainsi, nous avons tenté de voir quelles étaient les appellations du T.13 et par quoi celles-ci pouvaient être influencées. Un deuxième symbole de la relation entre l'homme et l'engin est le port d'insignes spécifiques par les servants de l'arme. Grâce à ces emblèmes, ces soldats appartiennent à une arme spécifique. Si les hommes portent des signes d'appartenance à leur arme, l'arme porte aussi des signes d'appartenance à l'homme. Cela est particulièrement vrai avec le « *Hull art* ». Cette pratique consistant à peindre des emblèmes et dessins sur les blindages des chars est très répandue sur les T.13. Elle est un symbole d'appartenance de l'arme à ses équipages. Nous allons donc voir quels sont ces dessins, quelle est leur symbolique, ainsi que les éventuelles sources d'inspiration des auteurs.

Un autre aspect de la relation entre les militaires et le T.13 sont les rites. Les entretiens, les manœuvres et les défilés permettent en effet aux équipages de maîtriser leur armement et d'entrer en communion avec celui-ci. Il nous semble donc important de les aborder dans cette partie du travail. Enfin, nous clôturons ce point consacré aux marques de relation entre les soldats et leur arme par une approche de l'arme comme symbole de virilité.

La deuxième partie de ce chapitre est consacrée à la relation entre T.13 et civils. Ces derniers n'ayant pas un accès direct au véhicule en temps de paix, les interactions entre les deux parties se font la plupart du temps via médias interposés. Nous allons voir par quels canaux le T.13 peut être approché par les non militaires. Les supports culturels analysés sont les cartes postales, la presse, le cinéma et les défilés. Ces derniers sont les seuls moments où les civils

⁵⁵⁴ Nous désignons par le terme « support culturel » un objet, qui, tout en n'étant pas une œuvre artistique ou littéraire par sa fonction, porte sur lui la marque d'une culture (dessins, écritures, etc.).

peuvent voir les T.13 de leurs propres yeux, à moins d'en croiser lors d'exercices ou de manœuvres. Nous clôturerons notre analyse en voyant si, en temps de guerre, des interactions directes ont lieu entre les civils et les T.13, ainsi que les équipages de ceux-ci. Nous nous demanderons également si des marques culturelles peuvent surgir lors de ces rencontres.

A. Dans la culture militaire

Le contact entre les équipages et leurs machines ne se limite pas à une relation servants-outil de travail. Il est plus complexe que cela. Si la machine appartient à l'équipage, ce dernier est également lié à elle. Cette appartenance mutuelle est visible par les mots utilisés pour nommer la machine, mais aussi sur l'homme via des insignes et des badges. Elle est également visible sur le T.13 lui-même. En effet, les hommes ne manquent pas de « marquer » leurs engins via des peintures. Cette appartenance réciproque est renforcée par une série de rites raffermissant les liens entre les T.13 et leurs équipages. En outre, nous montrerons comment les militaires utilisent parfois à leur insu le T.13 comme symbole de virilité.

a) Nommer la machine

L'attribution de noms ou de surnoms à une arme est une constante dans toutes les armées du monde. Cette pratique affective est une source de familiarité et de complicité entre l'arme et son utilisateur. Mais comment les noms viennent-ils aux armes ? Il semble que le son de l'arme, son usage et/ou un principe anthropomorphique soient les éléments importants dans le choix du nom de l'engin⁵⁵⁵.

Dans les documents officiels, le T.13⁵⁵⁶ n'est nommé que par des appellations techniques comme « Vickers-Carden-Loyd T.13 », « T.13 », ou encore « C.47 sur T.13 ». Cette dernière appellation souligne l'importance du canon de 47 mm pour le T.13. Elle montre également que le T.13 « à la belge » est un engin composé de deux éléments autonomes au départ : le canon de 47 mm F.R.C. et le tracteur T.13. Toutefois, parmi les différentes appellations bureaucratiques, nous en avons trouvé une plus intéressante : « autocanon ». À l'instar du T.15, souvent injustement nommé « automitrailleuse », cette appellation tente de masquer la véritable nature du T.13 qui est davantage un canon automoteur qu'une « autocanon ». La raison de ce genre d'appellation ambiguë est la volonté belge de ne disposer que d'un arsenal purement défensif. C'est la raison pour laquelle le T.13 n'est presque jamais qualifié de « tank »⁵⁵⁷, sauf dans certains travaux effectués à postériori⁵⁵⁸.

⁵⁵⁵ COCHET F., *Armes en guerre. XIXe-XXIe siècle. Mythes, symboles et réalités*, Paris, CNRS Editions, 2012, p. 188-189.

⁵⁵⁶ Aucune source ne nous a permis de savoir si « T.13 » est une appellation d'origine anglaise ou belge.

⁵⁵⁷ La seule occurrence de ce terme se trouve dans un document émanant du chef du Corps de Cavalerie. BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3326 : Lieutenant-Général DE NEVE DE RODEN, *Tracteurs V.C.L.-T.13*, Bruxelles, 21 novembre 1939.

Au niveau des équipages, nous relevons une panoplie d'appellations plus diversifiée. Bien entendu, l'appellation « T.13 » revient régulièrement. Nous constatons que, contrairement aux écrits administratifs, les équipages n'hésitent pas à appeler leur véhicule « char »⁵⁵⁹. L'utilisation de ce mot pour désigner le T.13 n'est pas une erreur de la part des équipages. En effet, au final, le mot « char » est assez générique, car il désigne un « engin blindé monté sur chenilles »⁵⁶⁰, ce qu'est effectivement le T.13. L'utilisation du terme « char » par les équipages et l'inutilisation de celui-ci par la hiérarchie militaire et par le monde politique montrent bien la frilosité de cette dernière par rapport à ce type d'engin.

Dans un témoignage de Chasseur ardennais, nous avons pu voir que le T.13 est aussi surnommé « le bac ». Pourquoi un tel mot pour désigner une arme ? Deux raisons justifient son emploi. La première est certainement la morphologie du véhicule (ici un type I ou II) ressemblant réellement à un « bac ». D'ailleurs, même le manuel d'utilisation produit par la hiérarchie militaire, décrit le châssis du T.13 comme un « bac métallique allongé »⁵⁶¹. Une autre raison ayant probablement poussé ce soldat à surnommer son T.13 « bac » est son origine bruxelloise. En effet, dans le dialecte bruxellois, le mot « bac » désigne un bac, un récipient, mais aussi une automobile de mauvaise qualité⁵⁶². Que ce soldat ait donné un surnom péjoratif à son engin est peu probable. En effet, son témoignage au sujet du T.13 est largement positif. Donc, il est très probable que le surnom de bac provienne de la morphologie du véhicule. Il est à noter que, suite à un entretien avec Jean-Marie Wallon, un Chasseur ardennais ayant participé à des opérations au sein d'unités blindées, nous avons découvert que le terme « bac » était toujours utilisé aujourd'hui au sein de cette unité pour désigner un blindé. Est-ce un héritage du surnom des T.13, les premiers blindés (avec les Mark VI) à être employés par cette unité ? Aucun élément ne nous permet d'affirmer ou d'infirmer cette hypothèse.

⁵⁵⁸ Par exemple, dans la notice Wikipédia du véhicule : [https://fr.wikipedia.org/wiki/T13_\(char\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/T13_(char)) (page consultée le 12/05/2017).

⁵⁵⁹ BRUXELLES, Belgian Tank Museum, *Fonds T.13 : La guerre !!!... 10 mai 1940...avec le 0546...*, s.l., s.d.; BRUXELLES, Belgian Tank Museum, *Fonds T.13. : Commandant MODERA, Campagne de 1940. Souvenirs du Commandant Adrien Modera*, s.l., s.d..

⁵⁶⁰ REY A. (dir.), *op. cit.*, p. 399.

⁵⁶¹ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, Moscou, n°3355 : *Instruction provisoire concernant les véhicules blindés Vickers-Carden-Loyd T.13 b armés du C.47 F.R.C.*, s.l., s.d..

⁵⁶² QUIÉVREUX L., *Dictionnaire du dialecte bruxellois*, 5^e éd., Bruxelles, Libro-Sciences, 1985, p. 24.

Une autre manière de nommer son engin est d'utiliser son numéro de plaque. Cette pratique est courante dans les témoignages⁵⁶³. Par exemple, le « 0546 » désigne en réalité le T.13 n°0546 appartenant aux Chasseurs ardennais. Cette façon d'appeler le véhicule permet de faire référence à un équipage précis. Elle fait appel à un élément non commun à tous les T.13 : le numéro de plaque. Ce fait montre également la grande proximité entre une machine particulière et son équipage.

b) L'insigne, symbole d'appartenance au véhicule

Les signes distinctifs comme les écussons, les broches et autres ornements sont très importants pour les équipages de T.13. Ils permettent leur identification en montrant un grade, une unité et éventuellement une spécialité. Contrairement aux simples fusiliers qui peuvent se sentir anonymes, les servants d'armes collectives comme les T.13 se sentent importants⁵⁶⁴. L'insigne ne s'inscrit donc pas seulement dans un but purement pratique d'identification sur le terrain. Il donne une identité personnelle et collective. Cette identité, qui fait partie de « l'esprit de corps », pousse normalement le soldat à se reconnaître dans son unité et à porter haut ses couleurs en temps de guerre, mais aussi en temps de paix (lors d'événements sportifs, de concours et de défilés notamment). L'insigne témoigne d'une appartenance à une unité dont l'identité et l'histoire s'exposent à travers l'héraldique. Les hautes sphères de l'Armée belge mesurent bien l'importance de ces signes distinctifs. En effet, après les manœuvres d'octobre 1938, le Général Major Keyaerts⁵⁶⁵, commandant de la 1^{ère} division de cavalerie, écrit :

« Si l'on veut inculquer aux troupes motorisées l'idée qu'elles constituent réellement des troupes spéciales, il y aurait intérêt à matérialiser cette idée par des insignes spéciaux. La meilleure solution me semble être de créer un insigne régimentaire (genre « badge » des régiments anglais). Cet insigne en bronze ou en émail pourrait être amovible de façon à

⁵⁶³ BRUXELLES, Belgian Tank Museum, *Fonds T.13 : La guerre !!!... 10 mai 1940...avec le 0546...*, s.l., s.d.; BRUXELLES, Centre d'Études et de documentation Guerre Et Sociétés Contemporaines, CEGES AB 382 : Soldat PERVEUX, *Récit de la bataille de la Lys. Tireur sur T.13. Mai 1940*, Seraing, 1984.

⁵⁶⁴ GOYA M., *Sous le feu. La mort comme hypothèse de travail*, Tallandier, 2014, p. 195.

⁵⁶⁵ Maurice Keyaerts est né en 1883, il débute sa carrière militaire en 1903. Il participe à la Première Guerre mondiale qu'il termine au grade de Capitaine. En octobre 1938, il est Général-Major et commande la 1^{ère} division de Cavalerie. Il participe à la campagne de 1940 avec le grade de Lieutenant-Général. Il est admis à la retraite en 1946.

BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Dossiers personnels*, n 13906.

pouvoir être enlevé en opération réelle. Pareille mesure n'a-t-elle pas été prise pour certaines autres unités : Chasseurs ardennais-Mitrailleurs. »⁵⁶⁶.

Il est donc question de doter les « troupes spéciales » (dont font partie les unités dotées de T.13) de badges. Nous avons également lu dans les mémoires du Lieutenant-Général Van Overstraeten que ce dernier aurait demandé le 1^{er} octobre 1939 au ministre de la Défense nationale que tous les effectifs de l'Armée belge soient pourvus en urgence d'insignes régimentaires, car ceux-ci sont très importants pour la bonne tenue des troupes⁵⁶⁷.

Notons toutefois que certaines unités motorisées sont dotées d'écussons spécifiques dès 1935. Cette année-là, les hommes d'équipage des T.13 appartenant aux Chasseurs ardennais et Cyclistes-frontière sont les premiers à arborer, non sans une certaine fierté, l'emblème hérité du Régiment des Chars de Combat, qui avait connu entre-temps une fin peu glorieuse⁵⁶⁸. Cet insigne de spécialité est composé d'un heaume de chevalier dominant deux canons croisés⁵⁶⁹. Ils doivent cet insigne au général français Estienne⁵⁷⁰, qui, pour donner un symbole à l'artillerie d'assaut créée lors de la Première Guerre mondiale, choisit cette allégorie. Les canons étant les symboles de l'artillerie, le heaume représente les chevaliers médiévaux qui chargeaient l'ennemi et le détruisaient afin de permettre aux archers d'occuper le terrain. Il induit donc une cuirasse à but offensif.

Tout porte à croire que ce symbole n'est porté que chez les équipages de blindés. Il est arboré sur la manche gauche de la vareuse et est réalisé en broderie de fil d'or pour les officiers, d'argent pour les sous-officiers et en cuivre estampé façon bronze pour la troupe. Dans certains cas, il est aussi peint sur les véhicules, comme au 3^e Régiment de Chasseurs

⁵⁶⁶ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, Moscou, n°2321 : Général-Major KEYAERTS, *Note sur les manœuvres d'ensemble d'août 1938. Remarques. Enseignements et propositions*, Bruxelles, 10 octobre 1938.

⁵⁶⁷ VAN OVERSTRAETEN R., *Albert I - Léopold III : vingt ans de politique militaire belge 1920-1940*, Bruges, Desclée de Brouwer, 1949, p. 379.

⁵⁶⁸ Le Régiment des Chars de combat est définitivement dissout en 1935. Les Renault Ft 17 restants sont transférés à la gendarmerie. Celle-ci les utilise pour renverser les barricades ou autres obstacles dressés lors des manifestations. Déclassés de la Gendarmerie en 1938, les véhicules vont être transférés dans la région d'Anvers où ils aident à la mise en place d'obstacles antichars lors de la mobilisation de 1939-1940.

SURLÉMONT R., « Le Régiment des Chars de combat (1920-1935) », dans *Numéro spécial Tank Museum News. Cavalerie. Du cheval au moteur 1937-1997*, 1997, p. 56-62.

⁵⁶⁹ CHAMPAGNE J., « À propos d'un insigne », dans *Bulletin d'information du Centre Liégeois d'Histoire et d'Archéologie Militaire*, t. IX, fasc. 9, janvier-mars 2006, p. 49-55.

⁵⁷⁰ SIMON E., « Les casques de l'Armée belge en 1940 », dans *Bulletin d'information du Centre Liégeois d'Histoire et d'Archéologie Militaire*, t. VIII, fasc. 11, juillet-septembre 2003, p. 61-63.

ardennais à Vielsalm⁵⁷¹. Il est intéressant de voir que le signe du heaume, purement offensif dans la vision d'Estienne, est dans ce cas arboré par des troupes à vocation défensive.



Insigne porté par les équipages de T.13. Celui-ci tire son origine de l'insigne imaginé par le Général Estienne pour les équipages de chars français de la Première Guerre mondiale. (Source : HUYGHEBAERT U., *Evolutie van de belgische militaire kentekens* 2009, s.l., La Défense, 2009, p. 220.)

Par après, un autre insigne est créé pour les servants de C.47 tractés ou sur T.13. Apparu peu avant le conflit, il ne sera que peu porté. Fabriqué en or, argent ou cuivre (selon que son propriétaire soit officier, sous-officier ou simple soldat), il représente un lion juché sur un canon dont la roue est frappée du chiffre « 47 »⁵⁷². La symbolique est assez simple. Le lion, symbole de la Belgique, est agressif prêt à bondir. Quant au canon, il est fortement stylisé. Le mélange de ces deux figures symbolise la pugnacité des canonniers antichars belges.



Insigne de servant de canon de 47 mm. Cet insigne ne sera que peu porté, car distribué peu de temps avant le début du conflit. (Source : CHAMPAGNE J., *L'infanterie. Historiques, traditions, et insignes distinctifs des unités de l'infanterie belge 1940-1985*, Arlon, Everling, 1986, p. 80.)

⁵⁷¹ CHAMPAGNE J., « À propos d'un insigne », dans *Bulletin d'information du Centre Liégeois d'Histoire et d'Archéologie Militaire*, t. IX, fasc. 9, janvier-mars 2006, p. 49-55.

⁵⁷² CHAMPAGNE J., *L'infanterie. Historiques, traditions, et insignes distinctifs des unités de l'infanterie belge 1940-1985*, Arlon, Everling, 1986, p. 80.

Au combat, tous les insignes doivent normalement être cachés par des volets de dissimulation⁵⁷³. En effet, réalisés à partir de matières métalliques, ils pourraient réfléchir au soleil et attirer l'attention de l'ennemi.

Ces insignes montrent l'appartenance des hommes à leur arme : le T.13. Présents sur leurs uniformes, ils sont visibles de tous et permettent aux autres d'identifier l'arme servie par le soldat. Le port de ce type de symbole peut donc être une source de fierté. Les témoignages nous montrent qu'en cours de campagne, ces objets sont souvent échangés avec des soldats de l'armée française ou britannique⁵⁷⁴. Cette pratique amicale entre soldats d'armées alliées semble être assez courante et n'est pas limitée à mai 1940. Dans ses collections, le Mons Memorial Museum dispose d'au moins deux ceinturons-souvenirs de soldats canadiens ornés d'insignes échangés par leurs propriétaires lors de la Première Guerre mondiale. À l'inverse, les écussons peuvent aussi devenir des trophées de guerre pour les vainqueurs. Aucune source ne nous permet d'affirmer que des écussons d'équipages de T.13 aient été confisqués par des soldats allemands amateurs d'insignes ennemis.

c) Un signe de l'appartenance de l'arme à l'homme : le « *hull art* »

Si, comme nous l'avons vu, l'arme peut marquer l'homme, l'homme peut également marquer l'arme par des pratiques affectives. Les équipages de T.13 ne font pas exception et font de leur engin un support culturel de premier choix. Pour ce faire, ils recourent à un art particulier nommé « *hull art* ». Cette pratique, particulièrement développée par les pilotes américains sous le nom de « *nose art* », est également attestée chez les équipages de blindés belges des années 1930-1940.

Le « *hull art* » des tankistes est nettement moins en vogue que le « *nose art* » des pilotes d'avion. En effet, le matériel des premiers évolue dans des conditions salissantes, altérant ainsi les dessins. De plus, ces derniers constituent des cibles de choix pour les pointeurs adverses. Cette pratique de peindre des symboles sur les blindés apparaît dès la Première Guerre mondiale sur les chars anglais⁵⁷⁵. Durant la Seconde Guerre, les équipages américains sont particulièrement friands de pin-up ou de dessins satiriques d'Hitler, Mussolini ou Hiro-

⁵⁷³ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°5164 : Colonel-Intendant VERMAELEN, *Volets de dissimulation*, Bruxelles, 30 janvier 1940.

⁵⁷⁴ BRUXELLES, Belgian Tank Museum, *Fonds T.13 : La guerre !!!... 10 mai 1940...avec le 0546...*, s.l., s.d..

⁵⁷⁵ TIRONE L., « Pin-up d'acier. Le "hull art" et les véhicules militaires », dans *Trucks'n Tanks*, n°37, mai-juin 2013, p. 6-9.

Hito⁵⁷⁶. Chez les Allemands, ce sont plutôt les noms de fiancées, de petites amies ou de femmes qui sont peints sur les blindages.

Les équipages belges de T.13, quant à eux, sont plus portés sur les dessins. Contrairement aux équipages de l'Oncle Sam, il n'est pas question pour eux de peindre des femmes nues ou dans des postions suggestives ! À cette époque, l'Armée belge ne veut pas de manifestations culturelles contraires aux bonnes mœurs⁵⁷⁷. Les militaires belges vont donc représenter des animaux, des figures humaines ou des allégories. Certains de ces dessins ont une utilité concrète en étant des marquages tactiques. D'autres sont tout simplement une marque de personnalisation de la part des servants. Nous allons présenter ces différents types de dessins en les classant en deux catégories : les dessins ayant une portée tactique et ceux qui n'en ont pas. Les premiers sont communs à plusieurs engins, car ils permettent d'identifier l'unité d'appartenance du véhicule. Les deuxièmes sont uniques et témoignent de la volonté de l'équipage de personnaliser son engin.

1. Dessins ayant une portée tactique

Certes, certaines peintures faites sur les T.13 ont un aspect artistique, mais elles ont aussi une importante portée tactique. En effet, certaines réalisations permettent d'identifier l'engin, ainsi que son unité d'appartenance. Ce sont donc des œuvres qui ne sont pas uniques. Il ne faut pas nier l'aspect « identitaire » de ces représentations et allégories, qui, bien souvent, représentent le régiment d'appartenance et témoignent d'un esprit de corps assez développé. C'est pourquoi, il n'est pas étonnant qu'elles soient présentes dans les unités de Chasseurs ardennais et de Cavalerie, deux types d'unités dans lesquelles l'esprit de corps est particulièrement développé dans les années 1930-1940. Il est à noter que, chez les Chasseurs ardennais, ces représentations sont présentes sur les T.13, mais aussi sur les engins de ravitaillement.

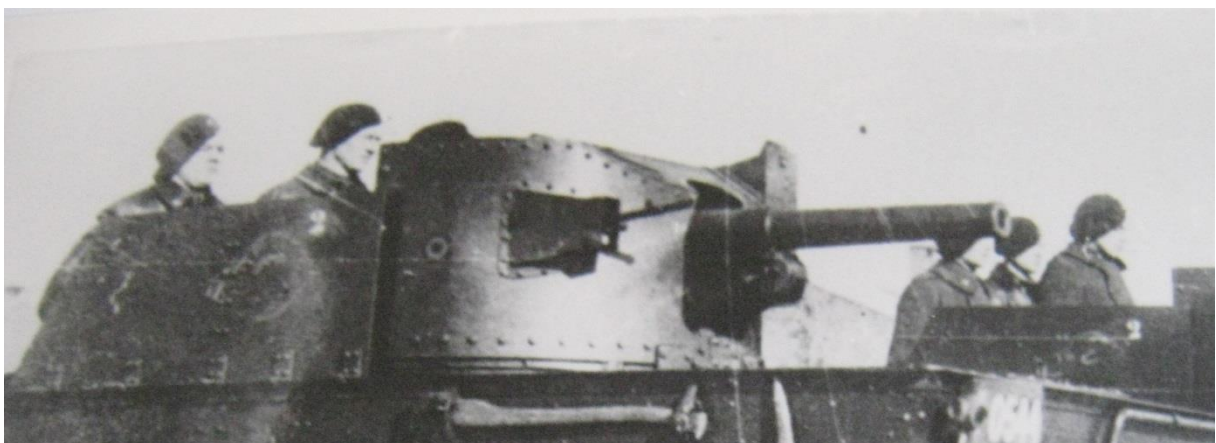
Voici quelques exemples de « *hull art* » à portée tactique :

⁵⁷⁶ *Ibid.*

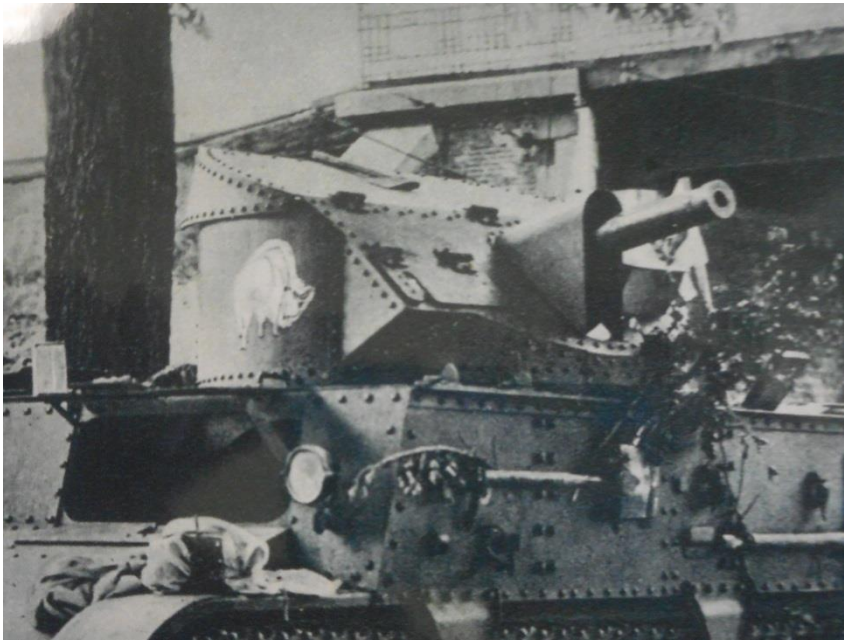
⁵⁷⁷ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°1521 : Lieutenant-Général DENIS, *Note sur l'organisation de séances récréatives*, Bruxelles, 10 octobre 1939.



T.13 du deuxième régiment de Chasseurs ardennais. Nous pouvons voir la hure de sanglier peinte vers l'avant de l'engin. La hure de sanglier est le symbole du corps des Chasseurs ardennais. Le numéro la surplombant semble indiquer le régiment d'appartenance. (Source : Musée des Chasseurs ardennais)



Deux T.13 appartenant également aux Chasseurs ardennais. Remarquons les marquages des deux véhicules semblables à ceux que nous avons pu voir sur la photo précédente. (Source : Musée des Chasseurs ardennais)



Sanglier ornant un T.13 appartenant probablement aux Chasseurs ardennais. En effet, l'animal semble représenter un sanglier. (Source : Belgian Tank Museum)



Même insigne représentant un bison, mais peint sur un autre T.13. (Source : Belgian Tank Museum)



Véhicules du 3^e régiment de Lanciers lors d'une parade à la fin des années 1930. Sur le T.15, au premier plan, ainsi que sur le T.13 du second plan, on peut apercevoir la tête de mort, symbole du régiment. (Source : Belgian Tank Museum)



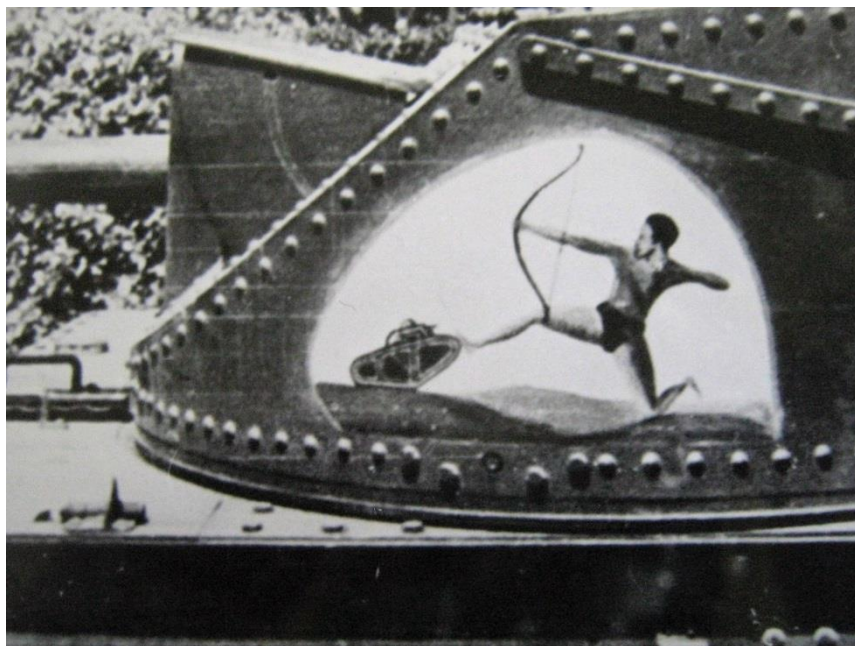
Même les véhicules de ravitaillement des T.13 sont peints ! Ce camion GMC a pour fonction de ravitailler les T.13 du 3^e Régiment de Chasseurs ardennais. En plus du sanglier, la cabine est ornée de l'ancien symbole des chars de combat que nous avons décrit plus haut dans ce travail. (Source : Musée des Chasseurs ardennais)

2. « *Hull art* » sans portée tactique

Contrairement aux dessins classés dans la catégorie précédente, les « *hull art* » de cette catégorie n'ont pas une fonction tactique. Ils ne permettent pas d'attribuer le char sur lequel ils sont peints à une unité précise. Le premier objectif de leur(s) auteur(s) est de personnaliser leur arme. Les thèmes représentés sont variés. Cela va de l'animal aux personnages venus tout droit d'outre-Atlantique ! La taille des représentations varie également. Si certains dessins sont assez discrets, d'autres forment de vraies fresques. Ces dernières nuisent bien évidemment à la discrétion de l'engin et mettent son équipage en danger.



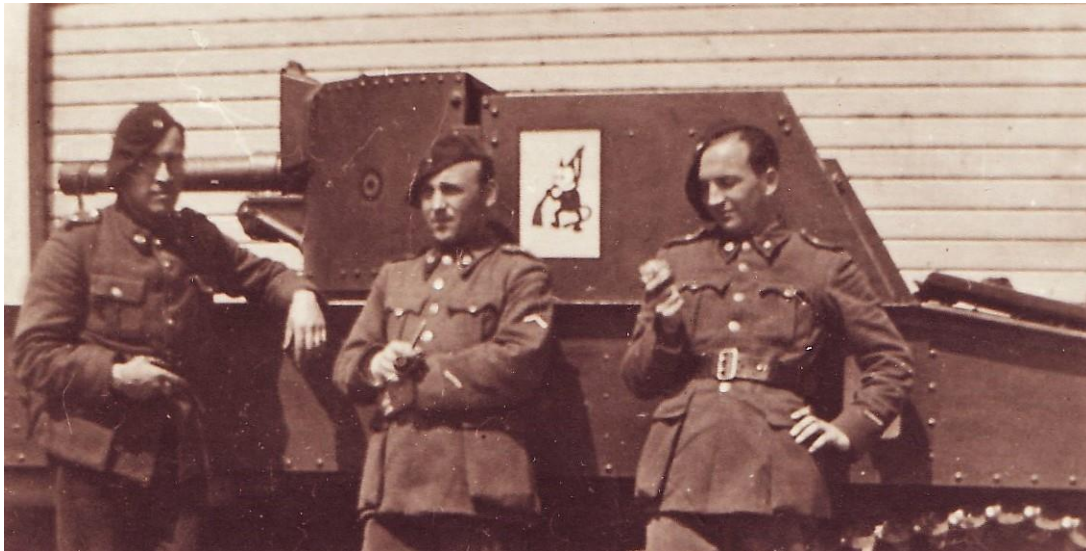
T.13 sur lequel est peint un nain armé d'une pioche. En dessous de celui-ci se trouve la légende « Afblijven of », c'est-à-dire « Restez à l'écart ou... ». Il s'agit donc d'une menace à l'égard de celui qui oserait s'approcher à portée du canon de 47 mm du T.13. Apparemment, les soldats allemands présents sur cette photo font fi de cet avertissement. Il semble que ce T.13 ait appartenu à une division d'infanterie. (Source : Belgian Tank Museum)



Splendide dessin ornant un T.13 appartenant à une division d'infanterie. On peut y voir un archer presque nu arrêtant un tank adverse. Il s'agit d'une métaphore très intéressante dans laquelle l'archer représente le T.13 chargé d'arrêter les blindés adverses. Pour ce faire, il opère à une certaine distance de l'ennemi, comme l'archer. La nudité du personnage montre certainement la vulnérabilité ressentie par l'équipage du chasseur de chars. Néanmoins, l'archer semble plus grand et plus fort que son adversaire. (Source : Belgian Tank Museum)



T.13 appartenant à la 3^e division d'Infanterie. Il représente le personnage de « Popeye », un héros de bande dessinée américaine dont les exploits seront aussi relayés à la télévision. Bien entendu, il s'agit également d'une métaphore de la force du T.13. (Source : Belgian Tank Museum)



Autre exemple de l'influence américaine : Félix le chat. Ce chat est issu de bandes dessinées publiées dans les journaux. Là encore, la métaphore est présente. Le chat, comme le T.13, balaye l'adversaire. Le geste de balayage s'effectue dans le sens de tir du canon (Source : Musée des Chasseurs ardennais)



Sur cette photo, un rapace stylisé est représenté. Le bec du menaçant oiseau est pointé dans la même direction que le canon. (Source : Laurent Halleux via Hugues Wenkin)



Ici, nous apercevons un motif animalier. Il s'agit d'une licorne. La corne de cet animal fantastique est orientée dans le même sens que le canon. (Source : Belgian Tank Museum)



Cette peinture représente un diable faisant un pied de nez à l'adversaire. Avec son autre main, il menace l'ennemi à l'aide d'un obus de 47 mm stylisé. L'auteur a utilisé les couleurs nationales pour peindre cette allégorie diabolique du T.13. (Source : photo de l'auteur au MRA)

Le « hull art » s'applique essentiellement à deux endroits du T.13 : les blindages latéraux pour les type I et II et la tourelle pour les type III. Le but est que ces dessins soient visibles de tous. Comme mentionné à plusieurs reprises, cette pratique peut être dangereuse, surtout pour les équipages de T.13 dont le véhicule n'est pas fortement protégé.

d) Rites et traditions autour du T.13

Les entretiens, les entraînements, les manœuvres et les défilés sont des rites construits par les hommes autour des T.13. Dans une certaine mesure, ceux-ci permettent de préparer les

équipages et leurs véhicules à une situation de combat. Ces rituels rapprochent également hommes et machines. Comme le souligne le sociologue Pierre Bourdieu, les rites sont des « actes d'instruction⁵⁷⁸ ». Ils motivent également les équipages à montrer leur capacité à maîtriser leur engin. L'historien Mc Neill déclare que, lorsque des hommes en groupe font ensemble des efforts physiques pendant de longues heures, un sentiment très puissant et quelque peu primitif les rassemble⁵⁷⁹. L'entretien des véhicules, ainsi que les exercices militaires, font appel à ce sentiment primitif fournissant aux hommes une impression de sécurité. Cette dernière est éprouvée grâce à l'impression de faire partie d'un groupe invulnérable.

Quant aux défilés, ils permettent de présenter les équipages et leurs véhicules aux civils. Pour le prestige de leur unité, les participants tentent d'allier bonne tenue, maîtrise de l'engin et prestance. Dans un défilé militaire, les véhicules défilent en général après les troupes à pied. La raison est la suivante : s'ils étaient en avant, les véhicules motorisés risqueraient de donner un rythme de marche trop rapide. Nous reparlerons de ces défilés plus loin dans notre travail.

Si ces rituels sont attestés pour tous les équipages de T.13, un autre n'est attesté que pour ceux des Chasseurs ardennais⁵⁸⁰. Nous n'excluons cependant pas son existence dans d'autres unités. Il s'agit des concours de tir. Ceux-ci sont organisés entre les compagnies T.13 des trois régiments. Les équipages de ceux-ci concourent pour le prestige de leur régiment respectif. Ce genre de compétition est très utile pour entraîner les hommes dans une atmosphère de compétition. Il suscite également la cohésion entre les différentes unités. Malheureusement, nous ne disposons pas de renseignements supplémentaires sur le déroulement de ceux-ci.

e) Le T.13, un symbole de virilité ?

La virilité s'exprime particulièrement par le biais des armes. Dans une conférence intitulée « Libido et narcissisme », Freud fait le lien entre ces deux éléments de manière explicite⁵⁸¹. Dans son ouvrage sur la guerre du Vietnam, Joanna Bourke relate que l'acte de tuer est un

⁵⁷⁸ BOURDIEU P., « Les rites comme actes d'instruction », dans *Actes de la recherche en sciences sociales*, n°43, 1982, p. 58-63.

⁵⁷⁹ MAC NEILL W., *Venice. The Hinge of Europe 1081-1797*, Chicago, The University of Chicago Press, 1974, p. 148-149.

⁵⁸⁰ GEORGES R., *op. cit.*, p. 75.

⁵⁸¹ FREUD S., *Conférences d'introduction à la psychanalyse*, Paris, Gallimard, 1999, p. 524.

élément important dans la virilité du combattant⁵⁸². En effet, un soldat revenant du front qui refuserait de répondre à la question « *Combien d'ennemis avez-vous tué ?* » verrait sa virilité remise en question. Ce phénomène est visible dans le témoignage de Raymond Perveux. Au travers de celui-ci, nous découvrons qu'il a tué beaucoup d'adversaires, même si de son propre aveu, il n'a jamais pu vérifier le résultat de ses tirs : « *De l'autre côté, c'est fini. Tout porte à croire qu'ils sont partis ou bien qu'ils ont été tous massacrés. J'opterais plutôt pour la deuxième solution. Évidemment, je n'ai pas été voir, mais j'ai appris il y a à peine quelques jours que nous avons laissé derrière nous un véritable charnier.* »⁵⁸³. Son T.13 lui aurait donc permis de réaliser « un véritable charnier ». Le véhicule lui a donc donné l'occasion d'affirmer sa virilité en abattant de nombreux ennemis (selon lui) et en pouvant se réjouir de ce palmarès macabre auprès de ses contemporains.

Cette virilité est également exprimée dans le « *hull art* » abordé plus haut. Nous remarquons que l'ensemble des dessins représente des personnages de sexe masculin (à l'exception de la licorne). Certains d'entre eux ont une virilité exacerbée grâce à la représentation de leur force physique. C'est le cas du dessin de Popeye dont la force est légendaire, et de la représentation de l'archer, dont la musculature avantageuse est mise en avant. La force physique des animaux est également mise en avant, comme c'est le cas pour le bison ou le rapace dont le bec est surdimensionné.

Enfin, un autre élément affirmant le T.13 comme un symbole de virilité est visible via les photographies. Sur celles-ci, il est possible de voir des soldats enlaçant ou caressant le canon de 47 mm du T.13. Cela confirme la théorie de Freud selon laquelle l'arme peut constituer un substitut symbolique à l'appareil génital masculin. Ce substitut doit posséder la même forme que le sexe, c'est-à-dire, être long et proéminent⁵⁸⁴, ce qui est le cas d'un canon. De plus, à l'instar de l'appareil génital masculin, le canon de 47 mm a pour fonction de pénétrer les corps via son obus.

-

⁵⁸² BOURKE J., *An Intimate History of Killing: Face-to-Face Killing in 20th-Century Warfare*, Londres, Granta Press, 1999, p. 254.

⁵⁸³ BRUXELLES, Centre d'Études et de documentation Guerre Et Sociétés Contemporaines, CEGES AB 382 : Soldat PERVEUX, *Récit de la bataille de la Lys. Tireur sur T.13. Mai 1940*, Seraing, 1984.

⁵⁸⁴ FREUD S., *op. cit.*, p. 198.



Soldats allemands prenant la pause sur un T.13 capturé. Remarquons le deuxième homme à partir de la droite qui enlace le canon de 47 mm à l'aide de son bras. (Source : Belgian Tank Museum)



T.13 des Chasseurs ardennais. Observons ici la position du deuxième homme à partir de la gauche posant sa main sur la culasse du canon. Notons également qu'il fume dans l'engin, ce qui augmente encore sa virilité (bien que ça soit interdit dans le véhicule). (Source : Musée des Chasseurs ardennais)

B. Le T.13 dans la culture civile

Les relations entre T.13 et civils sont très limitées. Ces derniers ne peuvent voir les engins de l'Armée belge que via les cartes postales, la presse, le cinéma ou les défilés. Il faut dire que l'armée est une institution relativement close⁵⁸⁵. Ce peu de contacts s'explique par la réticence du monde militaire à laisser approcher ses engins par des civils pouvant être potentiellement des espions. Par exemple, lorsque les T.13 sortent d'usine et sont livrés aux unités, des instructions sont données aux convoyeurs afin que ceux-ci empêchent les gens de les examiner avec une « *insistance déplacée* »⁵⁸⁶. L'affaire « Masson » témoigne de cette intransigeance quant au secret militaire lié au T.13. À la fin de l'année 1939, cet ancien député et ministre de la Défense⁵⁸⁷, ayant vent de l'indisponibilité de la majorité des T.13 des Cyclistes-frontière (dont nous avons déjà parlé), envoie une lettre incendiaire au Ministre de la Défense. Dans celle-ci, il prend violemment à partie l'État-Major Général de l'Armée⁵⁸⁸. Une des premières réactions de ce dernier est bien entendu de remettre en état les T.13 indisponibles, mais aussi de traquer la « taupe » ayant renseigné le député⁵⁸⁹. Il semble que cette dernière n'ait pu être identifiée.

Afin de rassurer les civils et de montrer le prestige de l'armée, les militaires présentent leur matériel via des canaux de communication qu'ils peuvent contrôler, comme les cartes postales, la presse ou le cinéma. Cette partie du travail montrera comment les civils peuvent approcher les T.13 en temps de paix (de 1934 à 1940), mais aussi en temps de guerre (en mai 1940).

⁵⁸⁵ CAPLOW T. et VENESSON P., *op.cit.*, p. 36.

⁵⁸⁶ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3326 : SERVICE DE L'AUTOMOBILE ET DES CARBURANTS, *Délivrance à la Bie de C.47/Verviers de véhicules protégés (tracteurs légers) Vickers-Carden-Loyd T.13 B. avec le C.47 F.R.C. et d'une camionnette*, Bruxelles, 27 mai 1935.

⁵⁸⁷ Fulgence Masson (1894-1942) est un homme politique libéral montois. Elu député de 1904 à 1933, il est emprisonné lors de la Première Guerre mondiale suite à ses prises de position contre les déportations. À l'époque à laquelle l'affaire avec les T.13 des Cyclistes-frontière a lieu, il est à la retraite. Ministre d'État et ex-député, il semble toujours s'intéresser aux affaires d'État et user de son influence en 1939.

PIÉRARD C., « Masson Fulgence », dans LAVALLEYE J. (prés.), *Biographie nationale*, t. XXXVIII, Bruxelles, Bruylant, 1973-1974, col. 570-576.

⁵⁸⁸ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3326 : Lieutenant-Général DE KRAHE J, *Tracteurs légers V.C.L. T.13 armés du C.47 du R. Cy. F.*, Q.G., 2 février 1940.

⁵⁸⁹ *Ibid.*

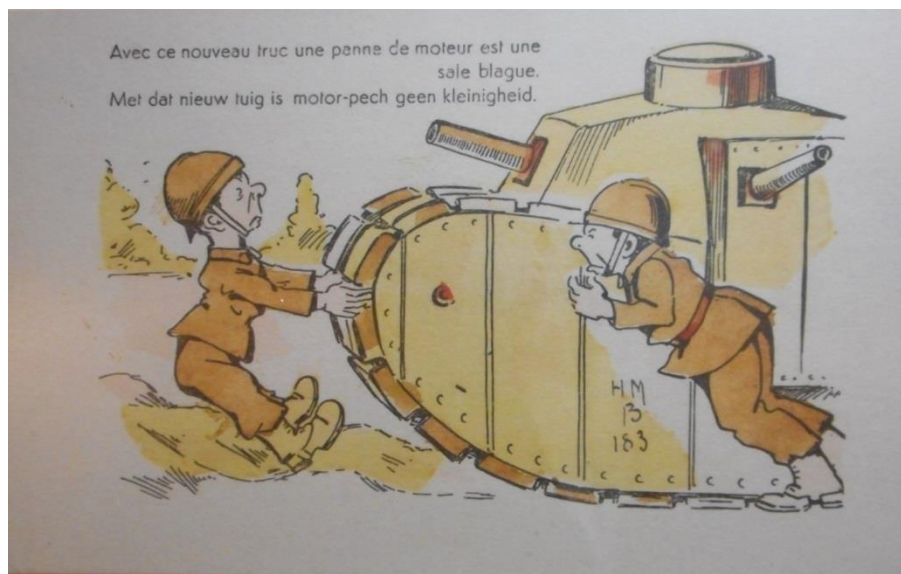
a) Voir le T.13 en temps de paix

1. Les cartes postales

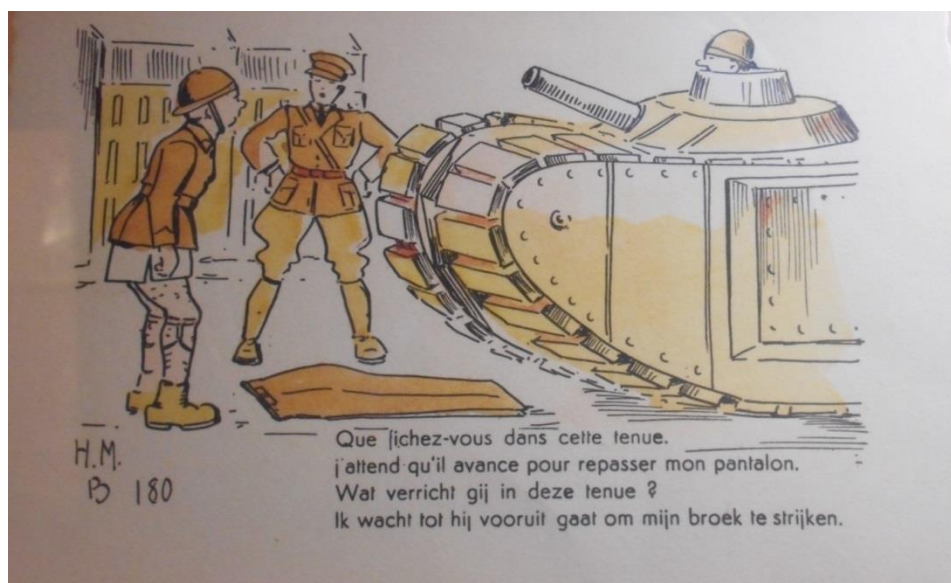
Les cartes postales présentant des militaires sont très répandues dans les années 1930. Elles sont souvent utilisées par les miliciens afin de communiquer avec leurs familles. Elles représentent des instruments culturels de propagande importants. Les différentes cartes postales consultées ne représentent jamais de T.13, et ce, quel que soit le modèle. En effet, les blindés représentés sont tout à fait fantaisistes. Les seules exceptions sont présentes dans deux cartes représentant des T.15. L'une d'entre elles a été éditée à partir d'une photo prise lors du tournage du film « Ceux qui veillent ». Quant à l'autre, elle est de nature humoristique. Voici quelques exemples de cartes postales éditées en Belgique dans les années 1930 et présentant des blindés :



Carte postale humoristique présentant un T.15 stylisé à l'arrière-plan. (Source : Belgian Tank Museum)



Carte postale humoristique insistant sur le poids des chars. Dans ce cadre, représenter un T.13, engin léger, aurait eu moins d'impact sur le lecteur. Notons l'uniforme des tankistes, qui, à peu de choses près, correspond à la réalité. (Source : Belgian Tank Museum)



Là aussi, l'humour porte essentiellement sur le poids des véhicules blindés. Comme pour la carte précédente, l'uniforme des soldats est clairement belge. (Source : Belgian Tank Museum)

L'humour des cartes postales porte essentiellement sur le poids du char. L'Armée belge cherche à protéger un maximum ses véhicules des éventuelles tentatives d'espionnage. Il est donc normal que les cartes postales présentent essentiellement des chars fantaisistes, et non des représentations fidèles des engins. Notons que jusque mai 1940, les Allemands n'ont

qu'une idée vague du T.13, qu'ils comparent à un char léger. Ils ne sous-estiment pourtant pas la capacité défensive de l'Armée belge, ainsi que l'équipement de celle-ci⁵⁹⁰.

2. La presse

L'apparition du T.13 dans la presse belge est rarissime. La seule occurrence de ce type a été trouvée dans un *Patriote illustré*⁵⁹¹ daté du 11 février 1940. Dans cet article, il est question de la défense des frontières par les Chasseurs ardennais. Pour l'illustrer, on retrouve des photos de soldats avec des armes légères, mais aussi une photo de T.13 type I ou II.

En Belgique, la loi interdit la divulgation des secrets de fabrique et d'invention lorsqu'elle est contraire aux intérêts de la défense du territoire ou de la sûreté de l'état⁵⁹². Dans l'article du *Patriote illustré*, les journalistes décrivent le véhicule comme une « *petite forteresse ambulante* »⁵⁹³. Cette légende quelque peu mensongère a clairement été écrite afin de fasciner les civils et impressionner un éventuel adversaire. La photo ne montre pas l'armement dont dispose le T.13. En outre, sa plaque d'immatriculation est noircie pour éviter l'identification de l'engin. Ainsi, les journalistes ne donnent aucune information sur les capacités du véhicule. Ils présentent un engin déjà désuet, car, à cette époque, les T.13 type I et II (comme le modèle de la photo) sont déjà surclassés par les T.13 type III. Cette précaution vis-à-vis d'informations stratégiques est judicieuse, car les services de renseignement allemands utilisent abondamment les renseignements glanés dans les médias belges⁵⁹⁴. Si ces services de renseignements peuvent glaner des informations sur les capacités mécaniques des T.13, ainsi que leur localisation, l'Armée belge encourt un grave péril stratégique. En effet, l'adversaire pourrait localiser les unités dotées de T.13 et les bombarder.

Nous avons remarqué que la presse a plutôt tendance à présenter les blindés servants dans d'autres forces armées, comme la France, l'U.R.S.S. ou l'Allemagne. Au final, nous pouvons donc déclarer que la presse belge est assez muette quand il s'agit de décrire les forces blindées du Royaume. La raison principale de ce mutisme est la crainte de voir des informations stratégiques étalées au grand jour. Cette stratégie d'utilisation de la presse par l'armée portera ses fruits en « intoxiquant » les services de renseignements allemands. Au cours de la

⁵⁹⁰ CRAHAY A., *L'Armée belge entre les deux guerres*, Bruxelles, Louis Musin, 1978, p. 164-165.

⁵⁹¹ « Toujours au poste, l'armée veille. Nos soldats dans la neige », dans *Le Patriote illustré*, n°6, 11 février 1940, p. 82-83.

⁵⁹² LÉAUTÉ J., *Secret militaire et liberté de la presse. Étude de droit pénal comparé*, Paris, Presses universitaires de France, 1957, p. 88.

⁵⁹³ « Toujours au poste, l'armée veille. Nos soldats dans la neige », dans *Patriote illustré*, n°6, 11 février 1940, p. 182-183.

⁵⁹⁴ WENKIN H., *Eben Emael. L'autre vérité*, Neufchâteau, Weyrich, 2016, p. 52.

campagne des 18 jours, ceux-ci découvriront à plusieurs reprises que des informations contenues dans la presse étaient volontairement erronées, ou encore que l'existence de certains véhicules était tout simplement tue. Par exemple, à Zwijndrecht, les troupes allemandes sont très désagréablement surprises quand elles voient arriver les quelques Renault ACG1 belges⁵⁹⁵ dont elles ignoraient l'existence. Les Allemands, via Goebbels⁵⁹⁶, mettront en place une stratégie inverse, mais néanmoins efficace, en surmédiatisant leurs forces blindées. Cela permet aux Nazis de faire passer deux messages. Le premier, qualitatif, montre que les blindés issus de l'industrie allemande sont modernes et techniquement aboutis (ce qui, dans la réalité, est à nuancer). L'autre, davantage quantitatif, a pour but de faire comprendre aux autres nations que ces engins sont disponibles en grande quantité⁵⁹⁷. Cette tactique de propagande provoquera un sentiment d'infériorité chez les équipages alliés. Ces derniers ont alors l'impression de disposer d'engins de qualité moindre et d'être en infériorité numérique face aux cohortes allemandes, ce qui est erroné en réalité.

⁵⁹⁵ ANDRÉ M., « Le poids de l'inexpérience », dans *Tank Museum News*, n°122, 2016, p. 4-29.

⁵⁹⁶ Paul Joseph Goebbels (1897-1945) est le ministre allemand de la propagande et de l'éducation de 1933 à 1945. Il fut un des plus puissants dirigeants du Troisième Reich. Passé maître dans l'art de manipuler les foules, ce Docteur de l'université d'Heidelberg se donne la mort le 1^{er} mai 1945 afin d'échapper à la capture et au jugement qui s'en serait suivi.

FRAENKEL H., « Goebbels Paul Joseph », dans GRAF O. e.a. (dirs.), *Neue Deutsche Biographie*, n°6, Berlin, Duncker und Humblot, 1971, p. 500-503.

⁵⁹⁷ SEARLE A., *op. cit.*, p. 200.



Article portant sur la défense des frontières paru dans le *Patriote illustré* du 11 février 1940. (Source : « Toujours au poste, l'armée veille. Nos soldats dans la neige », dans *Patriote illustré*, n°6, 11 février 1940, p. 82-83.)

3. Le cinéma

Le cinéma a lui aussi mis en scène des T.13 dans le cadre d'un film de propagande : « *Ceux qui veillent* »⁵⁹⁸. Le scénario de ce film est écrit par l'Armée, à la demande du Ministre de la Défense Nationale⁵⁹⁹. Les objectifs sont d'exalter le patriotisme de la population et de constater le degré de préparation des unités filmées⁶⁰⁰. Si les T.13 sont présentés dans ce long métrage patriotique, il s'agit à chaque fois, de T.13 de type I ou II, c'est-à-dire les plus anciens. Pourtant, en 1939, des T.13 de type III sont déjà présents dans les unités de l'Armée belge. Pourquoi les avoir cachés ? La raison est la même que pour la presse et les cartes postales : il s'agit de limiter au maximum les informations données sur les véhicules afin qu'elles ne puissent pas être exploitées par des adversaires éventuels. C'est un compromis :

⁵⁹⁸ SCHOUKENS G., *Ceux qui veillent. La Belgique est bien défendue*, Les Productions Gaston Schoukens et Paramount, 1939, sur <https://www.youtube.com/watch?v=amj1HSr9ss8> (page consultée le 9/08/2016).

⁵⁹⁹ VERHAEGEN G., *Historique succinct de la Cavalerie belge*, St Michel-lez-Bruges, Huyghebaert et fils, 1957, p. 73.

⁶⁰⁰ *Ibid.*

d'une part, on rassure les civils en présentant des véhicules blindés équipant effectivement l'armée, alors que, d'autre part, on cache les modèles les plus évolués. Un autre signe de la frilosité à montrer véritablement les T.13 peut se trouver dans les jeux de cartes postales tirés du film. Dans ces derniers, il est possible de découvrir des canons de campagne, des avions, des obusiers, ainsi que des T.15. Le seul véhicule manquant à l'appel est le T.13. Signalons par ailleurs que, malgré nos recherches dans diverses bourses, nous n'avons pas découvert de cartes postales présentant des T.13.

À l'instar de la presse, le cinéma et les images transmises au public civil sont contrôlés par les instances militaires. Les choix des plans, des scènes et des véhicules sont donc loin d'être anodins. Ils permettent de présenter au public la modernité de l'Armée belge tout en ne dévoilant pas trop d'informations.

4. Les défilés et manœuvres

Les défilés sont des moments de communion entre l'armée et la société civile. Ils existent depuis le XV^e siècle. Ceux-ci se déroulent dans l'espace public afin d'exhiber au public civil la force, la précision des mouvements et la puissance des armes dont dispose l'armée nationale⁶⁰¹. Ces rituels peuvent avoir lieu suite à des manœuvres où lors d'événements particuliers. Bien entendu, le défilé est pour l'armée et pour le pays l'occasion de montrer à la société civile sa puissance militaire. La différence de ce moyen de présentation du T.13 avec la presse et le cinéma est que le public peut percevoir le T.13 de manière physique, et non au travers d'images choisies pour l'occasion. Une autre différence importante : les défilés militaires mettent en scène des T.13 de type III, c'est-à-dire les modèles les plus récents. Il est quelque peu incohérent de ne pas présenter ces véhicules dans les médias traditionnels tout en les faisant défiler devant des foules de badauds dont quelques-uns sont peut-être à la solde de l'ennemi et peuvent prendre des photos pour celui-ci. Concernant les manœuvres, nous avons constaté via une photo (voir ci-après) et un film amateur⁶⁰² que les véhicules chenillés sont une source de curiosité pour les civils.

Le point commun entre défilés, presse et cinéma est que les images données au public sont réfléchies et non spontanées. Lors des défilés, ce ne sont pas des véhicules boueux, ni des équipages poussiéreux qui sont présentés aux gens, mais des engins rutilants et des hommes propres et fiers. Toutefois, il semble que le T.13 ne soit pas un engin très connu de la

⁶⁰¹ SOURBIER-PINTER L., *op. cit.*, p. 129.

⁶⁰² Ce film, tourné par la famille Préaux de Ghlin, est présenté au Mons Memorial Museum. Durant quelques secondes, on peut apercevoir des T.13 type I et III en manœuvres lors de l'année 1939.

population civile belge. Dans son récit, Adrien Modéra décrit des civils fuyant à leur vue ou les confondant avec des troupes anglaises⁶⁰³. Il faut dire que, mis à part les défilés, il est peu courant d'en apercevoir.



Revue de T.13 type III effectuée en 1940 par le Général Van Strijdonck de Burkel, Commandant du Corps de cavalerie.
(Source : Belgian Tank Museum)

⁶⁰³ BRUXELLES, Belgian Tank Museum, *Fonds T.13. : Commandant MODERA, Campagne de 1940. Souvenirs du Commandant Adrien Modera*, s.l., s.d..



Défilé de T.13 type I des Chasseurs ardennais à Vielsalm. Ils n'ont pas encore reçu leurs blindages latéraux. (Source : Musée des Chasseurs ardennais)



Colonne belge en manœuvre peu de temps avant la guerre. Comme nous l'avons constaté sur les photos des défilés, la présence d'engins blindés chenillés suscite la curiosité des spectateurs civils (comme le garçon courant au centre, et l'ouvrier installé sur le pas de sa porte). (Source : Belgian Tank Museum)

b) Interactions entre T.13 et civils en temps de guerre

Au cours de la campagne de mai 1940, les rencontres entre civils et équipages de T.13 sont assez nombreuses. En général, celles-ci se passent bien et les soldats sont accueillis à bras ouverts par la population qui leur offre des tartines, du café et des victuailles de toutes

espèces⁶⁰⁴. L'équipage du T.13 n°0546, est particulièrement ébloui par l'accueil réservé par les habitants de la localité de Genappe : « *Notre peloton s'arrête à Genappe. Toutes les maisons s'ouvrent, et tous les habitants veulent nous recevoir pour nous restaurer.* »⁶⁰⁵. À cette occasion, les civils donnent à cet équipage T.13 deux drapeaux (un français et un belge) afin de décorer l'engin. Pour ne pas vexer les donateurs et dans un moment de patriotisme exacerbé, les soldats les disposent sur les blindages du véhicule. Bien entendu, ils sont rapidement enlevés pour aller au combat. Ce geste montre que le T.13 devient également un support de patriotisme pour les civils.

Dans certains cas, les civils approchent les T.13 afin de trouver auprès de ceux-ci une certaine protection (même si dans les faits, ces engins ont tendance à attirer le feu ennemi). Par exemple, lors du bombardement de Perwez, le 13 mai 1940, une petite fille prend la veste de cuir d'un soldat servant un T.13 comme abri⁶⁰⁶. Le soldat ne semble pas opposé à protéger cette petite fille, pourtant encombrante dans un tel moment. Certains soldats se voient, en effet, comme les protecteurs du civil⁶⁰⁷.

Dans certains cas, les rapports sont nettement moins cordiaux. Comme la plupart des soldats ayant combattu en 1940, les soldats craignent les agents à la solde de l'ennemi, la « cinquième colonne ». Cela explique le comportement de certains membres d'équipages de T.13 face à certains civils qui sont pris, à juste titre ou non, pour des espions à la solde des Allemands⁶⁰⁸. Cette suspicion peut mener des militaires exténués par des replis incessants à menacer ces « espions » avec leur revolver⁶⁰⁹. Cette suspicion d'espionnage semble toucher particulièrement les équipages francophones lorsqu'ils sont en contact avec des civils néerlandophones⁶¹⁰. Après la défaite de mai 1940, des civils curieux vont inspecter les épaves de T.13 restées sur le bord des chemins. Cela donne lieu à des séances de photos.

⁶⁰⁴ BRUXELLES, Belgian Tank Museum, *Fonds T.13. : Commandant MODERA, Campagne de 1940. Souvenirs du Commandant Adrien Modera*, s.l., s.d..

⁶⁰⁵ BRUXELLES, Belgian Tank Museum, *Fonds T.13 : La guerre !!!!... 10 mai 1940...avec le 0546...*, s.l., s.d..

⁶⁰⁶ *Ibid.*

⁶⁰⁷ CAPLOW T. et VENESSON P., *op.cit.*, p. 35.

⁶⁰⁸ BRUXELLES, Centre d'Études et de documentation Guerre Et Sociétés Contemporaines, CEGES AB 382 : Soldat PERVEUX, *Récit de la bataille de la Lys. Tireur sur T.13. Mai 1940*, Seraing, 1984; BRUXELLES, Belgian Tank Museum, *Fonds T.13 : La guerre !!!!... 10 mai 1940...avec le 0546...*, s.l., s.d..

⁶⁰⁹ BRUXELLES, Centre d'Études et de documentation Guerre Et Sociétés Contemporaines, CEGES AB 382 : Soldat PERVEUX, *Récit de la bataille de la Lys. Tireur sur T.13. Mai 1940*, Seraing, 1984.

⁶¹⁰ Dans les deux témoignages mentionnant ce type de fait, le régime linguistique néerlandophone du suspect est systématiquement mis en évidence par le témoin.



Un prêtre et des enfants prenant la pause sur un T.13 abandonné. La scène se déroule en 1942. (Source : Belgian Tank Museum)



Photo d'un T.13 type I ou II abandonné prise durant l'été 1940. On peut y voir des civils des deux sexes. L'un des deux hommes occupe la place du conducteur, fonction typiquement masculine. (Source : Belgian Tank Museum)

C. Conclusion

Ce chapitre nous a permis de voir comment le T.13 peut prendre une place dans la culture militaire et civile.

Dans la culture militaire, les relations entre T.13 et leurs servants sont tout d'abord visibles via les noms et surnoms donnés au véhicule. Ceux relevés indiquent que l'apparence physique du T.13 est de première importance dans l'octroi de noms et surnoms à ce véhicule. Ensuite, nous avons étudié comment les équipages étaient attachés à leur véhicule par le port d'écussons spécifiques. Le port de ceux-ci permet de créer un sentiment d'appartenance et de fierté par rapport à l'arme chez le porteur. C'est pour cette raison que le port d'insignes de ce type est initié par des hauts gradés comme le Général-Major Keyaerts. Par après, nous nous sommes penché sur le « *Hull art* ». Cette pratique, très présente sur les T.13, est intéressante à analyser. En effet, certains dessins ont une portée tactique en inscrivant le char dans une unité particulière. D'autres, par contre, sont le fruit de l'imagination des équipages, souvent aidée par des repères culturels.

Viennent ensuite les rites. Ceux-ci sont des moments intenses d'interaction entre les équipages et leurs machines. Nous avons relevé les entretiens, l'exercice et les défilés. Bien entendu, ils ont des objectifs concrets comme maintenir le véhicule en état de marche ou inculquer aux équipages des tactiques particulières. Enfin, nous avons terminé cette première partie du chapitre en présentant le T.13 comme symbole de virilité. Sur certaines photos, nous avons vu que les soldats prenant la pause sur le T.13 enlacent son canon. Cette attitude, certes involontaire dans la plupart des cas, met en évidence la puissance du canon, symbole phallique par excellence.

Dans le monde civil, la relation avec le T.13 n'est pas marquée physiquement. En temps de paix, les civils ne peuvent approcher les T.13 que par médias interposés, comme la presse et le cinéma, ou lors de défilés. Les cartes postales, quant à elles, ne présentent pas de T.13. Dans tous les cas, l'image du T.13 envoyée aux civils est étroitement contrôlée par la censure militaire qui voit d'un mauvais œil l'exposition excessive des véhicules à la vue de tous. Cette méfiance est justifiée, car il est certain que les services de renseignements allemands de l'époque exploitent intensivement les médias belges en vue d'obtenir des renseignements sur les moyens de défense du pays. Dans un deuxième temps, nous avons analysé les interactions entre T.13 et civils en temps de guerre. Là, des contacts physiques ont pu être noués via la décoration de T.13 par des drapeaux offerts par des civils ou bien par la protection de ceux-ci

par le blindé belge et ses équipages. Nous avons également constaté que les rapports entre les équipages de T.13 et civils n'étaient pas toujours cordiaux en mai 1940. À plusieurs reprises, des membres d'équipage belges menacent des civils pris pour des espions à la solde des Allemands.

Les canaux et marques concrètes de la relation culturelle entre hommes et T.13 diffèrent donc radicalement selon le statut de militaire ou de civil, mais aussi selon la situation (dans le cas des civils). L'arme appartient directement aux militaires, alors que les civils ne peuvent l'approcher que selon des normes mises en place par l'armée. Les soldats ont donc un contact physique avec l'engin, alors que les autres ne peuvent le toucher en temps de paix. Ce contact physique est visible par le « *Hull Art* » et les rites brièvement présentés. Pourtant, en temps de guerre, les témoignages montrent que les civils peuvent approcher physiquement le T.13 et ses équipages. Mais ils n'ont guère l'occasion de laisser leur marque sur le véhicule (à l'exception des drapeaux mentionnés dans un témoignage).

X) Chapitre 9 : une histoire qui ne s'arrête pas après mai 1940

Le dernier chapitre de ce mémoire sera consacré à la campagne de mai 1940 et à l'histoire du T.13 après celle-ci. Ce serait une erreur de passer sous silence l'histoire du T.13 de mai 1940 jusqu'à aujourd'hui. Cela reviendrait à nier une partie de l'histoire du véhicule. En effet, celui-ci a connu d'autres utilisateurs que l'Armée belge. De plus, dans un mémoire voulant traiter le blindé de manière plus « anthropocentrée », il est primordial de voir quelle est la place du T.13 dans la mémoire contemporaine.

Nous allons débuter en décrivant brièvement le rôle joué par le T.13 du 10 au 28 mai 1940. Ensuite, nous verrons de quelle manière le « changement de propriétaire » s'est effectué. La plupart des T.13 ayant été capturés par les Allemands et réutilisés par ceux-ci, il nous a semblé judicieux de voir les modifications apportées aux véhicules par les mécaniciens germaniques. Bien entendu, notre regard portera sur les rôles des T.13 servant sous la bannière nazie. Par après, nous nous attaquerons à la période d'après-guerre. Nous verrons si les canons antichars montés sur chenillettes sont toujours utilisés à la fin de la Seconde Guerre mondiale et au début de la guerre froide. Pour cela, nous analyserons plus particulièrement deux véhicules entretenant de nombreux points communs avec le T.13 : le RSO pak 40 et le CATI.

Nous terminerons en voyant si le T.13 est encore présent aujourd'hui dans la culture matérielle, et s'il existe encore à l'heure actuelle des exemplaires originaux ayant survécu à la guerre. Nous ferons également un détour par le monde du modélisme. Pour terminer, nous observerons quelle est la place du T.13 dans l'art monumental et graphique.

A. Le T.13 au combat

Le T.13 connaît son baptême du feu dès le premier jour de l'invasion allemande. Les T.13 appartenant aux Chasseurs ardennais sont au contact des parachutistes et des blindés allemands le 10 mai 1940 avec des fortunes diverses. Les T.13 combattant les *fallshirmjäger* dans le cadre de l'opération « Niwi » portent des coups sérieux aux assaillants (ils détruisent même un avion de transport), mais ils sont mis à mal par l'armement antichar de ces derniers⁶¹¹. Les T.13 défendant Bastogne, confrontés à des éléments motorisés, connaissent plus de succès. L'un d'entre eux parvient à mettre hors combat trois véhicules blindés de reconnaissance, une voiture et trois camions⁶¹². À Alost, ce sont deux autos blindées lourdes Sdkfz 231⁶¹³ (une certainement, l'autre n'est attestée que par le commandant du T.13 engagé) qui sont détruites coup sur coup par un T.13⁶¹⁴. Lors de la bataille de Vinkt, les chenillettes antichars belges s'illustrent également en faisant plusieurs prisonniers allemands et en participant au succès défensif belge. Les trois seules confrontations des T.13 des Chasseurs ardennais avec des forces blindées (des automitrailleuses dans au moins deux des trois cas) se sont soldées par des succès⁶¹⁵.

Il n'y a pas que les T.13 équipant les Chasseurs ardennais qui s'illustrent au cours de la campagne. Les véhicules appartenant aux Cyclistes-frontière, à la Cavalerie et aux divisions d'infanterie se battent aussi courageusement. Ce fut par exemple le cas d'un T.13 du 1^{er} Chasseurs à Cheval et d'un autre du 1^{er} Carabiniers Cyclistes qui contre-attaquèrent les troupes allemandes à Knesselaere le 27 mai 1940. À cette occasion, les équipages belges, accompagnés de T.15, participent à la capture d'environ 118 prisonniers et d'une grande quantité de matériel ennemi⁶¹⁶. Moins connue, la contre-attaque du 22^e de Ligne, le 25 mai à

⁶¹¹ DELHEZ J.-C., *op. cit.*, p. 104.

⁶¹² CHAMPION L., 1940. *La guerre du sanglier. Des coteaux frontaliers aux rives de la Lys*, Braine-l'Alleud, J.-M. Collet, 1990, p. 36.

⁶¹³ Auto blindée lourde produite pour l'armée allemande à partir de 1936. Elle est armée d'un canon de 20 mm et d'une mitrailleuse de 7,92 mm. Son blindage est épais de 14,5 à 5 mm, ce qui la rend particulièrement vulnérable au canon de 47 mm des T.13.

MILSOM J. et CHAMBERLAIN P., *German Armoured Cars of World War Two*, Londres, Arms & Armour Press, 1974, p. 64-67.

⁶¹⁴ DELHEZ J.-C., *op. cit.*, p. 148.

⁶¹⁵ *Ibid.*, p. 243.

⁶¹⁶ MINGUET A., « Knesselaere, dernière victoire », dans BALACE F. e.a., *Jours de guerre. Jours de défaite*, vol. I, Crédit communal, 1991, p. 93-101 ; DUMOULIN M., VAN DEN WIJNGAERT M. et DUJARDIN V., *Léopold III*, Bruxelles, Éditions Complexe, 2001, p. 139.

Ronsele, est également appuyée de manière déterminante par un T.13 dont l'équipage avait pourtant été blessé⁶¹⁷. Ce sont 230 prisonniers allemands qui sont alors faits prisonniers⁶¹⁸.

Nous ne pouvons citer tous les exemples de courage donnés par les équipages de T.13. Nous nous sommes borné à citer les plus connus. Au travers de ceux-ci, nous voyons que cet engin, malgré ses faiblesses, pouvait donner du fil à retordre à la Wehrmacht. Il faut dire que la plupart des fantassins allemands n'avaient alors qu'une expérience limitée du combat contre des blindés chenillés⁶¹⁹. L'efficacité des T.13 a été limitée par leur doctrine d'emploi rigide. Cette dernière est dictée par la volonté de préserver de la destruction ces véhicules vulnérables.

À cela, il faut ajouter que certaines données techniques des véhicules limitent considérablement leur potentiel tactique. N'oublions pas que les deux premiers types de T.13 ne peuvent mener de façon efficace des actions offensives en raison de leur armement orienté vers l'arrière. D'ailleurs, les contre-attaques citées ci-dessus ont toutes été menées par des T.13 de type III. Un autre élément technique entravant leur efficacité est l'absence de radio dans le véhicule. Dans le récit d'Adrien Modera, nous avons constaté que son absence condamne certains véhicules à errer en attente des ordres, donnés par des estafettes. La présence de moyens de transmission aurait également pu permettre d'utiliser plus facilement les T.13 dans des contre-attaques visant les flancs des divisions allemandes.

Même si les T.13 sont les blindés les plus nombreux en dotation dans l'Armée belge, leur distribution très ventilée au sein des unités a sans doute également nuit à leur efficacité au combat. En effet, groupés en petits escadrons, voire isolés, ils ne peuvent tenir bien longtemps une position avant d'être submergés. Par contre, répartis en quelques bataillons consacrés à la lutte antichar, ils auraient peut-être pu éprouver davantage les formations allemandes engagées en Belgique⁶²⁰.

⁶¹⁷ DE FABRIBECKERS E., *La Campagne de l'Armée belge en 1940*, Lummen, exemplaire édité par l'auteur, 1966, p. 116.

⁶¹⁸ DUMOULIN M., VAN DEN WIJNGAERT M. et DUJARDIN V., *op. cit.*, p. 139.

⁶¹⁹ En effet, mis à part les quelques chenillettes rencontrées en Pologne et les véhicules d'entraînement, les soldats allemands n'avaient pas encore croisé un grand nombre de blindés hostiles.

⁶²⁰ ANDRÉ M., « 1935-1940. De motorisatie. La motorisation », dans *Tank Museum News*, n°123, 2016, p. 4-37.

B. Quand les T.13 changent de bannière

Après la défaite de mai 1940, les soldats belges servant les T.13 doivent se séparer de leurs véhicules. Cette séparation, ainsi que la nouvelle de la capitulation, vont provoquer des émotions diverses parmi les équipages. Nous allons voir quelles sont ces émotions en analysant les témoignages en notre possession. Dans un deuxième temps, nous analyserons comment les Allemands s'approprient les T.13 capturés et les réutilisent.

a) Un dur changement de propriétaire...

Quand le sort des armes est défavorable, le combattant tente souvent de sauver sa vie en donnant ses armes à l'ennemi, intactes ou non. Cette situation est toutefois extrême, car elle révèle l'impuissance du soldat à continuer le combat avec son arme, un objet coûteux pour la société. Pour le soldat, la défaite est alors autant morale que militaire⁶²¹. Livrer son arme à l'ennemi, c'est mettre fin à un parcours relationnel entre l'arme et son propriétaire commencé dès l'instruction. C'est pourquoi, la plupart du temps, il préfère la détruire. Symboliquement, le sabordage de l'arme représente la fin de sa relation avec son propriétaire.

Dans nos témoignages, nous avons remarqué que la nouvelle de la capitulation est douloureuse. Chacun de ces hommes a l'impression d'avoir fait son devoir, comme les « jass » de la Première Guerre mondiale. Le témoignage du membre d'équipage du T.13 0546 présente les réactions des soldats à la nouvelle de la capitulation et à la perspective d'abandonner leur T.13 à l'ennemi. Les accords germano-belges réglant la reddition prévoient la remise des armes et des étendards aux troupes allemandes⁶²². Après un moment de stupeur, les soldats pleurent⁶²³. Ensuite, les équipages de T.13 doivent se défaire de leur armement. Dans certains cas, il est sabordé. Dans d'autres, il tombe intact aux mains de l'ennemi. Pour un équipage de blindé, perdre son char, c'est aussi perdre sa protection, sa « maison », ainsi que des affaires personnelles accumulées dans les recoins du véhicule⁶²⁴. La perte d'une arme collective comme le T.13 est particulièrement difficile pour ses servants. Il s'agit d'un

⁶²¹ COCHET F., *Armes en guerre. XIXe-XXIe siècle. Mythes, symboles et réalités*, Paris, CNRS Editions, 2012, p. 249-250.

⁶²² VAN OVERSTRAETEN R., *Albert I - Léopold III : vingt ans de politique militaire belge 1920-1940*, Bruges, Desclée de Brouwer, 1949, p. 744-745.

⁶²³ BRUXELLES, Belgian Tank Museum, *Fonds T.13. : Commandant MODERA, Campagne de 1940. Souvenirs du Commandant Adrien Modera*, s.l., s.d.; BRUXELLES, Belgian Tank Museum, *Fonds T.13 : La guerre !!!... 10 mai 1940...avec le 0546...*, s.l., s.d..

⁶²⁴QUILLET P., *Le Chemin le plus long. Chronique de la compagnie de chars de combat du général De Gaulle (1940-1945)*, Paris, Maisonneuve et Larose, 1997, p. 385.

véhicule dans lequel ils sont fiers de servir et dans lequel ils ont tissé des liens avec les autres membres de leur équipage. D'ailleurs, chaque auteur de témoignage louange les qualités des autres membres de leurs équipages. Ces qualités sont le courage au combat, l'endurance et l'esprit d'équipe. Quitter définitivement son véhicule est un geste difficile à poser pour ces hommes. Un Chasseur ardennais témoigne : « *Je jette un regard ému vers mon char, mon beau char 0546... Lentement, je m'éloigne. Bientôt n'apparaît plus qu'un petit point noir... Il pleut toujours... La guerre est-elle donc finie ? Il me semble que je suis toujours prêt à servir ma patrie...* »⁶²⁵.

Dans certains cas, les équipages procèdent à la destruction de leur engin. Soucieux de ne pas voir un canon de 47 mm tomber entre les mains de l'ennemi, des scénarios de sabordages temporaires ou définitifs ont été prévus par les auteurs des manuels d'instruction. Dans ces derniers, on retrouve toutes les étapes nécessaires au sabordage complet du véhicule⁶²⁶. Des étapes intermédiaires sont prévues au cas où il ne faudrait saborder l'engin uniquement de façon partielle. Pour les équipages, perdre leur arme signifie également le départ pour les camps de prisonniers ou le retour à la vie civile. Ces deux épreuves peuvent être rudes, particulièrement dans les camps de prisonniers.

b) Servir l'ennemi

Après la capitulation de l'Armée belge, le 28 mai 1940, de nombreux T.13 tombent aux mains de la Wehrmacht. Malheureusement, nous n'en connaissons pas le nombre exact, mais de nombreuses photos de propagande présentent des T.13 capturés intacts ou presque. Sur certains clichés, nous remarquons que les véhicules belges sont montés par leurs vainqueurs. Ces véhicules constituent de beaux trophées de guerre que la propagande se doit de mettre en scène afin de montrer l'ampleur de la victoire acquise par les troupes de la Wehrmacht.

⁶²⁵ BRUXELLES, Belgian Tank Museum, *Fonds T.13 : La guerre !!!!... 10 mai 1940...avec le 0546...*, s.l., s.d..

⁶²⁶ BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée, *Moscou*, n°3355 : Instruction provisoire concernant les véhicules blindés Vickers-Carden-Loyd T.13 b armés du C.47 F.R.C., s.d..



Soldats allemands prenant la pose sur un T.13 type III capturé. Ce genre de cliché n'est pas unique et permet d'entretenir le moral des troupes allemandes et de leurs familles. (Source : Belgian Tank Museum)

Avec la fin des combats en France en juin 1940 vient la question du réemploi des véhicules capturés. Au cours de la campagne menée à l'Ouest, les Allemands capturent à leurs adversaires de nombreux engins en état de marche. Les dirigeants allemands comprennent vite que ne pas exploiter ce potentiel serait une erreur. Comme la plupart des armements capturés, les T.13 sont évalués par l'armée allemande. Appelés Panzerjäger VA 801 (b) pour les T.13 type I et II, Panzerjäger VA 802 (b) pour le type III⁶²⁷, ils passent des épreuves de roulage et de tir. Durant ces dernières, la puissance de leur canon antichar de 47 mm est évaluée et comparée à celle du canon de deux livres britannique.

Nous ne connaissons pas les résultats de ces tests, ainsi que les enseignements qu'en ont tirés les Allemands. Cependant, après ceux-ci, trois fonctions semblent avoir été données aux T.13 survivants : blindés de lutte contre les partisans, chars d'exposition et tracteurs d'artillerie. Nous allons les détailler ci-dessous, ainsi que les éventuelles transformations effectuées sur ceux-ci afin de les adapter à leurs nouvelles fonctions. Malheureusement, mis à part des photographies, aucune source ne nous a permis d'étudier en profondeur la vie des T.13 sous l'uniforme allemand.

⁶²⁷ SPIELBERGER W., *Beute-Kraftfahrzeuge und Panzer der deutschen Wehrmacht*, Stuttgart, Motorbuch Verlag, 1989, p. 47-50.



Évaluation hivernale de la puissance de feu des T.13 et d'autres armes capturées lors de la campagne de mai-juin 1940. Au premier plan, on peut apercevoir deux T.13 type III, alors que, au second plan se trouvent deux canons antichars britanniques de deux livres. (Source : Belgian Tank Museum)

1. Blindés de lutte contre les partisans

À l'instar d'autres véhicules capturés en 1940, certains T.13 sont purement et simplement réaffectés à la lutte contre les partisans sur le front de l'Est ou dans les Balkans. Nous n'avons trouvé que des photos de T.13 type III remplissant cette mission. Cela ne veut pas dire que des type I ou II ne l'ont pas fait. Avec leur armement orienté vers l'arrière, ils sont bien moins adaptés à cette mission que les T.13 type III. La réutilisation de véhicules comme le T.13 dans la lutte contre les partisans est compréhensible. En effet, dès 1941, les troupes allemandes sont confrontées à des véhicules de plus en plus blindés comme les T.34⁶²⁸ ou les KV-1⁶²⁹ soviétiques. Face à ces véhicules, le T.13 ne fait pas le poids. Cependant, leur armement permettant le combat contre l'infanterie, ces derniers peuvent continuer à rendre des services contre les résistants. Assez faiblement armés, ces résistants sont nombreux dans les Balkans, sur les arrières du front de l'Est et commencent à se faire mordants dans l'ouest de l'Europe. Pour les populations civiles, les T.13 deviennent des symboles de la puissance de la force

⁶²⁸ Char moyen soviétique qui s'oppose aux troupes allemandes lors de l'opération Barbarossa en juin 1941. Armé d'un canon de 76,2 mm et deux mitrailleuses de 7,62 mm, il possède un blindage incliné de 65 mm maximum. À cette époque, le T.34 est considéré comme l'un des meilleurs chars du monde.

JACKSON R., *op. cit.*, p. 102-103.

⁶²⁹ Char d'assaut lourd soviétique entré en service en 1939. Bien que d'une fiabilité médiocre, son canon de 76 mm et son épais blindage font de lui un adversaire redoutable pour tous les blindés en service en 1940.

FORTY G., *op. cit.*, p. 80.

occupante. L'histoire du XXe siècle montre que cette utilisation n'est pas exceptionnelle. Avec les événements de Budapest, Prague et de la place Tian'anmen, les chars sont devenus des images centrales dans l'iconographie de la répression militaire⁶³⁰. Les seules modifications apparentes observables sur les photos sont un changement de couleur (ils sont peints en gris), de marquages (les engins reçoivent leurs marquages tactiques allemands) et le remplacement des phares en verre par des phares de black-out.



T.13 équipant une unité de SS (peut-être la SS Totenkopf ?). Nous constatons la couleur grise de l'engin, les grandes croix balkaniques allemandes, ainsi que la plaque militaire du véhicule. Les phares en verre ont été transformés en phares de black-out. (Source : <https://www.pinterest.com/pin/380272762264488477/> (page consultée le 27/09/2016))

2. Armes de propagande

Prendre les armes de l'adversaire a toujours été un signe fort et évident de victoire. Les exhiber fait donc partie des rites guerriers de l'Antiquité⁶³¹ jusqu'à aujourd'hui⁶³². Il n'est donc guère étonnant que certains T.13 capturés en mai 1940 aient été exposés sur les places de grandes villes allemandes ou dans des expositions en guise de trophées. C'est le cas du T.13 type II exposé au Musée Royal de l'Armée à Bruxelles. Cet exemplaire a été exposé en septembre 1941 dans une exposition allemande consacrée au matériel de guerre capturé lors de la campagne à l'Ouest⁶³³. Il semble que ce soient essentiellement des T.13 de type I et II qui servent de chars d'exposition. Ils sont moins utiles à la Wehrmacht que ceux de type III

⁶³⁰ KAPLAN P., *op. cit.*, p. 220-225.

⁶³¹ COCHET F., *Armes en guerre. XIXe-XXIe siècle. Mythes, symboles et réalités*, Paris, CNRS Éditions, 2012, p. 257.

⁶³² Lors de la prise de Mossoul en 2014, les troupes de l'État islamique exhibèrent et firent défiler les blindés pris aux soldats réguliers irakiens. Pour certains habitants de la ville, la vue de ces véhicules a donné l'impression d'un triomphe militaire des djihadistes et a participé à la légitimation du pouvoir de l'EI.

SEARLE A., *op. cit.*, p. 201.

⁶³³ « Quelques pensionnaires remarquables », dans *Tank Museum News*, n°55, mars 1999, p. 19-24.

pouvant encore servir contre les partisans. Comme en témoigne le T.13 conservé à Bruxelles, les T.13 exposés sont, semble-t-il, gardés dans leur état original par les Allemands.

3. Tracteurs

Une image provenant du Belgian Tank Museum prouve également qu'un certain nombre de T.13 ont pu être transformés en tracteurs d'artillerie ou en véhicule de génie. Une photo datant probablement de l'hiver 1942 montre un T.13 type III dépourvu de son blindage vertical et frontal. Ses garde-boues et son glacis sont caractéristiques des Ateliers de Familleureux. La principale modification apportée à cet exemplaire est la suppression d'une grande partie de ses blindages, de son armement, et le raccourcissement de son pot d'échappement prenant place sur le garde-boue droit. En outre, pour sa protection rapprochée, les Allemands ont monté une mitrailleuse MG 34.



T.13 modifié en véhicule de transport traversant un gué quelque part en Yougoslavie. (Source : Belgian Tank Museum)

C. La chenillette antichar au cours de la Seconde Guerre mondiale et dans l'Armée belge d'après-guerre

Le 28 mai 1940 marque la fin de l'emploi du T.13 dans l'Armée belge. Toutefois, cela veut-il dire que le concept de chenillette antichar a été abandonné ? Nous avons déjà pu apporter une partie de la réponse en abordant le cas du Panzerjäger I. Toutefois, nous allons découvrir si d'autres types de chenillettes antichars comparables au T.13 ont pu voir le jour pendant le conflit. Nous verrons également si ce type d'engin a pu faire une réapparition dans l'arsenal de l'Armée belge.

a) La chenillette antichar : un concept abandonné ?

Pendant toute la Seconde Guerre mondiale, les différents belligérants utilisent ou transforment des chenillettes de tous types en engins antichars. Toutefois, celles-ci resteront la plupart du temps des bricolages destinés à combler des manques en matériel. Les chenillettes Carden-Loyd sont particulièrement appréciées dans ce rôle. Dans une étude publiée en 1944, le Capitaine Miksche⁶³⁴ déclare même que les chenillettes de marque Carden-Loyd sont particulièrement indiquées pour servir de chenillettes antichars⁶³⁵.

En 1943, face au nombre croissant de blindés alliés, l'industrie allemande met au point une chenillette antichar particulièrement intéressante : le Pak 40/4 auf Raupenschlepper⁶³⁶. Ce véhicule, fabriqué par la firme Steyr-Daimler, comporte un grand nombre de points communs avec le T.13. Tout d'abord, le châssis utilisé est à l'origine un châssis de tracteur chenillé. Ensuite, le seul véritable point fort de l'engin est le « punch » de la pièce antichar qu'il emporte (en l'occurrence un Pak 40 de 75 mm). En effet, la protection de l'équipage de l'engin est encore pire que celle offerte par le T.13 (habitacle complètement ouvert et blindage de maximum 5 mm)⁶³⁷. S'il existe des points communs aux deux véhicules, nous ne pouvons néanmoins affirmer que le T.13 a influencé la création du RSO Pak 40. La chenillette antichar est de manière générale une arme « de pauvre ». Elle est fabriquée par des pays dont

⁶³⁴ Ferdinand Otto Miksche (1905-1992) est un militaire et écrivain d'origine allemande. Lors de la guerre d'Espagne, il combat dans le camp républicain. Lors de la Seconde Guerre mondiale, il s'exile à Londres et dispense des cours à l'école d'artillerie de Camberley.

WEINSTEIN A., « Miksche, Ferdinand Otto », dans Otmar K. (dir.), *Neue Deutsche Biographie*, n°17, Berlin, Duncker und Humblot, 1994, p. 496-498.

⁶³⁵ MIKSCH F. O., *Blitzkrieg. Étude sur la tactique allemande de 1937 à 1943*, Harmondsworth, Éditions Pingouin, 1944, p. 152.

⁶³⁶ CHAMBERLAIN P. et DOYLE H., *Encyclopedia of German Tanks of World War Two*, Londres, Arms & Armour, 1999, p. 156.

⁶³⁷ *Ibid.*

l'industrie ne permet pas ou plus d'endiguer les forces blindées adverses avec des chars d'assaut classiques.



Pak 40/4 auf Raupenschlepper conservé au musée des blindés de Munster. (Source : Belgian Tank Museum)

b) Le CATI : une résurgence du T.13 ?

Après la guerre, l'Armée belge est de nouveau tentée par le concept de chenillette antichar. Dans la crainte d'une confrontation avec les masses blindées soviétiques, elle décide, au début des années 1950, de doter son infanterie de nouveaux engins antichars d'accompagnement⁶³⁸. Or, à cette époque, l'armée dispose d'un certain nombre de chenillettes britanniques⁶³⁹, devenues obsolètes avec l'arrivée du nouveau matériel américain dans le cadre du Mutual Defense Program⁶⁴⁰. Comme le T.13, ce type de châssis petit et fiable doit permettre aux Belges de se doter d'un antichar automoteur à moindres frais. La conception de l'armement est confiée à la firme MECAR, qui met au point un canon antichar de 90 mm⁶⁴¹. L'assemblage du canon sur les Loyd Carrier est confié à la firme Henricot de Court-Saint-

⁶³⁸ ANDRÉ M., « Canon Anti Tank d'Infanterie 90. Rien ne se perd, rien ne se crée, tout se recycle », dans *Trucks'n Tanks*, n°57, mai-juin 2016, p. 42-45.

⁶³⁹ De type Loyd Carrier.

⁶⁴⁰ Ce programme d'assistance militaire lancé par le président américain Harry Truman a pour but d'aider militairement les pays s'opposant à l'URSS. Comme plusieurs pays européens et asiatiques, la Belgique bénéficia largement de ce plan lui permettant d'augmenter la puissance de sa force blindée.

WARE P., *The World Encyclopedia of Military Vehicles: A Complete Reference Guide to Over 100 Years of Military Vehicles, from Their First Use in World War I to the Specialized Vehicles Deployed Today*, Londres, Anness Publishing, 2010, p. 62-63.

⁶⁴¹ ANDRÉ M., « Canon Anti Tank d'Infanterie 90. Rien ne se perd, rien ne se crée, tout se recycle », dans *Trucks'n Tanks*, n°57, mai-juin 2016, p. 42-45.

Etienne⁶⁴². L'engin, appelé Canon Anti Tank d'Infanterie 90 ou CATI 90, est produit à 140 exemplaires. Il pèse 4,8 t et possède un blindage de 7 mm. Il est distribué aux unités d'infanterie à partir de 1954. Face aux progrès des armes antichars, il prend le chemin des entrepôts à partir de 1962⁶⁴³.

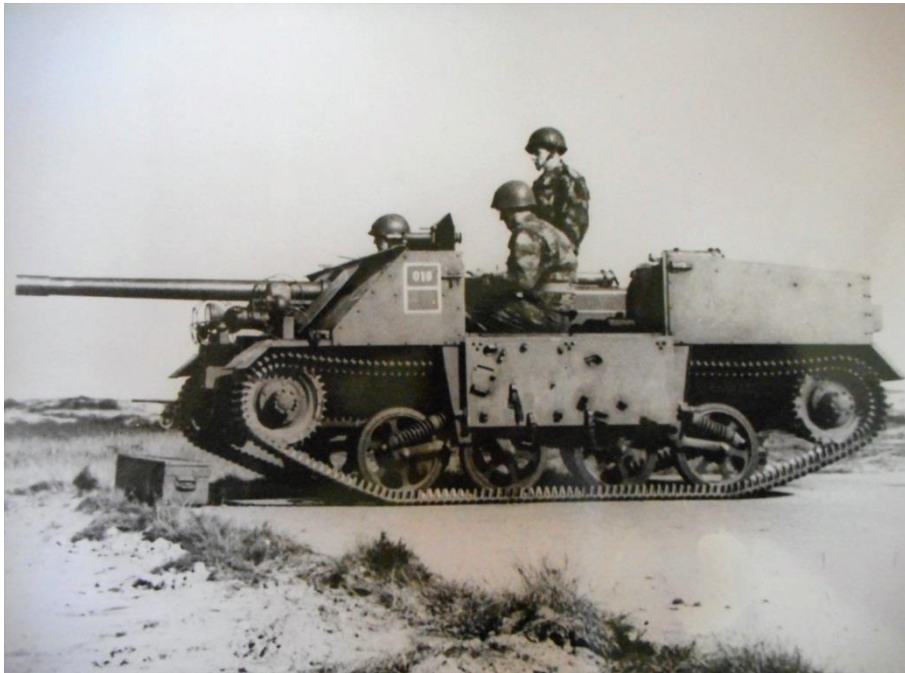
Pourquoi le CATI peut-il être considéré comme un descendant du T.13 ? Commençons par leur conception. Il est clair que les deux véhicules résultent de la volonté de l'Armée belge de se doter d'engins antichars à moindres frais et conçus à partir d'éléments préexistants. L'un est destiné à affronter les masses blindées allemandes, et l'autre, celles de l'Union soviétique et de ses pays satellites. En outre, les deux véhicules ont pour mission principale la destruction des chars adverses, mais ils conservent la capacité de combattre les fantassins (le canon de 90 mm du CATI peut tirer des Shrapnells⁶⁴⁴). Au niveau technique, la ressemblance entre les deux engins est également frappante. Ils utilisent des châssis qui se ressemblent et possèdent un blindage rudimentaire, et misent surtout sur leur armement et leur petite taille pour survivre sur le champ de bataille. Il ne faut non plus taire les différences existantes entre les deux engins. La première concerne le montage du canon. Pour le T.13, le canon antichar de 47 mm est monté en semi-tourelle. Chez le CATI, il est monté en casemate ouverte (comme la chenillette Mark VI). Pour tirer, tout l'engin doit se déplacer, ce qui n'est pas le cas du T.13. À cela, ajoutons que, contrairement au T.13 type III, le Canon Anti Tank d'Infanterie 90 ne pouvait servir dans des unités de cavalerie. Alignant une vitesse maximale sur route de 35 km/h⁶⁴⁵, il n'aurait pu suivre les véhicules équipant les unités de cavalerie belge à cette époque. Malgré ces différences, il est permis de voir dans le CATI un descendant du T.13. Bien que conçus à des époques différentes, ils représentent tous deux une solution peu coûteuse pour doter l'infanterie belge d'une puissance de feu antichar efficace.

⁶⁴² VANDERVEEN B., *Historic military vehicles directory*, Londres, After the Battle, 1989, p. 39.

⁶⁴³ ANDRÉ M., « Canon Anti Tank d'Infanterie 90. Rien ne se perd, rien ne se crée, tout se recycle », dans *Trucks'n Tanks*, n°57, mai-juin 2016, p. 42-45.

⁶⁴⁴ *Ibid.*

⁶⁴⁵ *Ibid.*



Cati en position de tir. Notons que comme le T.13 type I et II, l'engin possède des plaques de blindage rabattable.
(Source : Belgian Tank Museum)



CATI conservé au Musée Royal de l'Armée à Bruxelles. (Source : photo de l'auteur au MRA)

D. Le T.13 dans la culture matérielle actuelle

Voyons comment le T.13 a pu survivre matériellement jusqu'à l'heure actuelle. Nous allons étudier comment le dernier exemplaire accessible au public a été redécouvert en Autriche et rapatrié vers le Musée Royal de l'Armée. Dans un deuxième temps, nous analyserons la photo d'un monument dédié aux Cyclistes-frontière. Celui-ci a la particularité d'avoir la forme d'un T.13. Enfin, nous terminerons notre exposé en abordant le monde du modélisme, des arts plastiques et des drapeaux. En effet, grâce à ces objets dérivés, le T.13 continue à être présent (par procuration) dans la culture matérielle.

a) Le dernier parmi tant d'autres...

Tout au long de la guerre, les T.13 utilisés par la Wehrmacht et la SS disparaissent dans des conditions qui nous sont inconnues jusqu'à aujourd'hui. Peut-être ont-ils simplement été détruits ? Ou bien les hommes les ont-ils reconvertis en véhicules de transport ou d'agriculture ? Quoi qu'il en soit, à l'heure actuelle, un seul T.13 belge est encore visible par le public. Il s'agit du T.13 conservé dans la section « Seconde Guerre mondiale » du Musée Royal de l'Armée à Bruxelles. Il s'agit d'un T.13 type II. Cet engin, immatriculé 1139, est utilisé en mai 1940 par le détachement de Maaseik du Bataillon Cycliste-frontière du Limbourg. Avant la guerre, il est apparu dans le film « Ceux qui veillent ». Après sa capture en mai 1940, cet engin est mis en évidence en septembre 1941 par les Allemands dans une exposition consacrée aux matériels de guerre capturés.

Après la guerre, il n'est pas réclamé par l'Armée belge et échoue dans une caserne autrichienne. Ensuite, il est transféré dans les caves de l'arsenal de Vienne qui deviendra le Heeresgeschichtliches Museum⁶⁴⁶. Le 19 mai 1980, lors d'une visite en Autriche, il est redécouvert par un membre du Tank Museum de Bruxelles. Au premier abord, le musée viennois ne fait aucune difficulté à laisser le blindé retourner dans son pays d'origine. Cependant, le Conservateur en Chef du musée se rend très vite compte de la valeur historique de l'engin et en demande 2,6 millions de francs belges⁶⁴⁷. L'idée de monnayer un butin de guerre allemand paraissant fort discutable, les négociations se bloquent. Suite à l'intervention de la presse⁶⁴⁸ et de l'attaché militaire autrichien à Paris, un compromis est trouvé. Il porte sur

⁶⁴⁶ Musée d'histoire militaire de Vienne. Site internet : <http://www.hgm.at/> (page consultée le 8/01/2016).

⁶⁴⁷ « Quelques pensionnaires remarquables », dans *Tank Museum News*, n°55, mars 1999, p. 19-24.

⁶⁴⁸ *Ibid.*

l'échange du T.13 avec un canon antiaérien allemand. Le 2 mars 1983, après de nombreuses péripéties, le T.13 débarque à Bruxelles. Les chenilles du véhicule sont alors rinnovées et le moteur, en bon état, est remis en route. Il participe à quelques cérémonies, comme la Journée de l'Infanterie sur la place Poelaert, ainsi qu'à des événements du Musée Royal de l'Armée. Au vu de sa valeur historique, il est décidé de ne plus le sortir et de le conserver dans son état d'origine⁶⁴⁹. Il faut dire que malgré les années passées, l'engin a su garder ses marquages originaux !

Actuellement, il semble que ce soit le seul T.13 ayant survécu jusqu'à aujourd'hui. Toutefois, certains échos font état de l'existence d'un T.13 de type III dans les réserves d'un musée militaire situé en Italie (Bologne, Trieste ou Milan)⁶⁵⁰.

b) Un monument particulier

Au cours de nos recherches, nous avons découvert une photographie extrêmement intéressante. Celle-ci représente un monument commémoratif modélisant un T.13 type III dont l'arrière de la caisse a été coupé. Cette construction de grande dimension semble être réalisée en bois et en métal. Les chenilles du véhicule ont, quant à elles, été empruntées à une chenillette Carden-Loyd britannique. La légende de la photo mentionne qu'il s'agit d'un monument dédié aux Cyclistes-frontière. Il est situé dans une caserne allemande occupée par l'Armée belge après la Seconde Guerre mondiale. Toutefois, la devise latine présente sur le blindage de caisse du véhicule est celle du 13^e régiment de Ligne : « *Nec jactantia nec metu* » (Sans forfanterie ni crainte)⁶⁵¹. Il demeure donc une grande part d'ombre sur ce monument. À qui est-il réellement dédié ? Où se situe-t-il précisément ? Pourquoi l'avoir construit là ? Pourquoi un T.13 ? Existe-t-il encore ? Malgré nos recherches, nous n'avons pas encore pu éclaircir ces questions. La représentation physique d'un blindé sur un monument aux morts ou un mémorial n'est pas une nouveauté. En effet, après la Première Guerre mondiale, les blindés sont représentés sur quelques monuments, comme à Pozières ou Cambrai⁶⁵². Cette

⁶⁴⁹ « Quelques pensionnaires remarquables », dans *Tank Museum News*, n°55, mars 1999, p. 19-24.

⁶⁵⁰ SIMON E., « Les blindés belges en mai 1940. Un point de la situation », dans *Bulletin d'information du Centre Liégeois d'Histoire et d'Archéologie Militaire*, octobre-décembre, t. IX, fasc. 12, octobre-décembre 2006, p. 61-72.

⁶⁵¹ CHAMPAGNE J., *L'infanterie. Historiques, traditions, et insignes distinctifs des unités de l'infanterie belge 1940-1985*, Arlon, Everling, 1986, p. 68.

⁶⁵² BECKER A., *Les monuments aux morts. Patrimoine et mémoire de la Grande Guerre*, Paris, Errance, 1988, p. 41.

représentation du chasseur de char belge est une métonymie, car les morts sont présents par leur arme : le T.13.



Monument représentant un T.13 de type III localisé en Allemagne. (Source : Belgian Tank Museum)

c) Dans le modélisme

Dans la culture actuelle, les blindés suscitent encore une certaine curiosité, voire une fascination chez les adultes et les enfants. Bien qu'en Europe les canons se soient tus (à l'exception du conflit ukrainien), les chars continuent à être des symboles de la force et de la puissance mécanique. Ces aspects font que ces véhicules ont toujours une place dans la culture matérielle actuelle. Outre les œuvres sous forme de livres ou de films déjà présentées au début de ce mémoire (à savoir *Un tank nommé « éternité »* « *Cette machine tue les fascistes* », ou encore les films *Fury* et *Lebanon*), le grand public peut croiser le monde des chars via des jouets et maquettes réalisés en plastique ou en résine.

Contrairement à certains modèles de chars très répandus dans le monde du jouet ou du modèle réduit, le T.13 n'a qu'une petite place dans le monde du jouet et du modélisme. Outre des

modèles réduits en résine et des maquettes « faites maison », le chasseur de char belge n'a jamais existé sous forme de jouet. En général, le monde du jouet a tendance à copier les formes des chars en service dans les différentes armées nationales⁶⁵³. La raison principale de l'absence de ce véhicule est sa distribution limitée à l'Armée belge. Cela limite le public d'acheteurs potentiels. Il ne serait donc pas rentable de produire des T.13 « jouets » en grand nombre. Toutefois, une marque de maquettes (en l'occurrence Retrokit) et quelques passionnés réalisent tout de même des maquettes de T.13 de type I, II et III de façon artisanale. En voici quelques exemples.



Maquette d'un T.13 type III réalisée de manière artisanale. Malheureusement, l'auteur de celle-ci a commis plusieurs erreurs. La première est que le soldat représenté est un Chasseur ardennais, alors que le T.13 n°3367 appartenait aux Cyclistes-frontière. (Source : <http://atf40.forumculture.net/t1650p1-le-corridor-des-panzers-uber-die-maas> (page consultée le 2/10/2016).)

⁶⁵³ REMISE J., « Les blindés jouets », dans *Gazette des armes*, n°148, décembre 1985, p. 62-66.



Maquette de T.13 de type I ou II commercialisée par Retrokit. (Source : <http://www.network54.com/Forum/47210/thread/1201465417/T-13+type+I> (page consultée le 15/09/2016))



Maquettes en Lego de T.13 type III (à gauche) et de T.15 réalisées par un auteur anonyme. Même si les formes du T.13 peuvent paraître imprécises, cette maquette reprend les caractéristiques principales de l'engin : une tourelle ouverte à l'arrière, une caisse assez carrée et deux phares en verre sur le pare-brise. (Source : <http://flickrhivemind.net/Tags/1940,t13/Interesting> (page consultée le 9/09/2016))

Ces maquettes ne sont pas des jouets. Cependant, comme ceux-ci, elles sont porteuses d'interactions sociales mettant en scène différents acteurs⁶⁵⁴.

Le premier est le fabricant. Dans le cas de maquettes, il peut s'agir du maquettiste, mais aussi du fabricant de pièces (il est assez rare qu'une maquette soit faite sans aucune pièce préfabriquée). Suit ensuite le collectionneur. Il est le principal utilisateur du produit en l'exposant dans ses vitrines. Il peut également être le fabricant de l'objet. Enfin, le public est le récepteur de l'image donnée par la maquette. Nous avons remarqué sur les forums de maquettistes que les T.13 sont généralement assez méconnus, mais suscitent l'enthousiasme des internautes⁶⁵⁵. Contrairement au jouet, un modèle réduit favorise l'image à la fonction ludique. Il s'agit en effet de donner une image la plus fidèle possible du T.13. La seule exception trouvée est un T.13 réalisé en Lego. En effet, il ne cherche pas à imiter parfaitement la forme du T.13. De par ses contours généraux, une personne connaissant le véhicule original peut reconnaître le T.13 sans trop d'hésitation. Là non plus, le but n'est pas de jouer. Ce type de représentation de T.13 n'est pas conçu pour jouer, il s'agit plus d'un objet de collection.

d) Les arts graphiques et objets dérivés

Bien entendu, le T.13 est encore présent dans la culture matérielle actuelle via le dessin et certains objets dérivés. Il serait impossible de donner la liste de toutes les représentations de ces automoteurs antichars réalisées par des artistes après la guerre. Nous allons seulement présenter quelques réalisations effectuées pour des livres, des cartes de visite, ou même des fanions. Certains de ces dessins sont fortement stylisés ou quelque peu maladroits. Pourtant, il est toujours possible de reconnaître l'engin par la forme utilisée par l'artiste pour le représenter.

⁶⁵⁴ BROUGERE G., *Jouets et compagnie*, Paris, Stock, 2003, p. 42-46 ; VINCENT S., *Le jouet et ses usages sociaux*, Paris, La dispute, 2001, p. 42.

⁶⁵⁵ Par exemple, sur le forum *Missing Lynx* : <http://www.network54.com/Forum/47210/thread/1201465417/T-13+type+I> (page consultée le 15/09/2016)).



Fanion réalisé pour le Belgian Tank Museum. Nous apercevons l'image d'un T.13 type I ou II en bas de celui-ci. Le fait de trouver un T.13 sur un fanion du Tank Museum montre l'importance de cette pièce dans la collection du MRA et dans l'histoire des blindés belges. (Source : photo de Pierre Muller au Belgian Tank Museum)



Carte de vœux réalisée pour le Belgian Tank Museum. À l'extrême gauche, nous retrouvons un T.13 type III. Il semble que le dessin de celui-ci ait été inspiré par la maquette présente au musée. En effet, comme sur celle-ci, le fusil-mitrailleur est sorti de la tourelle et posé sur le blindage du véhicule. À droite du véhicule, un char Sherman « Firefly » et un M.47 Patton, deux autres véhicules ayant servi dans l'Armée belge. Les trois véhicules sont représentés selon l'ordre chronologique, avec les arcades du Cinquantenaire en arrière-plan. (Source : Belgian tank museum)



Ici, une illustration de T.13 type III orne la couverture d'un livre sur la campagne de mai 1940. Remarquons le tracé assez particulier de la tourelle qui garde toutefois son ouverture arrière. (Source : DE FABRICECKERS E., *La Campagne de l'Armée belge en 1940*, Bruxelles, Rossel, 1978.)

E. Conclusion du chapitre

Du 18 au 28 mai 1940, les T.13 sont engagés face aux troupes allemandes. Malgré quelques succès, comme à Knesselaere, Vinkt, ou encore Ronsele, ils ne peuvent endiguer le flot des agresseurs. Il faut dire qu'engagés par petits groupes, voire isolément, ils ne peuvent résister longtemps aux masses allemandes. Dans un article, Mathias André émet l'hypothèse que, engagés au sein de grandes unités mobiles antichars, ces engins auraient pu prélever un plus lourd tribut aux panzers. Cela est plausible vu les bons résultats engrangés par les T.13 ayant rencontré des chars allemands.

Le 28 mai 1940, les équipages de T.13 doivent déposer les armes avec le reste de l'Armée belge. Les témoins racontent qu'ils éprouvèrent une grande tristesse et un profond sentiment d'incompréhension en quittant leurs véhicules. Ces deux sentiments s'expliquent par le fait que le T.13 est pour eux une « maison » dans laquelle ils vécurent d'intenses. Ils ont donc beaucoup d'affection pour leur véhicule. Après cet épisode, les T.13 survivants changent de propriétaires. Ils passent aux mains des Allemands qui les réutilisent dans diverses fonctions, comme blindés de lutte contre les partisans, véhicules de propagande, ou encore comme tracteurs. Ainsi, après sa carrière opérationnelle dans l'Armée belge, le chasseur de char connaît une deuxième vie. Le concept de canon antichar monté sur chenillette n'a pas disparu après la campagne de mai 1940. Ce type d'arme bon marché pouvant causer des dégâts importants à des formations blindées, il est tout naturel que les Allemands en fassent usage à la fin de la guerre. Parmi la gamme de véhicules de ce type créés durant cette période, nous avons remarqué le Pak 40/4 auf Raupenschlepper. Comme le T.13, il s'agit d'un canon antichar monté sur le châssis d'une chenillette de transport. Dans l'après-guerre, l'Armée belge, disposant de châssis Loyd Carrier dépassés, va une nouvelle fois créer un canon antichar automoteur : le CATI. Au sein de l'Armée belge, il s'agit du descendant direct du T.13.

Enfin, nous avons étudié la représentation du T.13 dans la culture matérielle actuelle. Nous avons commencé par aborder l'histoire du dernier T.13 visible par le public. Il est conservé au Musée Royal de l'Armée à Bruxelles. Conservé en Autriche, ce ne fut qu'après maintes péripéties qu'il fut rendu à la Belgique. Par après, nous avons vu que le T.13 avait été représenté sous forme de monument situé dans une base occupée par l'Armée belge quelque part en Allemagne. Nous n'avons pas omis d'aborder le monde du modélisme. Cela s'est avéré pertinent. Il faut constater que certains maquettistes et fans de Lego ont donné une

seconde vie au T.13 en choisissant de le représenter. Nous avons aussi brièvement abordé les représentations graphiques du T.13 sur le papier et les tissus. Dans certains cas, le véhicule est clairement mis en avant, en couverture de livre ou sur un fanion par exemple.

Ce chapitre nous a montré que l'histoire d'un véhicule ne se limite pas à sa carrière opérationnelle au sein de l'armée qui l'a utilisé. Outre leur service dans l'Armée belge, les T.13 possèdent également une histoire dans les forces armées allemandes. Malgré la quasi-disparition du véhicule sous sa forme matérielle (a priori, il n'en reste qu'un seul exemplaire), le T.13 continue à vivre sous différentes formes, comme l'art monumental, le modélisme, ou le dessin et certains objets dérivés.

XI) Conclusion

Dans son ouvrage intitulé *Mémoires d'objets. Histoires d'hommes*⁶⁵⁶, François Bertin⁶⁵⁷ déclare que, derrière chaque arme, chaque objet guerrier, se trouve(nt) un ou plusieurs hommes. Les objets aujourd'hui inanimés ont une vie passée avec les hommes. C'est pour cette raison qu'ils nous interrogent, nous interpellent. En cela, ils sont exceptionnels⁶⁵⁸.

Au cours de ce mémoire, nous avons interrogé les sources historiques sur un objet aujourd'hui immobile, le T.13. Nous avons eu à cœur de ne pas l'étudier isolément. Nous avons voulu voir comment celui-ci a été conçu et utilisé par les hommes. Scruter cette relation réciproque d'appartenance entre le blindé et les humains est la pierre angulaire de ce mémoire. C'est également l'élément qui en fait son originalité au niveau scientifique. Bien que des scientifiques⁶⁵⁹ aient analysé des armes d'une manière anthropocentrée, aucun d'entre eux ne s'est encore penché sur des blindés. Pour l'instant, seules des œuvres artistiques comme des bandes dessinées (*Cette machine tue des fascistes*) ou des films (*Lebanon*, *Fury*) se sont attelées à cette tâche.

Le lien unissant l'objet et la société humaine débute dès la création de celui-ci. Le T.13 n'échappe pas à cette règle. Sa création est conditionnée par toute une série de desiderata de différentes natures émis par les décideurs politiques et militaires. Le premier identifié est le besoin belge d'armes antichars mobiles. Dans les deux tactiques de défenses prônées par l'Armée belge de l'entre-deux-guerres, ce type d'armement est absolument nécessaire pour contrer les attaques blindées. À la lecture des sources, il est clair que la création du T.13 n'est pas seulement subordonnée à des desiderata militaires. La conception et la production de nouvelles armes lourdes sont généralement des opérations coûteuses pour les États. Il est donc normal que les instances politiques et militaires belges aient veillé à ce que le T.13 soit un véhicule assez peu coûteux et que sa production puisse être confiée à l'industrie nationale. Une autre donnée importante dans le choix d'une arme comme le T.13 est la symbolique politique. Cet engin étant un canon antichar automoteur, il est clairement une arme défensive. Le choix de ce type d'armement corrobore la politique internationale menée par la Belgique. Celle-ci est marquée par une neutralité vis-à-vis des pays voisins et par la volonté de ne pas

⁶⁵⁶ BERTIN F., *Mémoires d'objets. Histoires d'hommes*, Rennes, Éditions Ouest-France, 2004.

⁶⁵⁷ François Bertin est un auteur et photographe français spécialisé dans la thématique de l'objet et du patrimoine. Il a écrit de nombreux ouvrages de vulgarisation sur les objets civils et militaires.

BERTIN F., *op. cit.*, p. 1.

⁶⁵⁸ BERTIN F., *op. cit.*, p. 5.

⁶⁵⁹ Comme François Cochet et Stéphane Audoin-Rouzeau par exemple.

les provoquer avec un armement offensif. Sur le plan de la politique intérieure, le T.13 fait également consensus, même auprès des partis traditionnellement plus pacifistes comme le Parti Ouvrier belge ou le Parti Communiste. La mise au point du véhicule a également été influencée par les expériences menées par d'autres nations européennes, et plus particulièrement en Grande-Bretagne. La collaboration entre l'industrie belge et britannique avait déjà donné naissance à un canon antichar automoteur : le Mark VI. Toutefois, celui-ci possédait des capacités insuffisantes. Cet essai permet aux Belges de développer un automoteur à partir d'un châssis plus lourd : le T.13. Les deux premières versions de cet engin, caractérisées par un canon tirant vers l'arrière, n'étaient pas parfaites non plus. La troisième mouture, par contre, était nettement plus performante.

Il est important pour l'Homme de donner une ou des fonctions précises à l'objet qu'il crée. Théoriquement, ces fonctions prédéfinies doivent permettre aux équipages d'utiliser toutes les capacités de leur engin. Les fonctions accordées aux T.13 sont au nombre de trois : la destruction des chars adverses, l'appui de l'infanterie et la chasse aux parachutistes. Cette dernière, déterminée suite à l'attaque de la Norvège, séduisante sur papier, a nettement moins porté ses fruits sur le terrain. Comme c'est parfois le cas dans le domaine de l'armement, la théorie est dépassée par la pratique du champ de bataille. Après avoir décidé de sa mise en production et des rôles alloués aux véhicules, il est important de déterminer quels seront ses utilisateurs. Dans le cas du T.13, il s'agira des unités chargées de la défense des frontières de l'Est, de la cavalerie, de l'infanterie, des unités couvrant les places fortifiées de Liège et Namur, ainsi que de la gendarmerie. Le T.13 est donc une arme assez largement diffusée au sein de l'Armée belge, même si dans les faits, tous les exemplaires commandés ne pourront être livrés avant la capitulation de mai 1940.

Nous avons vu concrètement quelles étaient les capacités mécaniques du véhicule en portant notre regard sur ses capacités à se mouvoir, à protéger ses équipages et à éliminer les menaces adverses. La mobilité du T.13 est assez variable selon les versions de l'engin. En effet, les T.13 de type I et II sont moins performants que ceux de dernière génération. Bien que la mobilité des T.13 soit acceptable, les engins des deux premiers types sont handicapés par un train de roulement mettant en œuvre une roue de renvoi au niveau du sol, ce qui imite leur capacité de franchissement de certains obstacles. Signalons également que, malgré sa bonne mobilité, le T.13 souffre de quelques défauts, comme un poids trop lourd pour son châssis, une certaine sensibilité au froid (au niveau du moteur notamment) et une suspension assez dure. Concernant la protection, les équipages ne doivent pas se protéger que des tirs adverses.

Le mauvais temps et la mécanique du char elle-même peuvent devenir des agresseurs pour le soldat servant le T.13. Pour se protéger de toutes ces atteintes apportées par le milieu de combat, le véhicule propose des bâches, des vêtements adaptés au véhicule, mais aussi un blindage. Celui-ci est notoirement insuffisant face à des tirs d'armes lourdes, mais il reste tout de même suffisant pour contrer la ferraille du champ de bataille et des balles de fusil. Face à l'insuffisance de la protection matérielle, les équipages se tournent vers la protection spirituelle. Nous avons en effet retrouvé des documents et des témoignages présentant des scènes de prière. Se tourner vers la religion pour trouver une protection est assez fréquent parmi les équipages de blindés et les soldats en général. Les chars, objets de mort, peuvent alors devenir des objets de culte en servant d'autel. Concernant la destruction des menaces adverses, le T.13 met à disposition une panoplie d'armes performantes. Elle comprend un canon antichar de 47 mm pouvant également engager l'infanterie à l'aide d'obus explosifs, d'un fusil mitrailleur amovible, et d'un revolver distribué à chaque membre d'équipage. Profitant de ce passage sur l'armement du T.13, nous avons abordé la thématique de son orientation. Sur les T.13 des deux premiers types, le redoutable canon de 47 mm, ainsi que le fusil-mitrailleur sont orientés vers l'arrière. Pourquoi? Une légende vivace veut que cette orientation soit due à la politique de neutralité affichée par la Belgique. Il semble bien que cette orientation pour le moins particulière soit le résultat de considérations mécaniques et physiques. Même si cette situation illustre bien la volonté de disposer d'une armée purement défensive, cette implantation ne résulte pas de considérations politiques. Le T.13 type I ou II n'est pas le seul véhicule possédant cette originalité. Français, Anglais, et Belges eux-mêmes (avec des autos-mitrailleuses Minerva) se sont dotés d'engins ayant un armement tourné vers l'arrière.

Nous nous sommes aussi penché sur la manière dont le T.13 est utilisé par ses membres d'équipage. Nous voyons que le chef de pièce-pointeur, le chauffeur, le chargeur-tireur et l'éventuel quatrième membre d'équipage possèdent chacun une tâche différente à laquelle ils ont été drillés durant leurs entraînements et les exercices. De plus, chacun de ceux-ci occupe un poste différent dans le véhicule. Malgré les différences existant dans leurs tâches, les mouvements effectués par leurs corps ont pour but de faire fonctionner le blindé et de profiter pleinement de sa force mécanique. Cette force mécanique peut mettre à mal les corps de ses équipages en prenant à partie leur ouïe, leur odorat, leurs muscles, etc. À cela, ajoutons les troubles propres au combat, comme la peur, le stress et l'épuisement. Pour lutter contre ces attaques, les équipages de T.13 utilisent différents moyens, comme l'entraînement, l'alcool, le

tabac, ou encore l'exemple donné par les soldats de la Première Guerre mondiale. Malgré la dureté de la vie d'un équipage de T.13 et les points faibles du véhicule, il semble que ce véhicule ait été, de manière générale, apprécié par ses équipages, par les autres soldats, ainsi que par les civils.

Après avoir étudié le T.13 comme un objet utilitaire, nous avons observé de plus près ses rapports avec la culture militaire et civile. Tout d'abord, la culture militaire. Via plusieurs canaux, les équipages marquaient leur appartenance au T.13, et vice-versa. Ces canaux montrent également l'affection que peuvent avoir les équipages pour leurs véhicules. Le premier est de nommer le véhicule. Nommer son arme est un fait classique dans la culture militaire. Cette démarche permet de créer une certaine intimité avec celle-ci. Le port d'insignes spécifiques indique l'appartenance aux véhicules. À l'inverse, les équipages s'approprient leurs véhicules en les personnalisant via le « Hull art ». Cette pratique consistant à peindre des dessins sur les cuirasses des blindés est très développée dans le cas des T.13. Un autre pan de la culture militaire indiquant l'appropriation de l'objet par l'homme sont les rites rythmant la vie militaire. Exercices, défilés et autres concours sont autant d'occasions pour les équipages de T.13 d'apprendre à devenir maîtres de leurs engins, et de présenter cette maîtrise aux yeux de tous. Nous avons analysé comment le T.13 pouvait servir à exalter la virilité masculine. Puis, nous nous sommes penché sur l'impact culturel du T.13 sur le monde civil. Grâce aux sources disponibles, nous avons remarqué que ce dernier avait une approche différente du blindé selon en temps de paix ou de guerre. En temps de paix, le cinéma, la presse ou plus souvent les défilés sont des moyens d'approche du T.13 par les civils. En temps de guerre, la nécessité de protection rapproche certains civils des T.13. Toutefois, ce rapprochement entre T.13 et civils ne se fait pas toujours sans heurts, car deux des trois témoignages relatés dans notre travail montrent une certaine méfiance des militaires vis-à-vis des civils.

Nous avons terminé en voyant comment le T.13 a survécu à la défaite, de quelle manière l'Armée allemande l'a réutilisé et dans quelles fonctions. Nous en avons relevé trois : blindé de lutte contre les partisans, objet de propagande et tracteur utilitaire. Nous nous sommes également intéressé à la survivance du concept de chenillette antichar en analysant deux cas particuliers : le RSO Pak 40 et le CATI. Ces deux véhicules entretiennent de nombreux points communs avec le T.13. Le CATI est même considéré comme son descendant direct. Nous avons porté notre regard (au sens physique du terme) sur les objets permettant de « voir » le T.13 à l'heure actuelle. Le dernier T.13 existant est conservé au Musée Royal de l'Armée à

Bruxelles. Toutefois, il est également possible de le contempler sur des monuments, en maquette, ou en dessin.

Étudier un blindé en tenant compte de sa place dans la société humaine a été loin d'être une sinécure. Nous devons non seulement observer attentivement l'objet lui-même en analysant ses performances et les conditions de vie qu'il offre à son équipage. Il était également important de porter attention au monde qui l'entoure, de sa création à aujourd'hui. Il faut être capable de considérer les liens entre l'engin et les mondes politiques, économiques, militaires et civils. Une étude du véhicule avant, pendant et après sa période de service est nécessaire. La période avant le service actif est très importante dans l'histoire d'un véhicule. Elle montre les hésitations et les choix des ingénieurs, des militaires et des hommes politiques. La période après service est également très intéressante. En effet, elle donne lieu à des productions diverses autour du blindé, comme des maquettes et des objets dérivés. Ces dernières peuvent être réalisées par des anciens membres d'équipage (comme celle du Tank Museum), mais aussi par des personnes lambda, qui, à leur manière, font revivre cet engin tombé dans les oubliettes de l'histoire. Du début à la fin, l'histoire du T.13 restera ainsi une histoire d'Hommes.

XII) Bibliographie

A. Sources

Pour certains de ces fonds, nous n'avons pas pu noter le numéro d'inventaire, le fonds d'archives n'étant pas inventorié.

a) Documents écrits

Annales parlementaires du Sénat. Séance du 4 mai 1937, p. 1217-1225, sur <http://www.senate.be/handann/S0038/S00383616/S00383616.pdf> (page consultée le 16/09/2016).

BRUXELLES, Belgian Tank Museum : *Fonds T.13*.

BRUXELLES, Centre de documentation du Musée de l'Armée : *Moscou*, n°193.

n°228.
n°279.
n°398.
n°420.
n°531.
n°732.
n°740.
n°1028.
n°1320.
n°1521.
n°2046.
n°2321.
n°3284.
n°3326.
n°3355.
n°3361.
n°4330.
n°4346.
n°4381.
n°4431.
n°4544.
n°4649.
n°5164.

: *Dossiers personnels*, n°4457.
n°04973.
n°12306.
n°12840.
n°13243.
n°13906.

BRUXELLES, Institut Emile Vandervelde : *Fonds Emile Vandervelde*, EV/I/205.

: *Rapports des séances du Conseil général 1936*.

MARCHE-EN-FAMENNE, Musée des Chasseurs ardennais, *Fonds Seconde Guerre mondiale*.

b) Films

SCHOUKENS G., *Ceux qui veillent. La Belgique est bien défendue*, Les Productions Gaston Schoukens et Paramount, 1939, sur <https://www.youtube.com/watch?v=amj1HSr9ss8> (page consultée le 9/08/2016).

Film de la famille Préaux de Ghlin, Mons, Mons Memorial Museum, 1939-1944.

c) Témoignages

BRUXELLES, Belgian Tank Museum, *Fonds T.13. : Commandant MODERA, Campagne de 1940. Souvenirs du Commandant Adrien Modera*, s.l., s.d..

BRUXELLES, Belgian Tank Museum, *Fonds T.13 : La guerre !!!... 10 mai 1940...avec le 0546...*, s.l., s.d..

BRUXELLES, Centre d'Etudes et de documentation Guerre Et Sociétés Contemporaines, CEGES AB 382 : Soldat PERVEUX, *Récit de la bataille de la Lys. Tireur sur T.13. Mai 1940*, Seraing, 1984.

d) Presse

« Toujours au poste, l'armée veille. Nos soldats dans la neige », dans *Le Patriote illustré*, n°6, 11 février 1940, p. 82-83.

B. Travaux sources

a) Manuels

ARMÉE BELGE. MINISTÈRE DE LA DÉFENSE NATIONALE. ÉTAT-MAJOR GÉNÉRAL DE L'ARMÉE, *Instruction générale n°10. Instruction générale des chauffeurs de chenillettes*, Bruxelles, Institut géographique militaire, 1949.

ATELIERS DE CONSTRUCTION DE FAMILLEUREUX, *Tracteur Vickers-Carden-Loyd T.13 B3. Instructions de conduite et d'entretien*, Seneffe, s.d..

COMMANDANT EN CHEF DES FORCES DE TERRE, DE MER ET DE L'AIR, *Annexe n°2 « Arme blindée »*. À la note d'orientation sur l'emploi des armes, s.l., 1943.

MINISTÈRE DE LA DÉFENSE NATIONALE. ÉTAT-MAJOR GÉNÉRAL DE L'ARMÉE, *Bulletin d'information des officiers de réserve*, Bruxelles, Institut cartographique militaire, 2^e trimestre 1939, p. 155.

b) Littérature militaire

DE GAULE C., *Vers l'armée de métier*, Paris, Berger-Levrault, 1944.

GUDERIAN H., *Achtung Panzer ! Die Entwicklung der Panzerwaffe, ihre Kampftaktik und ihre operativen Möglichkeiten*, Stuttgart, Union Deutsche Verlagsgesellschaft Stuttgart, 1937.

HACKER O. H. e.a., *Heigl's Taschenbuch der Tanks*, Vol. I, Munich, Lehmanns, 1935.

LIDDELL HART B., *The Memoirs of Captain Liddell Hart*, V. 2, Londres, Cassell, 1965.

MIKSCHÉ F. O., *Blitzkrieg. Etude sur la tactique allemande de 1937 à 1943*, Harmondsworth, Editions Pingouin, 1944.

VAN OVERSTRAETEN R., « Vers l'armée de demain », dans *Bulletin belge des sciences militaires*, novembre 1932, p. 385-398.

C. Travaux

a) Outils

- Dictionnaires et encyclopédies biographiques

GRAF O. e.a. (dirs.), *Neue Deutsche Biographie*, n°6, Berlin, Duncker und Humblot, 1971.

LAVALLEYE J. (prés.), *Biographie nationale*, t. XXXVIII, Bruxelles, Bruylant, 1973-1974.

OTMAR K. (dir.), *Neue Deutsche Biographie*, n°17, Berlin, Duncker und Humblot, 1994.

ROBERTS-JONES P. (prés.), *Nouvelle biographie nationale*, t. 6, Bruxelles, Académie Royale des Sciences, des Lettres et des Beaux-Arts de Belgique, 2001.

WILLIAMS E.T. et NICHOLLS C.S. (éds.), *The dictionary of national biography*, Oxford, Oxford University Press, 1981.

- Dictionnaires et encyclopédies d'histoire générale

CORDELIER S., *Le dictionnaire historique et géopolitique du 20^e siècle*, Nouvelle édition revue et augmentée, Paris, La Découverte, 2005.

DELFORGE P., DESTATTE P. et LIBON M., *Encyclopédie du Mouvement wallon*, t. II, Charleroi, Institut Jules Destrée, 2000.

HASQUIN H. (dir.), *Dictionnaire d'histoire de Belgique. Vingt siècles d'institutions. Les hommes, les faits*, Bruxelles, Didier Hatier, 1988.

LE NAOUR J.-Y. (dir.), *Dictionnaire de la Grande Guerre*, Larousse, 2008 (A présent).

- Dictionnaires et encyclopédies de socio-psychologie

BORLANDI M. e.a. (dirs.), *Dictionnaire de la pensée sociologique*, Paris, Presses Universitaires de France, 2005.

DORON R. et PAROT F. (dirs.), *Dictionnaire de psychologie*, Paris, Presses Universitaires de France, 1991.

- Dictionnaires et encyclopédies sur le thème des armes

CHAMBERLAIN P. et DOYLE H., *Encyclopedia of German Tanks of World War Two*, Londres, Arms & Armour, 1999.

FORTY G., *L'encyclopédie illustrée des tanks*, Terres Editions, Paris, 2013.

FOSS C. e.a., *Panzer und andere Kampffahrzeuge von 1916 bis heute*, Cologne, Buch und Zeit verlagsgesellschaft, 1978.

HOGG I. et WEEKS J., *Pistols of the world*, Londres, Arms and Armour Press, 1978.

HOGG I. et WEEKS J., *The illustrated encyclopedia of military vehicles*, Londres, Hamlyn, 1980.

TREWHITT P. et MC NAB C., *Fighting vehicles of the world*, Rochester, Grange Books, 2004.

VANDERVEEN B., *Historic military vehicles directory*, Londres, After the Battle, 1989.

WARE P., *The World Encyclopedia of Military Vehicles: A Complete Reference Guide to Over 100 Years of Military Vehicles, from Their First Use in World War I to the Specialized Vehicles Deployed Today*, Londres, Anness Publishing, 2010.

JACKSON R., *Chars et véhicules blindés*, Bath, Parragon, 2008.

TUBERGUE J.-P. (dir.), *L'encyclopédie des armes. Les forces armées du monde. Chasseurs de char 1939-1945*, Paris, Editions Atlas, 1985.

- Outils portant sur d'autres thématiques

OLLIER A. (dir.), *Encyclopédie thématique. Culture*, vol. 5, Paris, Encyclopaedia Universalis, 2005.

QUIÉVREUX L., *Dictionnaire du dialecte bruxellois*, 5^e éd., Bruxelles, Libro-Sciences, 1985.

REY A. (dir.), *Le Petit Robert. Dictionnaire alphabétique et analogique de la langue française*, Paris, Le Robert, 2014.

b) Ouvrages et études

- Ouvrages sur l'histoire militaire et l'histoire de l'armement

AILLERET C., *Histoire de l'armement*, Paris, Presses Universitaires de France, 1948 (Que sais-je ?).

ANDRÉ J.-P. et ANDRÉ O. (dirs.), *Hors-série Gazette des uniformes. Les équipages de chars de combat 1935/1940. La campagne de mai-juin 1940*, Paris, Regi'arm, 2006.

AUDOIN-ROUZEAU S., *Les Armes et la chair : trois objets de mort en 14-18*, Paris, Armand Colin, 2009.

COUNE F., *Les casques militaires français 1864-2015*, Paris, Histoire et collections, 2015, (Guide Militaria, n°9).

DAGNAS J., *Les casques de combat du monde entier de 1915 à nos jours*, t. 1, Paris-Limoges, Charles Levauzelle, 1984.

DEARY T., *Horreur dans les tranchées. 1914-1918*, Toulouse, Milan, 2003.

FLETCHER D. et ROYAL ARMoured CORPS TANK MUSEUM, *Mechanised Force. British tanks between the wars*, Londres, H.M. Stationery Office, 1991.

FOSS C.F. et MC KENZIE P., *The Vickers tanks. From Landships to Challenger*, Wellingborough, Thorsons Publishing Group, 1988.

FUNCKEN L. et FUNCKEN F., *L'uniforme et les armes des soldats de la guerre 1939-1945*, t. 1, Tournai, Casterman, 1972.

FUNCKEN L. et FUNCKEN F., *L'uniforme et les armes des soldats de la guerre 1939-1945*, t. 3, Tournai, Casterman, 1974.

GOODENOUGH S., *Great land, sea, and air battles of World War II*, Londres, Peerages Books, 1988.

KAPLAN P., *Chariots of fire. Tanks and tanks crews*, Londres, Aurum, 2003.

MILSOM J. et CHAMBERLAIN P., *German Armoured Cars of World War Two*, Londres, Arms & Armour Press, 1974.

QUILLET P., *Le Chemin le plus long. Chronique de la compagnie de chars de combat du général De Gaulle (1940-1945)*, Paris, Maisonneuve et Larose, 1997.

SEARLE A., *Armoured Warfare: A Military, Political and Global History*, Londres-New York, Bloomsbury Academic, 2017.

SPIELBERGER W., *Beute-Kraftfahrzeuge und Panzer der deutschen Wehrmacht*, Stuttgart, Motorbuch Verlag, 1989.

SPIELBERGER W., *Sturmartillerie. Self-Propelled Guns and Flaks Tanks*, Fallbrook, Aero Publishers, 1967.

THE ROYAL ARMoured CORPS TANK MUSEUM, *The inter war period 1919-1939*, Bovington, Royal Armoured Corps Centre, 1968.

WENKIN H., *Sortis de l'enfer. Les tanks ont 100 ans*, Neufchâteau, Weyrich, 2016.

WHITE B. T., *British tanks and fighting vehicles 1914-1945*, Londres, Ian Allan, 1970.

WILMOTT H., CROSS R. et MESSENGER C., *World War II*, Dorling Kindersley Limited, Londres, 2004.

- Ouvrages sur l'Armée belge et ses traditions

BRABANT W. e.a., *La cavalerie belge au fil des siècles*, Aleur, Editions du Perron, 2014.

CHAMPAGNE J., *Emblèmes de cavalerie*, Arlon, Everling, 1970.

CHAMPAGNE J., *L'infanterie. Historiques, traditions, et insignes distinctifs des unités de l'infanterie belge 1940-1985*, Arlon, Everling, 1986.

CHAMPAGNE J., *Les véhicules blindés de l'Armée belge. The armoured vehicles of the Belgian Army 1914-1974*, Arlon, Everling, 1975.

HUYGHEBAERT U., *Evolutie van de belgische militaire kentekens* 2009, s.l., La Défense, 2009.

PLASSCHAERT J., *Royaume de Belgique. Les souverains. Les Ministres de la Guerre/de la Défense (nationale). Les Chefs de l'État-major général/de la Défense. Les Chefs de la Maison militaire du Roi (de 1830 à nos jours)*, Bruxelles, Union Royale Nationale des Officiers de Réserve de Belgique, 2014.

VERHAEGEN G., *Historique succinct de la Cavalerie belge*, St Michel-lez-Bruges, Huyghebaert et fils, 1957.

- Ouvrages sur l'avant-guerre et la campagne de mai-juin 1940

CHAMPION L., 1940. *La guerre du sanglier. Des coteaux frontaliers aux rives de la Lys*, Braine-l'Alleud, J.-M. Collet, 1990.

COCHET F., *Les soldats de la drôle de guerre. Septembre 1939-mai 1940*, Paris, Hachette, 2004.

CRAHAY A., *L'Armée belge entre les deux guerres*, Bruxelles, Louis Musin, 1978.

DE FABRIBECKERS E., *La Campagne de l'Armée belge en 1940*, Bruxelles, Rossel, 1978.

DE FABRIBECKERS E., *La Campagne de l'Armée belge en 1940*, Lummen, exemplaire édité par l'auteur, 1966.

DELHEZ J.-C., *Les Chasseurs ardennais. Debout sur la frontière, fidèles et courageux*, Neufchâteau, Weyrich, 2015.

DUMOULIN M. e.a. (dirs.), *Nouvelle Histoire de Belgique*, vol. 2, Bruxelles, Complexe, 2006 (Questions à l'Histoire).

DUMOULIN M., VAN DEN WIJNGAERT M. et DUJARDIN V., *Léopold III*, Bruxelles, Editions Complexe, 2001.

GEORGES R., *Chronique du 2^e régiment de Chasseurs ardennais du 10 mars 1933 au 10 mai 1940*, Pirmez, Bruxelles, 1988.

JAMART J., *L'Armée belge de France en 1940*, Bastogne, Schmitz, 1994.

JASPAR M.-H., *Souvenirs sans retouche*, Paris, Fayard, 1968.

LEFÈVRE J., *État de la question. La politique pacifiste d'Emile Vandervelde de 1914 à 1938*, Institut Emile Vandervelde, Bruxelles, 2014.

PALLUD J.-P., *Blitzkrieg à l'Ouest. Mai-Juin 1940*, Bayeux, Heimdal, 2000.

TAGHON P., *mai 1940*, Bruxelles, Racine, 2000.

VAN OVERSTRAETEN R., *Albert I - Léopold III : vingt ans de politique militaire belge 1920-1940*, Bruges, Desclée de Brouwer, 1949.

VAN OVERSTRAETEN R., *Dans l'étau*, Paris, Plon, 1960.

VANDERSANDE A., *mai 1940. Les Carabiniers au cœur du combat. Du canal Albert à l'oflag*, Bruxelles, Collet, 1985.

VANWELKENHUYZEN J., *Le gâchis des années 30. 1933-1937*, Bruxelles, Racine, 2007.

VAUVILLIER F., *1940. L'infanterie : corps de troupes, uniformes, équipements, insignes*, Paris, Argout, 1980 (Collection armes et uniformes).

WENKIN H., *Eben Emael. L'autre vérité*, Neufchâteau, Weyrich, 2016.

ZALOGA S., *Blitzkrieg. Armour Camouflage and Markings. 1939-1940*, Londres, Arms and Armour Press, 1980.

- Ouvrages de sociologie-anthropologie et psychologie

ARON R., *Penser la guerre, Clausewitz*, t. 1, Paris, Gallimard, 1976.

AUDOIN-ROUZEAU S., *Combattre*, Amiens, Centre régional de documentation pédagogique de Picardie, 1995.

BOURKE J., *An Intimate History of Killing: Face-to-Face Killing in 20th-Century Warfare*, Londres, Granta Press, 1999.

CAPLOW T. et VENESSON P., *Sociologie militaire*, Paris, Armand Colin, 2000.

CHANDESSAIS C., *La psychologie dans l'armée*, Paris, Presses Universitaires de France, 1959.

COCHET F., *Armes en guerre. XIXe-XXIe siècle. Mythes, symboles et réalités*, Paris, CNRS Editions, 2012.

COLIN J., *Les transformations de la guerre*, Paris, Economica, 1989.

CROCQ L., *Les traumatismes psychiques de guerre*, Paris, Odile Jacob, 1999.

DE LA MAISONNEUVE E., *Le métier de soldat*, Economica, Paris, 2002.

ETZIONI A., *A Comparative Analysis of Complex Organizations*, New York, The Free Press, 1971.

FELD M., *The structure of violence. Armed Forces as Social Systems*, Londres, Sage Publications, 1977.

FREUD S., *Conférences d'introduction à la psychanalyse*, Paris, Gallimard, 1999.

GABRIEL R., *No More Heroes: Madness and Psychiatry in War*, New-York, Hill and Wang, 1983.

GIRARDET R., *La société militaire de 1815 à nos jours*, Paris, Perrin, 1998.

GLASS A.J., *Neuropsychiatry in World War II*, Washington D.C., Office of the Surgeon General. U.S. Department of the Army, 1973.

GOYA M., *Sous le feu. La mort comme hypothèse de travail*, Tallandier, 2014.

GRAY J., *Au combat. Réflexions sur les hommes à la guerre*, Paris, Tallandier, 2013.

MAC NEILL W., *Venice. The Hinge of Europe 1081-1797*, Chicago, The University of Chicago Press, 1974.

RABARDEL P., *Les hommes et les technologies. Approche cognitive des instruments contemporains*, Paris, Armand Colin, 1995.

SCHELLING T. et HALPERIN N., *Strategy and Arms control*, Washington, Pergamon-Brassey's, 1961.

SOURBIER-PINTER L., *Au-delà des armes. Le sens des traditions militaires*, Paris, Imprimerie nationale, 2001.

VAN DOORN J., *The soldier and social change*, Londres, Sage Publications, 1975.

VINCENT S., *Le jouet et ses usages sociaux*, Paris, La dispute, 2001.

- Œuvres de fiction

BOUSQUET P., *Un tank nommé « éternité »*, Metz, Editions Serpenoise, 2010.

PÉCAUD J.-P. et MAVRIC S., *Cette machine tue les fascistes*, Paris, Delcourt, 2016.

- Ouvrages traitant d'autres thématiques

BECKER A., *Les monuments aux morts. Patrimoine et mémoire de la Grande Guerre*, Paris, Errance, 1988.

BERTIN F., *Mémoires d'objets. Histoires d'hommes*, Rennes, Editions Ouest-France, 2004.

BROUGERE G., *Jouets et compagnie*, Paris, Stock, 2003.

DOUCET J.-M. (dir.), *1914-1918. Le Dieu de la guerre. Religion et patriotisme en Luxembourg belge*, Bastogne, Musée en Piconrue, 2013.

GERVEREAU L., *Montrer la Guerre ? Information ou propagande*, Paris, Isthme, 2006.

IZARD C. et CHOUTEAU J., *Le tabac*, Paris, Presses Universitaires de France, 1982 (Que sais-je ? N°87).

LÉAUTÉ J., *Secret militaire et liberté de la presse. Etude de droit pénal comparé*, Paris, Presses universitaires de France, 1957.

c) Articles

• Articles sur l'histoire de l'armement

ANDRÉ M., « 1935-1940. De motorisation. La motorisation », dans *Tanks Museum News*, n°123, 2016, p. 4-37.

ANDRÉ M., « Auto blindée/mitrailleuse T.15 : l'ersatz de char de l'Armée belge », dans *Trucks'n Tanks*, n°48, mars-avril 2015, p. 28-35.

ANDRÉ M., « Canon Anti Tank d'Infanterie 90. Rien ne se perd, rien ne se crée, tout se recycle », dans *Trucks'n Tanks*, n°57, mai-juin 2016, p. 42-45.

AUBIN N., « La motorisation manquée de l'armée britannique », dans *Tank Zone*, n°16, avril-mai 2011, p. 50-64.

CHAMBERLAIN P. et CROW D., « Carrier » dans *AFV*, n°14, Profile Publications, 1970, p. 105-127.

DENIS E. et VAUVILLIER F., « Les chasseurs de char Laffly W 15 TCC et les batteries antichars automotrices », dans *GBM*, n° 85, 2008, p. 6-21.

HENRY DE FRAHAN A., « T.13 : des chenilles pour le « 4,7 » belge », dans *AMI. Le Magazine international des armes*, n°48, mars 1983, p. 81-83.

MAZY G. et VAUVILLIERS F., « Les autos blindés lourds du corps de cavalerie belge 1940 », dans *GBM*, n°84, 2008, p. 18-29.

MAZY G., « T.13 », dans *Tanks Museum News*, n°21, 1988, p. 27-31.

MAZY G., « Un véhicule chenillé belge en Yougoslavie ? », dans *Tanks Museum News*, n°14, 1986, p. 22.

MENAT C., « La destinée européenne du char Mark V, entre Grande-Bretagne et continent. », dans *Tanks Museum News*, n°119, 2015, p. 15-28.

PÉLISSIER F., « Les compétitions « sportives » de chars. Du Canadian Army Trophy au Strong Europe Challenge », dans *Batailles et blindés*, n°74, août-septembre 2016, p. 6-13.

TOUMPSIN C. e.a., « Les blindés de maintien de l'ordre », dans *Tanks Museum News*, n°97, 2010, p. 14-17.

WENKIN H., « Combattre dans un Panther », dans *Batailles et blindés*, n°74, août-septembre 2016, p. 44-59.

WENKIN H., « Le canon automoteur T.13. Qui veut la paix prépare la Guerre », dans *Trucks'n Tanks*, n°17, janvier-février 2010, p. 70-79.

- Articles sur la mécanique du blindé

APPLEYARD E.I., « Les moteurs de chars (1ère partie) », dans *Bulletin de cavalerie*, n°2, mai 1947, p. 19-21.

APPLEYARD E.I., « Les moteurs de chars (2^e partie) », dans *Bulletin de cavalerie*, n°7, octobre 1947, p. 9-13.

DIRECTION GÉNÉRALE DES TROUPES BLINDÉES, « Etude générale sur les tourelles », dans *Bulletin de cavalerie*, n°57, décembre 1951, p. 9-17.

DIRECTION GÉNÉRALE DES TROUPES BLINDÉES, « Etude générale sur les tourelles. 3^e partie », dans *Bulletin de cavalerie*, n°59, février 1952, p. 9-17.

HARRIS-JONES H., « Les chars. Le problème du blindage. », dans *Bulletin de cavalerie*, n°5, août 1947, p. 9-14.

LANGLOIT P., « Plates-formes blindées : roues ou chenilles ? », dans *DSI Hors-Série*, n°12, juin-juillet 2010, sur <http://www.dsi-presse.com/?p=4869> (page consultée le 8/7/2016).

MERCHET J.-D., « Blindés : le duel de la roue et de la chenille », dans *Libération*, 19 août 2008, sur <http://secretdefense.blogs.liberation.fr/2008/09/01/blinds-le-duel/> (page consultée le 10/10/2016).

STASSIN G., « La technique de tir à bord des chars (1^{ère} partie) », dans *Tanks Museum News*, n°97, 2010, p. 4-13.

WENKIN H., « Les blindages à acier trempé », dans *Trucks'n Tanks*, n°10, novembre-décembre 2008, p. 86-87.

WENKIN H., « Fixer la cuirasse », dans *Trucks'n Tanks*, n°6, mars-avril 2008, p. 80-81.

- Articles sur la psychologie du combattant

BECK M., « Les défaillances de l'homme dans les équipages de chars », dans *Revue Militaire Suisse*, n°108, 1963, p. 181-187.

BOURDIEU P., « Les rites comme actes d'instruction », dans *Actes de la recherche en sciences sociales*, n°43, 1982, p. 58-63.

COCHET F., « 1914-1918 : l'alcool aux armées. Représentations et essais typologique », dans *Guerres mondiales et conflits contemporains*, 2006, n°222, p. 27.

FAVERGE J.-M., « L'homme agent d'infirmité et de fiabilité du processus industriel », dans *Ergonomics*, vol. 13, n°3, 1970, p. 301-327.

GOYA M., « La fabrique des soldats », sur <http://lavoiedelepee.blogspot.be/2013/08/la-fabrique-des-soldats.html> (page consultée le 3/02/2016).

MASLOW A., « A Theory of Human Motivation. », dans *Psychological Review*, n°50, 1943, p. 370-396.

MENAT C., « Hommes et machines dans les armées des grandes puissances européennes : les mutations de l'après 1918 », sur https://www.academia.edu/7156284/Hommes_et_machines_les_mutations_de_l_apr%C3%A8s-1918_article_sur_le_blog_%C3%89tudes_g%C3%A9ostrat%C3%A9giques (page consultée le 26/01/2016).

« Pyramide de Maslow. Application au secourisme associatif – 1 », sur <http://deuns.chez.com/ps/maslow/maslow.html> (page consultée le 13/12/2015).

TIRONE L., « Pin-up d'acier. Le "hull art" et les véhicules militaires », dans *Trucks'n Tanks*, n°37, mai-juin 2013, p. 6-9.

WEBER G., « Une vocation : tankiste », dans *L'armée. La nation*, n°8, 1^{er} mai 1957, p. 2-5.

- Articles sur l'Armée belge et ses traditions

CHAMPAGNE J., « Une histoire de béret... », dans *Bulletin d'information du Centre liégeois d'histoire et d'archéologie militaire*, t. IX, fasc. 10, avril-juin 2006, p. 67-68.

MAZY G., « Les Régiments légers », dans *Tanks Museum News*, n°24, 1989, p. 27.

MAZY G., « Le 20^e d'artillerie », dans *Tanks Museum News*, n°22, 1988, p. 6.

SIMON E., « Les casques de l'Armée belge en 1940 », dans *Bulletin d'information du Centre d'histoire et d'archéologie militaire*, t. VIII, fasc. 11, juillet-septembre 2003, p. 61-63.

STASSIN G., « La motorisation de la cavalerie belge », dans *Numéro spécial Tanks Museum News. Cavalerie. Du cheval au moteur 1937-1997*, 1997, p. 23-36.

STASSIN G., « Organisation », dans *Numéro spécial Tank Museum News. Cavalerie. Du cheval au moteur 1937-1997*, 1997, p. 38-52.

SURLÉMONT R., « En 1937, la cavalerie reçoit son premier char de combat : le Renault ACG1 », dans *Numéro spécial Tanks Museum News. Cavalerie. Du cheval au moteur 1937-1997*, 1997, p. 77-81.

SURLÉMONT R., « Le Régiment des Chars de combat (1920-1935) », dans *Numéro spécial Tank Museum News. Cavalerie. Du cheval au moteur 1937-1997*, 1997, p. 56-62.

- Articles sur la campagne de mai 1940

ALEXANDRE A., « Les Cyclistes-frontière. 10 mai, Premiers à faire face », dans *Bulletin d'information du Centre liégeois d'histoire et d'archéologie militaire*, t. III, fasc. 11, juillet-septembre 1988, p. 7-16.

ANDRÉ M., « Le poids de l'inexpérience », dans *Tanks Museum News*, n°122, 2016, p. 4-29.

BIKAR A., « Mai 1940 : une unité peu connue de Chasseurs ardennais : la compagnie T.13 de la PFN (Position fortifiée de Namur) », dans *Revue belge d'Histoire militaire*, t. XXX, n°1, mars 1993, p. 25-43.

CLAES L., « 18 jours de guerre. Extrait d'un journal de campagne », dans *La chronique de la Gendarmerie nationale*, n°15, mars 1955, p. 5-16.

HAUTECLER G., « Vinkt », dans *L'armée et la nation*, n°5, 1960, p. 1-23.

MINGUET A., « Knesselaere, dernière victoire », dans BALACE F. e.a., *Jours de guerre. Jours de défaite*, vol. I, Crédit communal, 1991, p. 93-101.

MOREAU P., RUYS J. et PALINCKS W., « Le bataillon de « cyclistes frontaliers » belges dans la province de Limbourg en 1940 », dans *Magazine 39/45*, n°228, novembre 2005, p. 13-18.

SIMON E., « Coup d'œil sur la campagne de l'ouest (partie II). L'évolution des plans allemands, français et belges », dans *Bulletin d'information du Centre liégeois d'histoire et d'archéologie militaire*, t. IX, fasc. 7, juillet-septembre 2005, p. 43-66.

SIMON E., « Les blindés belges en mai 1940. De belgische pantsers in mei 1940 », dans *Tank Museum News*, n°86, 2007, p. 8-23.

SIMON E., « Les blindés belges en mai 1940. Un point de la situation », dans *Bulletin d'information du centre liégeois d'histoire et d'archéologie militaire*, octobre-décembre 2006, t. IX, fasc. 12, p. 61-72.

STASSIN G., « Les unités de cavalerie belge durant la campagne des 18 jours (10-28 mai 1940) », dans *Special Tank Museum News*, n°109, 2013, p. 8-58.

VERNIER F., « 10 mai 1940, les troupes de forteresse et leurs officiers », dans *Bulletin d'information du Centre liégeois d'histoire et d'archéologie militaire*, t. VII, fasc. 4, octobre-décembre 1998, p. 51-71.

- Articles portant sur d'autres thématiques

« Quelques pensionnaires remarquables », dans *Tank Museum News*, n°55, mars 1999, p. 19-24.

CONNART P., DRICOT M., RENIÈRE E., SCHUTTERS V., « Adrien Marie Ange Fernand MODERA », sur <http://www.evasioncomete.org/fmoderaam.html> (page consultée le 3/06/2016).

DESCY A., « Histoire de la fonderie de canons de Liège », dans *Bulletin d'information du centre liégeois d'histoire et d'archéologie militaire*, janvier-mars 2003, p. 47-49.

DIRVEN T., « Les blindés du musée Royal dans les oubliettes de l'histoire », sur http://www.lecho.be/culture/general/Les_blindés_du_Musée_royal_dans_les_oubliettes_de_l_histoire.9694491-7772.art?ckc=1 (page consultée le 10/10/2016).

SCHNEIDER W., *Historique de l'A.R.B.E.D.*, sur <http://www.industrie.lu/arbedhisto.html> (page consultée le 8/06/2016).

JERVIS R., « Coopération Under the Security Dilemma », dans *World Politics*, n°30, janvier 1978, p. 167-214.

« L'Armée belge se sépare du char Léopard », sur le site http://www.rtbf.be/info/belgique/detail_l-armee-belge-se-separe-du-char-leopard?id=8352380 (page consultée le 28/01/2016).

MAZY G., « Le T.13 est là et il a tourné », dans *Militaria Belgica. Revue trimestrielle d'uniformologie et d'histoire militaire belge*, 3^e série, n°6 et 7, Société Royale des amis du Musée Royal de l'Armée et d'Histoire militaire, Bruxelles, 1983, p. 178-180.

MENAT C., « 1919-1935 : Réflexions sur la guerre motorisée (terrestre) dans l'espace européen », sur <http://theatrum-belli.org/1919-1935-reflexions-sur-la-guerre-motorisee-terrestre-dans-lespace-europeen/> (page consultée le 13/11/2015).

REMISE J., « Les blindés jouets », dans *Gazette des armes*, n°148, décembre 1985, p. 62-66.

VERAGHTERT K., « Le développement industriel », dans BAETENS R. e.a., *L'industrie en Belgique. Deux siècles d'évolution 1780-1980*, Bruxelles, Crédit Communal de Belgique, 1981, p. 145-203.

WENKIN H., « Panzerjäger Abteilung », dans *Batailles et blindés*, n°71, février-mars 2016, p. 12-29.

d) Acte de colloque et conférence

BALACE F. « Autour du général Raoul Van Overstraeten : le conflit entre conceptions justes et contraintes politiques et budgétaires », dans COCHET F. (dir.), *De Gaule et les « Jeunes Turcs » dans les armées occidentales (1930-1945). Une génération de la réflexion à l'action. Actes du colloque international organisé par le Centre de Recherche Universitaire Lorrain d'Histoire. 20-21 septembre 2007*, Paris, Riveneuve, 2008, p. 109-128.

AUDOIN-ROUZEAU S., *Pour une anthropologie historique du corps guerrier en 1914-1918*, Conférence donnée à Louvain-la-Neuve le 24 février 2017.

e) Sites internet

Forum ATF 40, Forum consacré à tous les aspects de l'armée française entre 1919 et 1940 : <http://atf40.forumculture.net/t1650p1-le-corridor-des-panzers-uber-die-maas> (page consultée le 2/10/2016).)

Site internet du Heeresgeschichtliches Museum de Vienne : <http://www.hgm.at/> (page consultée le 8/01/2016).

XIII) Table des matières

I) INTRODUCTION 5

II) CHAPITRE 1 : LA CRÉATION ET LA DISTRIBUTION DU T.13 : DES ENJEUX À LA FOIS POLITIQUES ET MILITAIRES 15

A. POURQUOI CRÉER UN CANON DE 47MM MONTÉ SUR UNE CHENILLETTE ?	17
A) UNE STRATÉGIE FAVORISANT L'ARME ANTICHAR MOBILE	17
B) ÉCONOMIE ET INDUSTRIE : DEUX ÉLÉMENTS DE POIDS	20
C) L'INFLUENCE DE LA POLITIQUE INTERNATIONALE MENÉE PAR LA BELGIQUE	22
D) UNE ARME CONSENSUELLE AU NIVEAU POLITIQUE ?	24
E) UN CANON ANTICHAR SUR UNE CHENILLETTE : UNE HISTOIRE BELGE ?	27
B. UN PRÉCÉDENT : LE 47MM SUR MARK VI	33
C. LE T.13 ENTRE EN JEU	36
A) LE T.13 TYPE I	36
B) LE T.13 TYPE II	39
C) LE T.13 TYPE III	41
D. LES MISSIONS DU T.13	45
A) CHASSEURS DE CHAR	46
B) APPUI-FEU POUR L'INFANTERIE	48
C) DÉFENSE CONTRE LES ATTAQUES AÉROPORTÉES	48
E. DISTRIBUTION DU T.13 DANS L'ARMÉE BELGE	51
F. CONCLUSION DU CHAPITRE	58

III) CHAPITRE 2 : SE DÉPLACER AVEC LE T.13 60

A. LES DIMENSIONS DE L'ENGIN	61
B. LA MOTORISATION	67
A) LE MOTEUR	67
B) LA QUESTION DU CARBURANT	69
C. LE TRAIN DE ROULEMENT	72
A) CHENILLES VERSUS ROUES : UN DÉBAT TOUJOURS D'ACTUALITÉ	72
B) QUALITÉS ET DÉFAUTS DES CHENILLES DES T.13	73
C) LA FORME DU TRAIN DE ROULEMENT : UN ÉLÉMENT CAPITAL	75
D. SE DÉPLACER DANS UN T.13 : UNE TÂCHE FACILE ?	77

IV) CHAPITRE 3 : SE PROTÉGER 79

A. CONTRE L'ENNEMI	81
A) LE CAMOUFLAGE	81
B) LE BUNDAGE ET SA DISPOSITION	84
C) LES SOLDATS D'ACCOMPAGNEMENT	88
D) UNE DÉFENSE PAR LES GESTES	89

B. CONTRE LES INTEMPÉRIES	91
C. SE PROTÉGER CONTRE LA MACHINE	94
D. GOD SAVE THE T.13	99
E. UN ÉQUIPAGE BIEN PROTÉGÉ ?	103
<u>V) CHAPITRE 4 : UN ENGIN DE MORT</u>	<u>104</u>
A. L'ARMEMENT	105
A) LE CANON	105
B) LE FUSIL-MITRAILLEUR	110
C) LE REVOLVER	111
B. UNE NEUTRALITÉ EXPRIMÉE VIA L'ORIENTATION DE L'ARMEMENT ?	113
C. CONCLUSION : LES ARMES : UNE ASSURANCE-VIE POUR LES ÉQUIPAGES DE T.13 ?	118
<u>VI) CHAPITRE 5 : SERVIR LE T.13</u>	<u>119</u>
A. LE CHEF DE PIÈCE-POINTEUR	120
B. LE CHAUFFEUR	122
C. CHARGEUR-TIREUR	125
D. LE QUATRIÈME SERVANT	127
<u>VII) CHAPITRE 6 : UN ÊTRE VIVANT DANS UN ENGIN DE MORT</u>	<u>130</u>
A. LE CORPS DANS LE T.13	131
A) LA NÉCESSITÉ D'UN CORPS FORT	131
B) FATIGUE MUSCULAIRE, FUMÉES ET VIBRATIONS : QUAND LE T.13 MET À MAL LE CORPS DE SES SERVANTS	131
C) TROUBLES PROVOQUÉS PAR LE COMBAT	133
B. AIDER SON CORPS ET SON ESPRIT	138
<u>VIII) CHAPITRE 7 : UN ENGIN APPRÉCIÉ ?</u>	<u>142</u>
A. PAR SES UTILISATEURS	143
B. PAR LES AUTRES MILITAIRES	145
C. PAR LES CIVILS	147
<u>IX) CHAPITRE 8 : LE T.13 COMME OBJET CULTUREL</u>	<u>148</u>
A. DANS LA CULTURE MILITAIRE	150
A) NOMMER LA MACHINE	150
B) L'INSIGNE, SYMBOLE D'APPARTENANCE AU VÉHICULE	152
C) UN SIGNE DE L'APPARTENANCE DE L'ARME À L'HOMME : LE « HULL ART »	155
D) RITES ET TRADITIONS AUTOUR DU T.13	163
E) LE T.13, UN SYMBOLE DE VIRILITÉ ?	164

B. LE T.13 DANS LA CULTURE CIVILE	167
A) VOIR LE T.13 EN TEMPS DE PAIX	168
B) INTERACTIONS ENTRE T.13 ET CIVILS EN TEMPS DE GUERRE	175
C. CONCLUSION	178

X) CHAPITRE 9 : UNE HISTOIRE QUI NE S'ARRÊTE PAS APRÈS MAI 1940 **180**

A. LE T.13 AU COMBAT	181
B. QUAND LES T.13 CHANGENT DE BANNIÈRE	183
A) UN DUR CHANGEMENT DE PROPRIÉTAIRE...	183
B) SERVIR L'ENNEMI	184
C. LA CHENILLETTE ANTICHAR AU COURS DE LA SECONDE GUERRE MONDIALE ET DANS L'ARMÉE BELGE D'APRÈS-GUERRE	189
A) LA CHENILLETTE ANTICHAR : UN CONCEPT ABANDONNÉ ?	189
B) LE CATI : UNE RÉSURGENCE DU T.13 ?	190
D. LE T.13 DANS LA CULTURE MATÉRIELLE ACTUELLE	193
A) LE DERNIER PARMIS TANT D'AUTRES...	193
B) UN MONUMENT PARTICULIER	194
C) DANS LE MODÉLISME	195
D) LES ARTS GRAPHIQUES ET OBJETS DÉRIVÉS	198
E. CONCLUSION DU CHAPITRE	201

XI) CONCLUSION **203**

XII) BIBLIOGRAPHIE **209**

A. SOURCES	209
A) DOCUMENTS ÉCRITS	209
B) FILMS	210
C) TÉMOIGNAGES	210
D) PRESSE	210
B. TRAVAUX SOURCES	211
A) MANUELS	211
B) LITTÉRATURE MILITAIRE	211
C. TRAVAUX	212
A) OUTILS	212
B) OUVRAGES ET ÉTUDES	213
C) ARTICLES	218
D) ACTE DE COLLOQUE ET CONFÉRENCE	222
E) SITES INTERNET	223

XIII) TABLE DES MATIÈRES **225**

XIV) ANNEXES **229**

A.	ANNEXE 1 : LE RENAULT ACG1	229
B.	ANNEXE 2 : LE T.15	231
C.	ANNEXE 3 : INTERPELLATION DE PIERRE NOTHOMB DU 4 MAI 1937	233
D.	ANNEXE 4 : LE PANZERJÄGER I	234
E.	ANNEXE 5 : PYRAMIDE DE MASLOW	236

XIV) Annexes

A. Annexe 1 : le Renault ACG1

Le char français Renault ACG1 a été conçu en 1935. Fabriqué en petit nombre pour l'armée française, l'Armée belge achète douze châssis de cet engin en 1937. En 1939, huit de ces véhicules rééquipés du canon F.R.C. de 47mm forment l'Escadron d'Autos Blindées du corps de Cavalerie. C'est au sein de cette unité qu'ils participent à la campagne de mai 1940 au cours de laquelle ils se distinguent⁶⁶⁰.

Fiche technique :

Armement :	-Canon de 47 mm F.R.C. -Mitrailleur Hotchkiss 13,2 mm
Poids :	16 t
Longueur :	4,6 m
Largeur :	2,2 m
Hauteur :	2,3 m
Équipage :	3 hommes
Blindage maximal :	25 mm
Moteur :	Renault 6 cylindres, 180 cv
Autonomie :	125 km
Vitesse maximale :	42 km/h

⁶⁶⁰ CHAMPAGNE J., *Les véhicules blindés de l'Armée belge. The armoured vehicles of the Belgian Army 1914-1974*, Arlon, Everling, 1975, p. 50.



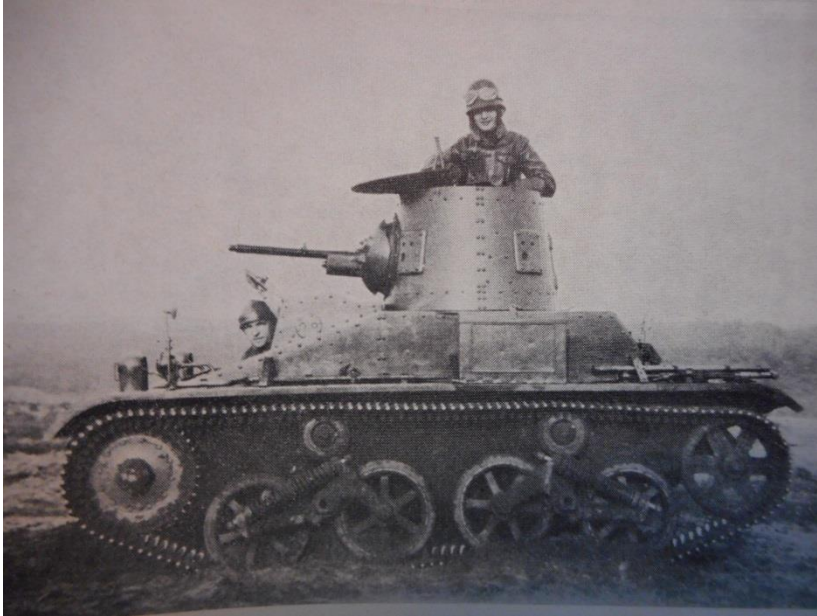
Char Renault ACG1 des cavaliers belges. (Source : Belgian Tank Museum)

B. Annexe 2 : le T.15

Le 10 mars 1934, l'Armée belge passe commande des premiers T.15. Cet engin, dérivé du Vickers-Carden-Loyd light Mk III (ou Model 1935 dans sa version exportée en Belgique), est davantage une chenillette de reconnaissance qu'un char d'assaut. Ils sont d'ailleurs désignés comme « automitrailleuses » par la Défense. Ils équipent les Chasseurs ardennais et la cavalerie. Lors de la campagne de 1940, ces véhicules sont employés avec les T.13. Ils y obtiendront quelques succès contre des chars allemands. Après cette campagne, les T.15 survivants seront récupérés par les Allemands et serviront d'engin d'entraînement, de police et de surveillance des aérodromes⁶⁶¹.

Armement :	-Mitrailleuse Hotchkiss 13,2 mm -Fusil mitrailleur F.N. Browning 7,65 mm
Poids :	3,8 t
Longueur :	3,63 m
Largeur :	1,89 m
Hauteur :	1,9 m
Équipage :	2 hommes
Blindage maximal :	9 mm
Moteur :	Meadows EST 6 cylindres, 90 cv
Autonomie :	230 km
Vitesse maximale :	64 km/h

⁶⁶¹ ANDRÉ M., *op. cit.*, p. 28-35.



Chenillette T.15. On peut remarquer que l'homme de tourelle est coiffé d'un casque de motocycliste. (Source : Belgian Tank Museum).

C. Annexe 3 : interpellation de Pierre Nothomb du 4 mai 1937

M. le baron Nothomb. — Partout où, en 1914, — et voyez comme nos pensées se rencontrent vite! — on a essayé la reconnaissance motorisée, — on l'a encore rappelé récemment à Liège, à la suite d'une manifestation pleine d'émotion, — la motocyclette a rendu le grand service d'élargir le rayon des reconnaissances, mais chaque fois qu'il s'est agi d'observer ou d'avancer silencieusement, il a fallu abandonner la moto au bord du fossé, poursuivre la mission à pied et revenir de même à Liège : nos collègues de cette région le savent bien! Mais pensez donc au bruit! Allez donc dans la campagne la nuit, et vous entendrez à dix kilomètres loin la pétarade du moteur de la motocyclette.

Il y a d'ailleurs d'autres adversaires encore du moteur : d'abord, la visibilité. La motocyclette en est l'esclave, tandis que le cheval passe à travers le brouillard. Les rivières, les gués et les fanges sont autant d'obstacles périlleux que la motocyclette et l'auto ne parviennent pas toujours à vaincre. Le verglas : il est la mort de tous les instruments sur pneus ou bandes. L'obscurité : il a été reconnu à vos récentes manœuvres qu'elle constituait un empêchement absolu à tout mouvement sans lumière. Rien ne supprime la nécessité de fouiller le pays du regard. Or, ce que le cavalier accomplit aisément sur son cheval, au besoin en portant la main en visière si le soleil l'aveugle, tandis que le cheval se charge tout seul de voir où il pose le pied, le motocycliste qui voudra le faire à son tour risquera grandement la culbute dans le fossé.

Représentant du Luxembourg, comment ne me plaindrais-je pas de voir que précisément les motorisateurs à outrances sont les mêmes que ceux qui ne veulent pas défendre ma province et qui considèrent la Belgique simplement comme une plaine s'arrêtant à la Meuse et facile à défendre avec des divisions motorisées? Dans ma région, que je connais bien, il sera toujours impossible de remplacer le cheval dans la traversée d'une forêt, d'un marais, d'un ruisseau, dans la descente ou la montée rapide des versants abrupts d'une vallée. Croyez-en quelqu'un qui connaît son terrain à fond et a essayé de voir autour de lui les quelques expériences individuelles méritoires qui ont pu être faites; il se rend compte que la défense du Luxembourg n'est pas possible si les missions de reconnaissance ne sont pas confiées à la cavalerie; les véhicules à moteur ne pourront jamais s'en acquitter aussi bien.

Il ne s'agit pas seulement, messieurs, de reconnaître. Il s'agit aussi de protéger les colonnes d'infanterie. Que ceci me soit l'occasion de dire que parmi les innombrables échos qui me sont venus du désir de bien des militaires de voir user de plus de prudence dans les mesures qu'on est en train de prendre, se trouve le désir de l'infanterie, qui a besoin, plus que toute autre arme, d'être protégée, et dont les colonnes l'ont été effacement, jusqu'à présent, par la cavalerie.

Source : Annales Parlementaires du Sénat. Séance du 4 mai 1937, p. 1217-1225, sur <http://www.senate.be/handann/S0038/S00383616/S00383616.pdf> (page consultée le 16/09/2016).

D. Annexe 4 : le Panzerjäger I

Après le déclassement des Panzer I au cours de l'année 1940, la Wehrmacht dispose d'un grand nombre de châssis sans rôle opérationnel. Ayant décidé d'équiper ses troupes d'un canon antichar automoteur, elle saisit cette occasion et monte un canon antichar Pak 35/36 de 37 mm sur certains de ces châssis. Cependant, dès juin 1940, les performances de ce canon se révèlent insuffisantes pour percer le blindage des blindés adverses. En parallèle, l'armée allemande dispose d'un grand nombre de canons antichars tchèques de 47 mm⁶⁶². Ces derniers, capables de perforer tous les blindages de l'époque (à l'instar du 47 mm belge) sont montés dans un bouclier qui n'offrait qu'une protection frontale et latérale. En outre, sa dotation théorique en munitions est de septante-quatre obus, mais ce nombre pouvait être plus élevé dans les faits. Les Panzerjäger I connaissent le baptême du feu en France. Ils combattent également en Afrique du Nord et lors des premiers mois de la campagne de Russie. Si, à cette occasion, ils se révèlent capables de venir à bout des blindés ennemis, la faiblesse de leur blindage et le manque de protection de l'équipage en font des cibles faciles sur le champ de bataille. À cause de ces défauts, ils sont remplacés par des engins plus adaptés et quittent peu à peu le front. Ils servent alors dans des opérations de maintien de l'ordre, dans les Balkans notamment, où ils servent à la lutte contre les partisans⁶⁶³.

Armement :	4,7cm Pak L/43,3
Poids :	6,4 t
Longueur :	4,42 m
Largeur :	2,06 m
Hauteur :	2,25 m
Équipage :	3 hommes
Blindage maximal :	13 mm
Moteur :	Maybach NL 38 TR 6 cylindres
Autonomie :	140 km
Vitesse maximale :	40 km/h

⁶⁶² WENKIN H., « Panzerjäger Abteilung », dans *Batailles et blindés*, n°71, février-mars 2016, p. 12-29.

⁶⁶³ TUBERGUE J.-P. (dir.), *op. cit.*, p. 1862 ; FOSS C. e.a., *Panzer und andere Kampffahrzeuge von 1916 bis heute*, Cologne, Buch und Zeit verlagsgesellschaft, 1978, p. 116.



Panzerjäger I. (Source : Belgian Tank Museum)

E. Annexe 5 : pyramide de Maslow



Pyramide de Maslow. (Source : « Pyramide de Maslow. Application au secourisme associatif – 1 », sur <http://deuns.chez.com/ps/maslow/maslow.html> (page consultée le 13/12/2015))

