

Le char Renault FT 17

L'introduction sur le champ de bataille des premiers chars anglais et français, trop lourds, trop lents, trop fragiles, est relativement décevante. Le général Estienne, « le père du char français », imagine alors un char plus léger et plus souple dont il confie l'étude à Louis Renault. Le char Renault FT 17, engagé dès la fin mai 1918, contribue au succès des offensives du maréchal Foch et devient un des symboles de la victoire.

L'objet lui-même...

Le char léger Renault est, contrairement à ses prédécesseurs, d'une grande souplesse : il se faufile partout, gravit des pentes fortes, franchit de larges tranchées. Il doit cette mobilité aux chenilles propulsives qui lui permettent d'évoluer en tous terrains et à sa queue arrière amovible - le « ski » - sur laquelle il peut s'appuyer et qui l'empêche de se retourner. Son blindage varie entre 6 mm pour le plancher (la partie la plus vulnérable), et 22 mm pour la tourelle. L'ensemble ne pèse que 6,5 tonnes (le Schneider 12 tonnes, le Saint-Chamond 23,5 tonnes). Il présente aussi, par rapport à ces prédécesseurs, une grande fiabilité technique. Le moteur Renault de 35 CV, situé à l'arrière, ne confère au char qu'une vitesse maximum de 8 km/h, mais cette allure est plus que suffisante pour accompagner l'infanterie.

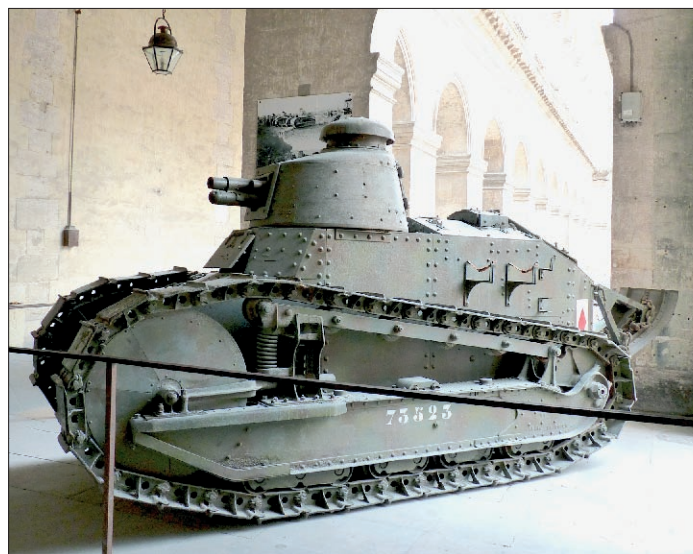
Le FT17 est aussi le premier blindé équipé d'une tourelle à révolution totale inspirée de celle des navires de guerre. Grâce à cet équipement, on peut dire que le Renault est le premier vrai char de combat moderne. Il est équipé d'un canon court de 37 mm semi-automatique pour les chars « mâle », d'une mitrailleuse Hotchkiss de 8 mm pour les chars « femelle ». « Mâle et femelle » ont des rôles complémentaires sur le champ de bataille : les chars « mâle », plus puissants, ont pour fonction de détruire les positions ennemies, les chars « femelle », au tir plus rapide, débordent l'ennemi pour le prendre de flanc.

L'équipage comprend un chef de char/tireur et un conducteur. La visibilité, assurée par des fentes, est médiocre. Le bruit, à l'intérieur est assourdissant et il n'y a aucun système de communication interne. Le chef de char est assis sur une sangle de cuir derrière le conducteur et donne ses ordres en appuyant son genou dans le dos du pilote ou en tapant sur son casque !

Ce char est le modèle de tous les chars modernes dont la formule n'a quasiment pas varié : la caisse repose sur les chenilles et supporte la tourelle armée.

L'objet nous raconte...

Dès 1915, Anglais et Français entreprennent l'étude d'un engin qui permettrait de sortir des tranchées pour reprendre l'offensive, tandis que les Allemands s'orientent vers un emploi maximum des possibilités de l'artillerie. Les Anglais utilisent les premiers « tanks » en septembre 1916, sur la Somme, mais leur manque de fiabilité et un mauvais emploi tactique se soldent par un échec.



1 Char Renault FT 17, cour d'honneur, au pied de l'escalier G © Paris, musée de l'Armée.

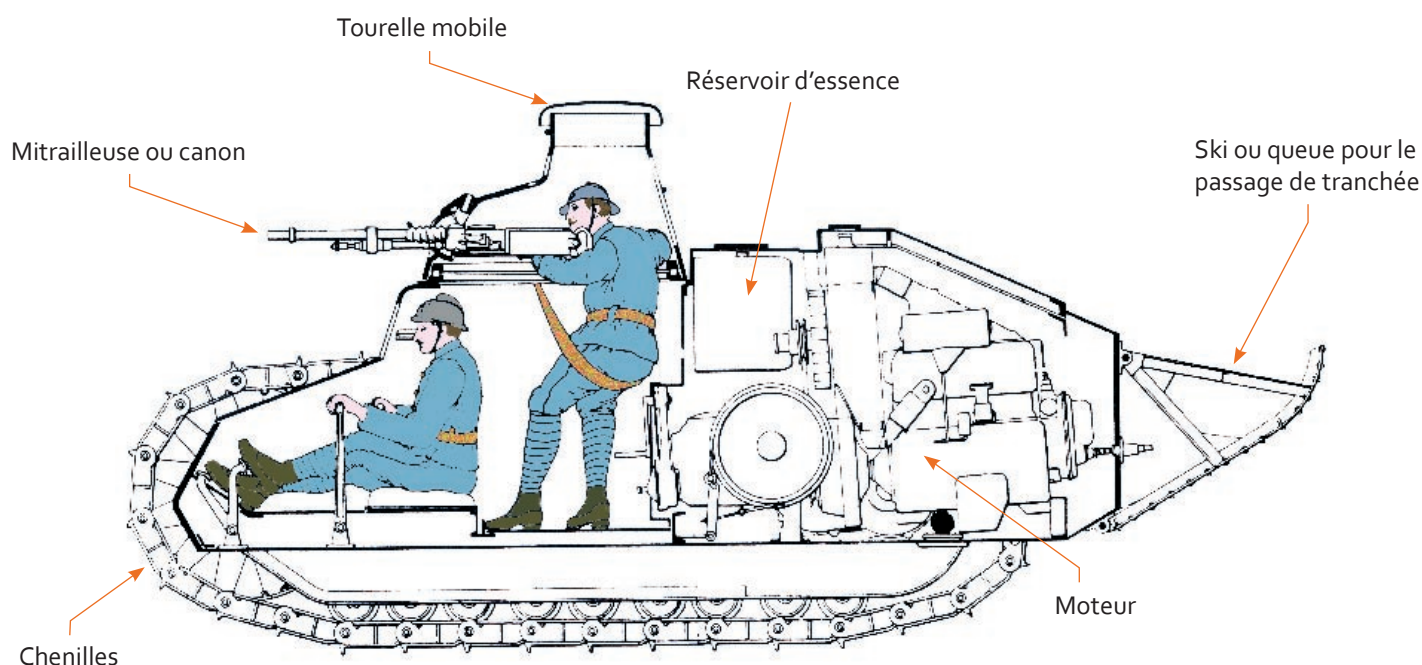
Cependant, tandis que les Anglais produisent des chars moyens (entre 20 et 40 tonnes) et élaborent une stratégie de rupture du front ennemi, les Français s'orientent progressivement vers des chars légers prévus pour accompagner et soutenir l'infanterie. En France, le char est donc une arme de combat rapproché agissant en liaison étroite avec l'infanterie, sous la protection de l'aviation. Le char Renault répond parfaitement à cette mission. Ainsi, après les mutineries de 1917, le général Pétain met fin aux offensives à outrance et préconise une stratégie défensive dans l'attente des « chars et des Américains » qui permettront de reprendre le mouvement.

Dans la guerre de matériel que se livrent les belligérants, la victoire ne peut être obtenue que par la rupture de l'équilibre des forces matérielles. Le FT 17 est innovant ; sa production industrielle démarre difficilement mais, en août 1918, 3 177 chars FT 17 sont sortis des usines Renault, Schneider, Berliet, Delaunay-Belleville. Il fait partie des forces qui stoppent les offensives allemandes lancées au printemps 1918 et font fléchir le front allemand jusqu'à l'armistice du 11 novembre 1918 :

« L'emploi en masse des chars, et de brouillard artificiel, resta notre plus redoutable ennemi »

Mémoires du général Ludendorff.

Un modèle et ses plans de fabrication sont envoyés aux États-Unis en 1917, mais aucun n'est débarqué en France avant l'armistice. Il est donc prêté et vendu pendant la guerre à nos alliés américains. Après la guerre, d'autres armées étrangères l'achètent. Il est aussi copié et adapté par les industries d'armement dans plusieurs pays du monde.



Coupe longitudinale du char Renault FT 17, dessin Claude Banar © Musée de l'Armée.

