



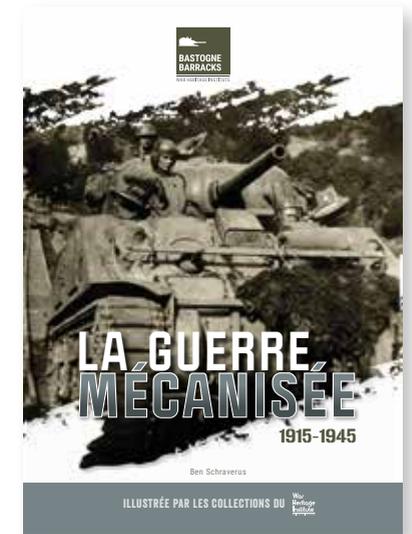
La guerre mécanisée

1915-1945

À partir de 2022, le **War Heritage Institute** entame une importante métamorphose scénographique de son site des Bastogne Barracks, permettant aux visiteurs de vivre une expérience unique et enrichissante. Les halls d'exposition présentent une large collection de véhicules et de canons ayant marqué la Seconde Guerre mondiale.

De la petite Jeep Willys à l'imposant ISU-152, en passant par le Scammell, le Pacific, le Panzer IV ou diverses variantes de Sherman, cette multitude d'engins offre un aperçu des développements liés à la mécanisation de l'armée dans les années trente et quarante.

Il était donc tout naturel pour le **WHI** d'accompagner cette exposition permanente d'un ouvrage mettant en lumière trente années d'évolution de véhicules militaires en Belgique, en France, en Allemagne, en Grande-Bretagne, en URSS et aux États-Unis. Le lecteur pourra y découvrir non seulement l'histoire des véhicules exposés, mais aussi celle des belligérants qui les ont utilisés pendant la guerre. Des informations détaillées sur les spécificités techniques de chaque engin, ainsi que des anecdotes sur leur utilisation en opération, agrémentent les pages de cet ouvrage qui se concentre sur l'humain, la machine et la guerre.



13/12/2024

€ 34,50

368 pp. / 170 x 240 mm

300 ill. / Relié

FR ISBN 978 94 616 1959 4



9 789461 619594



Vue de l'intérieur du char Mark IV.

© WHI, John Vandepan.

Goodwood
18-20 juillet 1944

Pressé par les Américains de hâter sa progression vers Caen, le général britannique Montgomery décide de lancer une offensive en direction de la crête de Bourguébus, au sud-ouest de la ville. Pour ce faire, il engage trois Armoured Divisions dotées de chars Sherman, Sherman Firefly et Cromwell. Malgré une débauche de moyens impressionnante, les blindés britanniques se heurtent à une défense allemande déterminée et bien organisée dans les villages adossés à la crête. Si celle-ci est prise, les Britanniques perdent presque 300 chars, contre une centaine de véhicules côté allemand. Le 20 juillet, des pluies diluviennes figent le front, marquant le fin de l'opération.

La brigade Piron en Normandie
8 août-2 septembre 1944

Le 8 août 1944, la brigade Piron, du nom du major qui la commande, débarque en Normandie. Cette unité, également connue sous le nom de 1^{er} Belgian Group, est formée de Belges et de Luxembourgeois ayant rejoint la Grande-Bretagne. Arrivée sur la ligne de front le 13 août, elle déploie ses premiers tués le 16. Par la suite, elle libère la Côte fleurie et les villes de Cabourg, Deauville, Honfleur, avant de s'arrêter aux portes du Harne. Au total, 27 de ses membres perdent la vie au cours de ces opérations. Le 4 septembre, l'unité entre dans Bruxelles en liesse et poursuit sa route vers Bourg-Léopold et Maaseik. Elle prend ensuite part aux combats qui font rage aux Pays-Bas¹⁵³.



Une Daimler Armoured Car de l'escadron blindé du 1^{er} Belgian Brigade Group entre dans Villers-sur-Mer et s'arrête devant l'hôtel du Bras d'Or, le 22 août 1944, durant l'opération Pegasus. Les Belges sont rattachés à la 6^e division aéroportée britannique.
© Canada Dept. of National Defence / Library and Archives Canada / F112-18144-E.

153 BRABANT, W., dir., op. cit., 2014, p. 151-162.

Mons
3-8 septembre 1944

En septembre 1944, l'armée américaine poursuit l'armée allemande à travers la Belgique. Quelque 70 000 soldats de la Wehrmacht (de la 7^e Armée, de la 5^e Panzerarmee, ainsi que des Kampfgruppen et d'autres unités) se retrouvent piégés dans la « poche de Mons » (entre Quévrain et Lempsaep), pris sous le feu des Sherman de la 3^e Armored Division et bombardés à outrance par l'aviation alliée. Environ 25 000 soldats et quatre généraux sont faits prisonniers tandis que 3 500 périssent dans ce qui sera appelé le « petit Stalingrad ». Plus de 30 000 Landser parviennent néanmoins à s'exfiltrer par de petites routes secondaires. La Résistance épaulée efficacement les Américains, mais au prix de pertes importantes. La 3^e Armored Division traverse toute la Belgique en une semaine : après Mons, elle libère Binche, Charleroi, Namur, Huy, Liège, avant de devenir la première unité alliée à s'emparer d'une ville allemande. Notons qu'à ce moment de la guerre, l'armée allemande se replie sur son sol national pour y mener le combat et que les accrochages qui ont lieu en Belgique s'apparentent davantage à des combats retardateurs qu'à de véritables tentatives de défense¹⁵⁴.

Arracourt
19-22 septembre 1944

Mi-septembre 1944, alors que la 3^e US Army du général Patton vient de franchir la Moselle au nord et au sud de Nancy, la 5^e Panzerarmee du General der Panzertruppen Hasso von Manteuffel reçoit l'ordre d'avantant les éléments avancés américains qui progressent à l'est de la ville. Les combats de rencontre qui suivent, près du village d'Arracourt, opposent alors les Panzerbrigaden 111 et 113 allemands aux avant-gardes de la 4^e Armored Division américaine dans l'une des plus intenses batailles de chars de toute la campagne de l'Ouest. Pendant trois jours, les Panther, Panzer IV et Sturmgeschütz allemands affrontent les M5A1 Stuart, Sherman et autres chasseurs de chars M18 Hellcat américains. La bataille d'Arracourt est un triomphe tactique pour la 4^e Armored Division, qui met en échec deux Panzerbrigaden, leur infligeant des dégâts considérables au prix de pertes limitées. Au soir du 22 septembre 1944, alors que le Combat Command A de la 4^e Armored Division déploie 24 engins perdus (14 M4, 3 M18 et 7 M5A1), les pertes allemandes s'élevaient à 79 engins, plus 75 autres endommagés et abandonnés ou rendus inutilisables à plus ou moins long terme.



Le 3 septembre 1944, une colonne de la Tank Force Mills appartenant au 33^e régiment blindé de la 3^e division blindée américaine fait feu sur de l'infanterie allemande encerclée dans les environs de Glinin.
© U.S. NARA, Washington D.C., n° 6003971.

154 COLLIGNON, A., *Bataille de la poche de Mons*, dans CEGESOMA, *Belgium WWII*, https://www.belgiumwwii.be/cegesoma/eng/1944-09-03_battle_of_the_pocket_of_mons.html (consulté le 08/06/2023).

LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE : DES DÉBÜTS FRACASSANTS

Avec Robby Houben, historien et curateur numérique au War Heritage Institute



Automitrailleuses du lieutenant Henkart : à gauche, son Opel, armée d'une mitrailleuse Lewis, à droite, sa Pipe, aménagée pour les tirs au fusil. Route de Tillemont, 1914.
© WHI, Tank Museum IASB, Bruxelles, boîte automitrailleuses 1914, n° 14132.

Parmi les précurseurs de la motorisation se trouve... l'armée belge ! En 1914, elle dispose en propre d'une vingtaine de voitures⁶⁵. Pour développer son parc, elle réquisitionne un grand nombre de véhicules auprès de la population civile, avec leurs chauffeurs et mécaniciens. Rien n'est prévu pour les militaires : le lieutenant de réserve Henkart prend l'initiative de faire blinder ses deux voitures personnelles : une Pipe et une Opel. Il obtient des plaques d'acier des chantiers navals Cockenill, à Hoboken, et les fait installer sur ses deux voitures par les ouvriers de la firme automobile belge Minerva. Il les arme ensuite de mitrailleuses Lewis.

Reconnaisances et raids sont menés au profit du quartier général jusqu'au 6 septembre 1914, date à laquelle Henkart et son équipage se font tuer près de Westerker⁶⁶. Ces initiatives donnent en partie naissance au corps des

autos-canon-mitrailleuses (ACM), qui combattent en Russie. Lorsque le front se stabilise et que les armées s'entèrront dans les tranchées, la cavalerie traditionnelle perd son utilité. Ce n'est qu'en 1918, alors que le front se déverrouille et que les armées alliées se lancent à la poursuite de l'ennemi, que la cavalerie mène à nouveau des opérations, et même des charges. Le 19 octobre, à Burkel, les cavaliers du général Buffin (et du colonel van Strydonck⁶⁷) se lancent à l'assaut des troupes allemandes, évacuant la frustration de près de quatre années de guerre de tranchées. Les tanks font leur apparition sur le champ de bataille en 1916, laissant une empreinte profonde et terrifiante dans l'imaginaire collectif des soldats allemands. Ils sont lents, maladroits et patauds, mais leur usage et celui d'automotrices préfigurent une nouvelle manière de conduire la guerre, qui va dépasser tout son potentiel lors de la Seconde Guerre mondiale.



Automitrailleuse Minerva, Alfred Bastien (Belgique, 1915), encre de Chine sur papier.
© WHI, MRA, Bruxelles, CDoc, n° inv. 803975.

LES AUTOS-CANONS-MITRAILLEUSES MORS/MINERVA

Précurseur en la matière grâce aux bricolages du lieutenant Henkart, en 1914, l'armée belge dispose d'une trentaine d'autos-canon-mitrailleuses – ou autos-canon-blindées – construites par les sociétés SAVA (Société anversoise pour la fabrication de voitures automobiles) et Minerva, à Anvers. Après la prise de la ville le 10 octobre 1914, leur production est confiée à la société française Mors, dont le directeur est alors André Citroën. Bien qu'efficaces pour mener des raids contre les forces allemandes, ces véhicules sont néanmoins dépourvus de toit, ce qui expose l'équipage aux tirs adverses. En outre, lorsque le front se fige fin 1914, ils ne sont plus adaptés aux nouvelles conditions de combat dans les tranchées. Ils sont malgré tout employés pour patrouiller, mais peinent à se déplacer dans

les zones inondées de Flandre occidentale. Bien que devenus inutilisés dans le contexte d'une guerre de position, certains véhicules demeurèrent attachés à la cavalerie divisionnaire et une unité mécanisée est tout de même mise sur pied.

Cet embryon d'unité sert de base à la création du corps des ACM, qui aurait été constitué en novembre 1914 à l'initiative comptée du baron Pierre de Caters et du général Henri Clooten, commandant de la base belge de Calais. Une centaine de volontaires sont recrutés, dans le but initial de préparer une reconquête rapide du territoire. Cependant, la fixation du front empêche le déploiement de l'unité. En octobre 1915, à la demande du tsar Nicolas II, le corps des autos-canon-mitrailleuses⁶⁸ part pour le front de l'Est.

68. DIJON, M., *Les premiers pas des blindés belges...*, dans *Tank Museum News*, 1997, p. 7-22.



Le Panzerbefehlswagen IV J exposé aux Bastogne Barracks, dans le hall consacré à la bataille des Ardennes.
© WHI, Jerusalem Destrieck-Hoek.

LE PANZERBEFEHLSWAGEN IV AUSFÜHRUNG J : UN SURVIVANT UNIQUE AU MONDE

Cette pièce d'une rareté exceptionnelle est le dernier exemplaire de la version de commandement du Panzer IV J encore conservé aujourd'hui. Elle est exposée aux Bastogne Barracks.

Le 11 janvier 1934, la direction de l'armement de la Wehrmacht, le Heereswaffenamt, commande l'étude d'un char moyen destiné à fournir un appui-feu aux futurs Panzerkampfwagen III grâce à un canon de 7,5 cm à faible vitesse initiale. Le

véhicule ne doit pas peser plus de 24 tonnes, ce qui correspond à la capacité de charge des ponts de campagne, et être capable d'atteindre la vitesse de 35 km/h sur route. Plusieurs prototypes sont testés. En 1935, celui de la firme Krupp est retenu comme base pour la production en série. Le premier Pz.Kpfw. IV A sort d'usine en octobre 1937.

De dimensions modestes (7,02 m de long, 2,88 m de large et 2,68 m de haut), l'engin pèse 25 tonnes et peut embarquer cinq hommes

d'équipage. À l'origine, il est conçu uniquement pour soutenir l'infanterie. Confronté sur le terrain à des blindés de mieux en mieux protégés, il atteint rapidement ses limites. Son canon de 75 mm court, incapable de percer un char français à plus de 100 m de distance, est remplacé par un tube plus performant. Entre la campagne de Pologne et celle de France, l'épaisseur de sa caisse en acier augmente considérablement, passant de 16 et 14,5 mm en partie frontale et sur les flancs, à 30 et 20 mm, respectivement. En 1941, les données techniques du blindage des versions E et F font état d'épaisseurs de 20-30 mm (pour les flancs) et de 50-60 mm (pour la partie frontale et la tourelle). En 1942, les versions F2 et G sont équipées d'un canon long de 75 mm.

Sur la version H, l'épaisseur du blindage passe à 80 mm. L'engin est propulsé par un moteur Maybach HL 120 TRM de 300 CV et de 122 mm de cylindrée. De 250 exemplaires en 1940, sa production passe à 8 531 exemplaires entre 1943 et 1945, époque à laquelle il devient le panzer le plus largement produit et l'épine dorsale des formations blindées allemandes. Il est l'unique char doté d'une tourelle pouvant être produit en masse par le complexe militaro-industriel nazi. Le maintien de sa production par Heinz Guderian repousse quelque temps l'effondrement des Panzerdivisionen.



© Hilary Louis Doyle, 1993.

Dernière version à entrer en production avant la fin de la Seconde Guerre mondiale, le Panzerkampfwagen IV Ausf. J voit le jour en juin 1944. Un total de 1 758 exemplaires sont assemblés jusqu'en mars 1945, ainsi que 278 châssis pour le Panzer IV(70)(A) (version dépourvue de tourelle) et 142 autres pour le canon d'assaut Brumbar (ours mal léché). Il s'agit d'une motoutre simplifiée à l'extrême du Panzer, qui doit permettre de compenser les terribles pertes subies sur le front de l'Est. Le Panzer IV perd cependant son importance en tant que char de combat principal dès l'été 1944. Des trois usines qui produisent la version H, seule celle de Nibelungenwerk est encore affectée à la production de l'Ausf. J. Krupp et Vomag agissent alors pour mission de se



Panzer IV Ausf. J de la 12. SS-Panzerdivision Hitlerjugend, près de Rouen, durant l'été 1944. © Bundesarchiv, Coblenz, n° 101-493-2553-16.