

LES CHASSEURS DE CHARS T.13

Des armes défensives pour un pays neutre, entre considérations techniques et politiques (1934-1940)

- Pierre Muller -

Les T.13 sont des « chasseurs de chars » de conception belge. Réalisés par l'assemblage d'un châssis Vickers-Carden-Loyd et d'un canon antichar FRC de 47 mm, ils sont les blindés les plus répandus dans l'arsenal belge de mai 1940. Au travers de cette contribution originale, nous mettrons en parallèle ce système d'armement de l'Entre-deux-Guerres avec son contexte de développement et d'utilisation. Il sera question non seulement d'histoire de l'armement et de tactique, mais aussi d'économie et de représentations politiques. La dimension comparée ne sera pas absente puisque, pendant les années 1930, les marchés d'armement sont déjà largement internationalisés. Mêler l'histoire d'une arme avec celle de son pays, tel est l'objectif principal de cet article.

I. Introduction

Le canon automoteur/chasseur de chars belge T.13 est un engin méconnu du grand public. Pourtant, avec environ 200 exemplaires produits entre 1934 et 1940, il est le blindé chenillé le plus répandu de l'arsenal belge de mai 1940¹. Au cours de son histoire, le véhicule est décliné en trois versions : le type I (35 exemplaires), le type II (21 exemplaires) et le type III (plus d'une centaine d'exemplaires produits). Les T.13 type I et II sont des tracteurs britanniques *Vickers-Carden Loyd Dragon Mk I* produits sous licence par la société Miesse de Buizingen à partir de 1934. Leurs équipages sont protégés par des blindages rabattables de 9 mm montés sur des charnières. Leur armement est composé d'un fusil-mitrailleur FN Browning Mod. 1930 de 7.65 mm et d'un canon de 47 mm FRC Mod. 1932. Cet arsenal, monté par la Fonderie royale des canons de Liège, a la particularité d'être disposé dans une semi-tourelle décalée sur la gauche et dirigée vers l'arrière. Au combat, les armes des T.13 type I et II ne peuvent donc théoriquement ouvrir le feu que vers l'arrière². Cette caractéristique ne sera pas présente sur le T.13 de type III. Conçue à partir d'un châssis plus performant de tracteur *Light Dragon Mk II*, également mis au point par *Vickers-Carden-Loyd*, mais produite par les ateliers de construction de Familleureux à partir de 1939, cette version du T.13 est plus stable, mieux suspendue et mieux motorisée³ que ses prédécesseurs. Les plaques de blindage latérales des T.13 I et II

laissent place à un habitacle entièrement blindé pour le chauffeur, à l'arrière duquel prend place une tourelle. Cette dernière renferme le canon de 47 mm et le fusil-mitrailleur. Malheureusement, l'arrière du véhicule et de la tourelle sont ouverts, affaiblissant la protection de l'équipage⁴.

Les T.13 sont donc des véhicules mobiles et légèrement blindés. Ils disposent d'un canon assez puissant pour détruire les blindés adverses à une distance respectable. Cela leur permet d'endosser le rôle de chasseurs de chars⁵. Ils peuvent également servir de canons automoteurs et appuyer l'infanterie en tirant des obus explosifs. Quelle que soit leur version, ceux-ci représentent la moitié de la dotation en munitions de l'engin⁶. 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 aéroportées⁷.

Les aspects techniques des véhicules composant une armée sont souvent négligés par les historiens. Pourtant, le profil technique et tactique des engins de combat est directement lié aux politiques de défense mises en place par les pays qui les emploient, ainsi qu'au contexte économique-industriel. Leur choix de s'en doter témoigne également de l'atmosphère régnant au sein de l'appareil d'état et des relations parfois privilégiées entre certains États. Dans cet article, nous allons montrer en quoi les caractéristiques militaires et techniques du T.13 sont le reflet de la politique de défense mise en place par la Bel-

1. Si tous les exemplaires commandés avaient été livrés, le T.13 aurait été présent à 333 exemplaires dans l'armée belge. Ce chiffre ne sera jamais atteint en raison de l'invasion allemande et des retards pris dans la production. ANDRÉ BIKAR, « Mai 1940 : une unité peu connue de Chasseurs ardennais : la compagnie T.13 de la PFN (Position fortifiée de Namur) », in *Revue belge d'Histoire militaire*, n°1, 1993, p. 25-43.

2. Théoriquement, la semi-tourelle peut ouvrir le feu vers l'avant. Néanmoins, il faut rabattre les plaques de blindage, laissant l'équipage sans protection face au feu ennemi.

3. Ateliers de construction de Familleureux, *Tracteur Vickers-Carden-Loyd T.13 B3. Instructions de conduite et d'entretien*, Seneffé, s.d., p. 5.

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

5. Notice concernant l'emploi des compagnies C.47 sur T.13 (Archives du Musée de l'armée, fonds *Moscou*, n°3326).

6. Instructions provisoires concernant les véhicules blindés Carden Loyd T.13 armés du canon de 47 F.R.C. (Archives du Musée de l'armée, fonds *Moscou*, n°3355).

7. Note concernant la défense des terrains susceptibles de servir au débarquement de troupes transportées en avion (Archives du Musée de l'armée, fonds *Moscou*, n°4649).

gique durant l'Entre-deux-Guerres. Nous verrons également en quoi ces véhicules témoignent d'un contexte économique-industriel particulier. Enfin, nous analyserons comment la politique nationale et internationale a pu influencer sur le choix de ce type d'armement. Pourquoi les milieux politiques et militaires ont-ils adopté le T.13 ? Quels sont les critères entrés en ligne de compte ? Quelle est la place des aspects économiques, industriels et politiques dans ce choix ? Des nations étrangères ont-elles influencé la Belgique ?

Les sources utilisées proviennent essentiellement du Musée royal de l'armée et de l'Institut Émile Vandervelde, centre d'archives lié au Parti socialiste. Malheureusement, certaines d'entre elles restent éparses ou lacunaires sur quelques aspects. Quant aux travaux utilisés, ils sont le fait d'historiens et de scientifiques belges ou étrangers. Suite à la quasi absence du T.13 dans la littérature scientifique, nous avons dû nous référer aux écrits d'amateurs éclairés dont nous avons recoupé les propos avec les documents d'archives.

II. Une stratégie favorisant l'arme antichar mobile

La plupart du temps, les armements utilisés par une armée sont le reflet des doctrines tactiques et stratégiques mises en place par celle-ci. Bien que la question de la défense du territoire belge durant l'Entre-deux-Guerres ait connu des rebondisse-

ments notables, il est possible de la mettre en parallèle avec l'histoire et le développement du T.13.

En 1932, le ministre de la Défense nationale, Albert Devèze⁸, 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, en cas d'attaque allemande, subiraient de nouveau les affres d'une invasion. Pour mener à bien cette stratégie, il faut disposer de troupes mobiles pouvant se porter rapidement sur la frontière de l'Est. On assiste donc à la création des unités mobiles de Chasseurs ardennais. Entérinée par l'arrêté royal du 10 mars 1933, la création de ces unités entraîne le développement d'une « artillerie spéciale motorisée »⁹. C'est à ce moment que les premiers chasseurs de chars/canons automoteurs belges voient le jour. Il s'agit des C.47 sur Mark VI¹⁰ et, un peu plus tard, des T.13 de type I. Cependant, la politique menée par Devèze et soutenue par quelques membres de l'état-major ne s'impose pas à long terme. Il faut dire que la défense intégrale du territoire exige que deux conditions soient remplies : le maintien des accords franco-belges et la non-militarisation de la Rhénanie, prévue par le traité de Versailles et les accords de Locarno. Or ces deux conditions s'effondrent tous les deux au même moment, en mars 1936. Après un débat houleux marqué par le départ tumultueux du chef de l'état-major général¹¹, la doctrine de la défense

8. Albert Devèze (1881-1959), homme politique libéral et Officier pendant la Première Guerre mondiale, il assume le poste de ministre de la Défense nationale à trois reprises (1920-1923, 1932-1936 et 1949-1950). Il occupe également le poste de ministre de l'Intérieur en 1939-1940 et des Affaires économiques en 1946. Il est surtout connu pour sa volonté de renforcer l'armée belge durant les années trente et sa 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' des Cyclistes-frontières, ainsi que la commande des premiers blindés avec la motorisation de la cavalerie. JEAN-CLAUDE DELHEZ, *Les chasseurs ardennais. Debout sur la frontière, fidèles et courageux*, Neufchâteau, 2015, p. 13.

9. RAOUL VAN OVERSTRAETEN, *Albert I - Léopold III : vingt ans de politique militaire belge 1920-1940*, Bruges, 1949, p. 99.

10. Les Mark VI belges sont des chenillettes équipées du canon de 47 mm national. En service depuis 1933, ces véhicules sont les premiers chasseurs de chars/canons automoteurs de l'armée belge. Cependant, les six petits véhicules supportent mal le poids de la pièce antichar. C'est pourquoi l'armée belge adopte dès 1934 un véhicule plus performant : le T.13.

PIERRE MULLER, « Le C.47 sur Vickers-Carden-Loyd Mark VI. L'histoire de la puce et de l'éléphant », in *Trucks & Tanks*, n°66, mars-avril 2018, p. 44-47.

11. En l'occurrence Prudent Nuyten, un fervent partisan de la défense en profondeur. JEAN VANWELKENHUYZEN, *Le gâchis des années 30. 1933-1937*, Bruxelles, 2007, p. 216-217.



T.13 type II conservé au Musée royal de l'armée à Bruxelles. Il combat en mai 1940 dans les rangs des cyclistes-frontières et sera récupéré par les Allemands qui le présenteront dans des expositions de matériels capturés. C'est en 1980 qu'un bénévole du Tank Museum le repère dans les réserves du Heeresgeschichtliches Museum de Vienne. En 1983, après maintes péripéties, le véhicule est rapatrié en Belgique. (Source : Auteur).



T.13 type III dont le canon est ici protégé par une bâche. Le véhicule a une tout autre morphologie que ses prédécesseurs. (Source : Musée des Chasseurs ardennais).

en profondeur s'impose peu à peu¹². Plutôt qu'une défense organisée à même la frontière, cette stratégie vise à mener des combats retardateurs en Ardenne pour mettre en place des lignes de défense plus fournies sur des obstacles naturels (comme le canal Albert ou la Meuse) ou préalablement aménagés (comme la ligne KW, située entre Koningshooikt et Wavre). Malgré ce changement de stratégie, les militaires continuent à voir l'utilité de moyens antichars mobiles. De fait, les sphères dirigeantes de l'armée sont bien conscientes de la perméabilité de l'Ardenne aux attaques blindées.

Le capitaine Liddell Hart¹³ lui-même souligne l'importance de disposer de moyens antichars mobiles pour défendre l'Ardenne¹⁴. Les unités de Chasseurs ardennais et de Cyclistes-frontières chargées des opérations de retardement à l'est du pays sont donc prioritaires dans l'octroi de moyens antichars mobiles, en l'occurrence le T.13¹⁵. Celui-ci est d'ailleurs fort apprécié de ces unités qui le trouvent particulièrement adapté à leurs missions¹⁶. Fruit de la stratégie de Devèze, ce véhicule s'impose donc également dans le cadre de la doctrine de la défense en profondeur. Cette dernière exige une certaine mobilité de mouvement de l'armée et de ses moyens antichars. Le canon de 47 mm, bien qu'excellent, éprouve des difficultés à suivre des unités mécanisées lorsqu'il est tracté¹⁷. De surcroît, il nécessite un temps de mise en batterie assez long. Ces défauts peuvent être en partie corrigés par le montage du canon sur un châssis blindé et motorisé comme le T.13. Il est donc important d'en doter au maximum les différentes unités de l'armée belge.

Né en 1934 sous la stratégie de défense intégrale du territoire, le chasseur de chars/canon automoteur T.13 se révèle également adapté à la défense en profondeur et continue d'être développé et amélioré au cours des années 1930. Par la mobilité qu'il apporte à l'arme antichar, le T.13 témoigne des diverses stratégies défensives mises en place au cours des années '30 et s'inscrit dans la lignée des efforts consentis dans l'Entre-deux-Guerres pour rendre l'armée plus mobile et motorisée. Néanmoins, malgré la présence d'engins comme le T.13, la campagne de mai 1940 révélera la lourdeur et le manque de mobilité des troupes belges¹⁸.

III. Économie et industrie : deux éléments de poids

Comme l'a montré à de nombreuses reprises l'histoire militaire, le contexte économique-industriel est un élément non négligeable dans le choix d'un système d'armement. Le choix du T.13 est fortement marqué par des considérations mettant en balance efficacité et économie. L'arme « idéale » doit en effet allier de bonnes performances au combat tout en étant relativement peu onéreuse pour son employeur.

Au moment où les militaires belges décident d'opter pour un blindé chenillé, les effets de la crise économique de 1930 se font toujours sentir, poussant l'État à ménager ses finances¹⁹. Dans ce contexte de limitation des dépenses, le concept de « chasseur de chars » est assez séduisant.

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

13. Sir Basil Liddell Hart (1895-1970) est un historien et théoricien militaire. 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. ROSEMARY LEWIN, « Hart, Sir Basil Henry Liddell », in EDGARD TREVOR WILLIAMS et CHRISTINE STEPHANIE NICHOLS (éds.), *The Dictionary of National Biography*, Oxford, 1981, p. 493-495.

14. BASIL LIDDELL HART, *The Memoirs of Captain Liddell Hart*, V. 2, Londres, 1965, p. 200-203.

15. Ordre général de délivrance des C.47 sur Carden-Loyd (Archives du Musée de l'armée, fonds Moscou, n°2046).

16. ROGER GEORGES, *Chronique du 2^e régiment de chasseurs ardennais du 10 mars 1933 au 10 mai 1940*, Bruxelles, 1988, p. 272.

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

18. FRANCIS BALACE, « Quelle armée pour la Belgique? », in FRANCIS BALACE (dir.), *Jours de guerre. Les dix-huit jours*, Bruxelles, 1990, p. 43-62.

19. EMMANUEL GERARD, « La démocratie rêvée, bridée et bafouée 1918-1939 », in MICHEL DUMOULIN e.a. (dirs.), *Nouvelle Histoire de Belgique*, vol. 2, Bruxelles, 2006, p. 175.

Ce type de véhicule, bien que capable de détruire un blindé adverse, est un système d'armement relativement peu coûteux à produire²⁰. 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 national et un châssis de chenillette pouvant également être construit par des firmes belges. Produire de véritables chars d'assaut aurait été beaucoup plus coûteux (300 000 francs belges, contre 160 000 pour un chasseur de chars) et plus lent²¹. De plus, les véhicules auraient pu souffrir de maladies de jeunesse dues au manque d'expérience de l'industrie belge dans le domaine.

La licence de fabrication des châssis du T.13 est achetée à la firme britannique *Vickers-Carden-Loyd* en 1933. Il est indéniable que cet achat est bénéfique pour les finances de l'État, puisque la production de 48 T.13 en Belgique coûterait 5.935.680 francs belges, contre 7.200.000 en Grande-Bretagne²². Dans une période où il convient de minimaliser les dépenses, les économies réalisées en produisant le T.13 en Belgique ne sont pas un luxe. De plus, la production nationale du blindé permet de donner du travail à des entreprises belges, ainsi qu'à leurs sous-traitants. Ces firmes sont : Miesse de Buizingen (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 »), Cockerill (pour la fabrication des pièces de 47 mm), les Ateliers de construction de Familleureux (pour les châssis de

T.13 type III) et la F.N. de Herstal qui produit les fusils mitrailleurs Browning. En outre, une multitude de petites entreprises vont aussi profiter de la production du T.13 en fournissant aux plus grosses usines des instruments d'optique, des métaux, etc. 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 employés²³. C'est pourquoi la firme émet quelques réticences avant de céder la licence de production des tracteurs à la Belgique. Cependant, les compensations financières promises²⁴ décident les Britanniques à laisser l'industrie belge produire les tracteurs en 1933. Notons que ce n'est pas la première fois que *Vickers-Carden-Loyd* négocie avec l'armée belge, puisqu'elle lui avait déjà vendu des chenillettes Mark VI en 1930. À cette occasion, les véhicules avaient été produits en Grande-Bretagne.

La production du T.13 par l'industrie nationale belge n'est pas non plus sans inconvénients. En septembre 1938, un problème majeur se pose avec le rappel des réservistes. Ce rappel de centaines d'ouvriers sous les drapeaux handicape l'industrie lourde nationale. La production d'armements chute alors de façon sensible²⁵. Aucun document ne permet de chiffrer de façon exacte l'impact sur la production des T.13, mais il est certain qu'elle n'a pas été favorisée par le rappel des réservistes. Même sans ces événements de nature conjoncturelle, les entreprises belges rencontrent des difficultés à assurer une production

20. JOOST VAESEN, *Tussen Scylla en Charybdis. De Belgische militaire politiek en de economische crisis 1930-1936*, (Bijdragen 3), Bruxelles, 2003, p. 63 et 204.

21. Un char d'assaut nécessite un blindage plus lourd, une motorisation et un châssis plus résistants qu'un chasseur de chars. Cela implique un surcoût en matières premières (acier pour les blindages, etc.) et en main d'œuvre (opérations de fabrication plus longues et plus lourdes).

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

23. *Compte rendu secret de mission en Grande-Bretagne* (Archives du Musée de l'armée, fonds Moscou, n°3284).

24. 610 000 FB pour l'achat de la licence, plus une redevance de 9700 FB pour chacun des 100 premiers véhicules produits, et un forfait de 9700 FB pour les cinquante suivants. À partir du 150^e exemplaire, plus aucune redevance ne doit être payée à *Vickers-Carden-Loyd*. *Compte rendu secret de mission en Grande-Bretagne* (Archives du Musée de l'armée, fonds Moscou, n°3284)

25. KAREL VERAGHTERT, « Le développement industriel », in ROLAND BAETENS e.a., *L'industrie en Belgique. Deux siècles d'évolution 1780-1980*, Bruxelles, 1981, p. 145-203.

soutenue du T.13. Par exemple, en mars 1940, le lieutenant-colonel Tellier réprimande sévèrement les Ateliers de construction de Familleureux, car ces derniers n'ont produit que quatre des dix T.13 hebdomadaires prévus. Le courrier révèle également que les retards de production sont assez récurrents²⁶. N'ayant jamais produit ce type de véhicule auparavant, cette firme est peut-être victime de son inexpérience en la matière.

Il est indéniable que le choix de se doter du T.13 est guidé par le contexte économique-industriel belge des années 1930. Ce système d'armement, peu coûteux mais assez polyvalent et efficace sur un champ de bataille (le T.13 peut engager les blindés et l'infanterie), apporte une solution économiquement positive au défi financier que représente la production d'un véhicule blindé par une moyenne puissance peu expérimentée dans ce domaine au niveau industriel. La production souffre d'ailleurs de ce manque d'expérience.

IV. 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 l'attitude de la Belgique sur le plan international. Depuis les accords de Locarno en 1925, l'accord de défense franco-belge tombe peu à peu en obsolescence et devient essentiellement

un symbole. Dès cette période, le pays veut se doter d'une armée à vocation défensive, mais pouvant répondre à toute agression²⁷. Cette tendance sera accentuée par la mise en place d'une politique de neutralité stricte à la fin des années 1930. Tout au long de l'Entre-deux-Guerres, les instances politiques doivent donc faire face à un dilemme de sécurité : garantir l'intégrité du territoire national tout en évitant de provoquer les États voisins en se dotant d'armes trop offensives²⁸. Or, le char d'assaut possède une forte connotation offensive. Les objectifs de guerre de la Belgique n'étant ni l'agression, ni les raids en territoire ennemi²⁹, il est logique que les gouvernements successifs s'avèrent plutôt réticents à l'idée d'acquiescer ce type d'engin assez coûteux³⁰. Le rejet de l'arme offensive est palpable lorsque le Corps de chars de combat³¹, dissous en 1935, est remplacé par un corps « d'armes antichars et d'accompagnement » à vocation moins offensive. Avec leur canon de 47 mm et leur compartiment de combat blindé entièrement fermé, les douze Renault ACG 1 équipant la cavalerie³² sont les seules machines belges pouvant être définies comme des chars d'assaut à part entière³³. L'armée dispose d'un autre véhicule blindé chenillé : le T.15. Malgré sa mitrailleuse Hotchkiss de 13 mm lui permettant d'engager des chars légers, ce véhicule est faiblement blindé et manque de « punch » offensif. Comme les Renault ACG 1, les T.15 sont officiellement désignés comme « autos blindées », alors qu'il s'agit en réalité de chars légers de reconnais-

26. Lettre concernant la fourniture des véhicules blindés Vickers-Carden-Loyd T.13 (Archives du Musée de l'armée, fonds Moscou, n°3326).

27. RAYMOND SURLÉMONT, « En 1937, la cavalerie reçoit son premier char de combat : le Renault ACG 1 », in *Numéro spécial Tank Museum News. Cavalerie. Du cheval au moteur 1937-1997*, 1997, p. 77-81.

28. ROBERT JERVIS, « Cooperation Under the Security Dilemma », in *World Politics*, n°30, janvier 1978, p. 167-214.

29. HENRI BERNARD, *Bataille de Belgique-Dunkerque. 10 mai-4 juin 1940*, Louvain, 1990, p. 25.

30. D'autant plus que des budgets importants sont alors alloués aux positions fortifiées de Liège, Namur et Anvers.

31. Depuis 1917, l'armée belge songe à se doter de chars. 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. RAYMOND SURLÉMONT, « Le régiment des chars de combat (1920-1935) », in *Numéro spécial Tank Museum News. Cavalerie : du cheval au moteur 1937-1997*, 1997, p. 56-62.

32. MATHIAS ANDRÉ, « Le poids de l'inexpérience », in *Tank Museum News*, n°122, 2016, p. 4-29.

33. Néanmoins, les Français eux-mêmes nomment le Renault ACG 1 « Automitrailleuse de combat Renault modèle 1935 », ou AMC 35. Cette appellation, quelque peu pudibonde par rapport à la véritable nature de l'engin, n'a pu que séduire les décideurs belges, tout aussi adeptes de ce tour de passe-passe lexicologique.



Châssis de T.13 type III venant d'être assemblés. Ils ne sont pas encore armés. Notons que lors des événements de mai 1940, certains châssis non armés seront transférés en France (Source : WHI-Belgian Tank Museum).

sance. La désignation des T.13 est par contre plus floue. Si, dans un document daté du 28 février 1934, il est mentionné qu'« (...) il ne faut pas le (T.13) confondre ni avec un char de combat ni avec une auto blindée de reconnaissance »³⁴, ces véhicules sont tout de même versés dans des pelotons dits « d'autos blindées ». Les T.13 ne peuvent jouer le rôle de chars d'assaut à cause de leur faible blindage et de l'ouverture de leur habitacle qui expose dangereusement l'équipage. L'armement des T.13 de type I et II, orienté vers l'arrière, souligne assez bien le caractère défensif de l'arme, même si, en réalité, cette orientation de l'armement est davantage due à des considérations techniques. Pourtant, ils peuvent faire face à n'importe quel blindé européen de l'époque, sauf peut-être le char lourd français B1 bis. Les deux puissances militaires voisines de la Belgique étant dotées de forces blindées de plus en plus importantes, il est impératif que les soldats belges soient accompagnés par ces armements antichars mobiles pouvant être rapidement mis en œuvre.

Conscients du danger que représentent les blindés³⁵, les Belges savent mettre au point et acquérir un engin permettant de « défendre sans provoquer ». Ce type d'armement, nommé « chasseur de chars » est encore peu répandu à l'époque. Néanmoins, il répond au défi que représente une politique internationale de plus en plus tournée vers la neutralité. Même s'il a été conceptualisé avant la révocation de l'accord de défense franco-belge en 1936, le choix de produire un véhicule tel que

le T.13 est un reflet de la politique internationale menée par la Belgique des années trente.

V. Une arme consensuelle au niveau politique ?

Après avoir abordé la politique internationale de la Belgique, il est important de considérer l'acceptation du T.13 par les différents piliers structurant la société belge d'alors. 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 de l'armée était plus prononcée³⁶.

Dans la Belgique des années 1930, les partis libéral et catholique ne sont pas hostiles à la création d'une armée défensive. Les ministres de la Défense entre 1933 et 1940 sont de tendance libérale et sont d'anciens militaires³⁷. 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 respecter³⁸. En effet, pour les petites nations, l'achat de blindés est un symbole important de leur légitimité et confirme la crédibilité de leurs armées³⁹. Toutefois, certains parlementaires catholiques sont réticents à la motorisation rapide de la cavalerie (qui doit être effectuée entre autres avec des T.13). Ils s'interrogent sur son coût et la supposée supériorité du moteur sur le cheval. L'exemple le plus

34. Note à propos des autos blindées légères type Carden-Loyd, 28 février 1934 (Centre de documentation de l'Armée belge d'Evere, Fonds de Lannoy, n°17).

35. Dès 1933, un règlement complet de lutte contre les chars est rédigé. (Archives du Musée de l'armée, fonds Moscou, n°270). En parallèle, la Chambre des représentants souhaite augmenter la dotation des troupes en canons antichars de 47 mm. *Chambre des Représentants. Session 1931-1932. Budget du Ministère de la Défense Nationale pour l'exercice 1932* (Archives du Musée de l'armée, fonds Moscou, n°279).

36. ÉRIC DE LA MAISONNEUVE, *Le métier de soldat*, Paris, 2002, p. 151-152.

37. Il s'agit d'Albert Devèze et d'Henri Denis. Tous deux sont des militaires (de réserve dans le cas de Devèze) et de tendance libérale (Albert Devèze était membre du parti, ce qui n'était pas le cas d'Henri Denis). 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. JEAN PLASSCHAERT, *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, 2014, p. 62-63 et EMILE WANTY, « Denis (Henri-Jean-Charles-Eugène) », in *Biographie Nationale*, Bruxelles, t. 39, 1976, col. 258-261.

38. THOMAS SCHELLING et MORTON HALPERIN, *Strategy and Arms control*, Washington, 1961, p. 2.

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



ACG 1 et T.15 (Source : WHI-Belgian Tank Museum).

flagrant est celui du sénateur 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. Teintée d'une grande nostalgie par rapport au cheval, son intervention tente de démontrer la plus grande souplesse d'emploi de l'animal⁴⁰. Pierre Nothomb n'est pas le seul parlementaire catholique à exprimer ses craintes par rapport à une motorisation trop rapide de la cavalerie. Lors de la même séance du Sénat, Paul Crokaert⁴¹ et son collègue libéral François Olyff⁴² émettent également quelques réserves concernant le processus. Cependant, ces oppositions au sein de la majorité demeurent minoritaires et influent peu sur la motorisation de la cavalerie et l'ouverture de l'armée belge au moteur.

Le principal parti d'opposition, le Parti ouvrier belge (POB), est traditionnellement pacifiste. Néanmoins, sa position concernant le renforcement de l'armée et l'achat de matériels nouveaux est variable au cours des années trente. Jusqu'au milieu de cette décennie, le POB est résolument pacifiste. Pour les socialistes, la Société des Nations, les accords de Locarno signés en 1925 et l'Internationale ouvrière 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 gouverne-

ments respectifs. Cette position est similaire à celle adoptée avant la Première Guerre mondiale⁴³.

La montée du fascisme et la guerre d'Espagne vont faire évoluer la politique menée par le POB en matière d'armement. Peu à peu, le combat pacifiste se transforme en lutte contre le fascisme⁴⁴. Dès 1936, le parti prend part à l'effort de réorganisation militaire demandé par le gouvernement belge tout en continuant à militer en faveur d'une sécurité collective assurée par des traités⁴⁵. 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 POB redoute particulièrement. 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 du POB du 25 novembre 1936 montre que certains responsables socialistes sont conscients du danger allemand et de l'importance du rôle qui sera joué par l'arme blindée. Georges Hubin, alors député de l'arrondissement de Huy-Waremme (et germanophile notoire⁴⁶), déclare lors de cette réunion: « *Dans l'esprit de l'état-major, il n'est pas question d'opposer aux moyens techniques que la science moderne a inventés 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 dispositifs qui*

40. Annales Parlementaires du Sénat. Séance du 4 mai 1937, p. 1217-1223, sur <http://www.senate.be/handann/S0038/S00383616/S00383616.pdf> (page consultée le 16/09/2016).

41. Annales Parlementaires du Sénat. Séance du 4 mai 1937, p. 1224-1225, sur <http://www.senate.be/handann/S0038/S00383616/S00383616.pdf> (page consultée le 19/09/2018).

42. Annales Parlementaires du Sénat. Séance du 4 mai 1937, p. 1224, sur <http://www.senate.be/handann/S0038/S00383616/S00383616.pdf> (page consultée le 19/09/2018).

43. JEAN LEFFÈVRE, *La politique pacifiste d'Emile Vandervelde de 1914 à 1938*, Bruxelles, 2014, p. 11.

44. *Idem*, p. 12.

45. *Idem*, p. 11.

46. ALAIN COLIGNON., « Hubin Georges », dans PAUL DELFORGE, PHILIPPE DESTATTE et MICHELINE LIBON, *Encyclopédie du Mouvement wallon*, t. II, Charleroi, Institut Jules Destrée, 2000, p. 821.

seraient susceptibles de résister efficacement à ces méthodes nouvelles de combat⁴⁷. »

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 pourra 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 valable.

Cette solution pour se défendre contre les chars montre que les esprits de l'époque ont du mal à imaginer que le blindé puisse aussi être une arme défensive. Pourtant, depuis un peu plus d'un an⁴⁸, l'armée belge est dotée de T.13 de type I avec un canon antichar tourné vers l'arrière. Cet armement, de nature ultradéfensive, est en adéquation totale avec la politique de réarmement proposée par le POB, qui ne veut pas provoquer le voisin allemand par un réarmement trop important. Il est à noter que qu'à partir de 1934-1935, 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 française⁴⁹.

Même au niveau de la politique nationale, une arme comme le T.13 ne « fâche pas ». Au vu des différentes sources disponibles, il ne semble pas rencontrer d'opposition au sein des familles poli-

tiques belges, même les plus pacifistes. De fait, il permet à l'armée de renforcer ses capacités de combat, ce qui ne déplaît pas à l'aile droite de l'échiquier politique⁵⁰, mais reste une arme avant tout défensive, ce qui en fait une alternative intéressante pour la gauche, moins militariste, mais réaliste par rapport au danger grandissant que représentent les États autoritaires.

VI. Un canon antichar sur une chenillette : une histoire belge ?

Dans le domaine de l'armement, de véritables connexions internationales existent. Les concepts, les modes de fabrication ou d'utilisation circulent via des canaux d'information plus ou moins ouverts⁵¹. Ce constat est valable pour les années 1930, durant lesquelles le marché des armes est déjà largement internationalisé. La dernière partie de cet article a pour but de voir si, outre les éléments contextuels propres à la Belgique, des influences étrangères ont pu peser sur la mise au point et l'adoption du T.13. Le pays se situant au centre du triangle France-Angleterre-Allemagne, trois nations très engagées dans le domaine de l'arme blindée, il est en effet possible que certains courants et lobbys aient pu pousser les Belges à mettre au point le T.13 et à l'adopter.

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 utilisation⁵². Dans le domaine de la chenillette, deux hommes vont particulière-

47. RAPPORT DU CONSEIL GÉNÉRAL DU 25 NOVEMBRE 1936 (Institut Emile Vandervelde, *Rapports des séances du Conseil général du POB, 1936*). Notons que tous les procès-verbaux des conseils généraux du Parti ouvrier belge sont numérisés et accessibles en ligne via https://www.amsab.be/bwpob/info_fr.htm.

48. La production en série du véhicule est décidée par le ministre de la Défense en décembre 1934. *Note pour D.S.I* (Archives du Musée de l'armée, fonds *Moscou*, n°3326).

49. JEAN VANWELKENHUYZEN, *Le gâchis des années 30...*, p. 510; RAOUL GIRARDET, *La société militaire de 1815 à nos jours*, Paris, 1998, p. 240-241.

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

51. FRANÇOIS COCHET, *Armes en guerre, XIX^e-XXI^e siècle. Mythes, symboles, réalités*, Paris, 2012, p. 109.

52. The Royal Armoured Corps Tank Museum, *The Inter War Period 1919-1939*, Bovington, 1968, p. 3-4.

ment s'illustrer : Sir John Carden⁵³ et Vivian Loyd⁵⁴. Ces deux ingénieurs britanniques, officiant dans la *Vickers-Carden-Loyd Company*⁵⁵, 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 équiper certains d'entre eux d'un canon antichar⁵⁶. Les archives du fonds Moscou montrent que ces essais vont avoir une certaine influence sur la création des Mark VI et T.13 belges. Outre le fait que des officiers belges visitent à plusieurs reprises les installations de la firme, une véritable politique d'échange d'informations va être mise en place entre les deux parties⁵⁷. Dans une correspondance soutenue, les ingénieurs de l'entreprise (parfois Loyd lui-même) font part des résultats de leurs expériences concernant le montage d'un canon antichar sur une de leurs chenillettes. En échange, la Direction supérieure de l'Artillerie, menant les tests d'armement des chenillettes britanniques avec le C.47 belge, transmet à la firme le résultat de ses propres retours d'expérience. Il y a un processus d'influences réciproques entre Belges et Anglais au début des années 1930 concernant la conception de chenillettes antichar, et plus particulièrement

du T.13. Cependant, ces influences demeurent dans le domaine strictement technique. Le choix belge de se doter d'une chenillette antichar/canon automoteur ne semble pas dû à une ingérence de la part de l'Angleterre. D'ailleurs, les armées de Sa Majesté ne seront pas équipées de ce type de matériel avant la Seconde Guerre mondiale.

Abordons maintenant le cas allemand. Étant les premières à subir une attaque de chars en 1916, les troupes allemandes sont logiquement pionnières dans le domaine de la lutte antichar⁵⁸. L'article 171 du traité de Versailles interdit les chars, mais les ingénieurs allemands conçoivent tout de même dès 1934 des chenillettes nommées Panzer I. Celles-ci ne sont pas armées d'un canon, mais de deux mitrailleuses de 7,92 mm. Pour mettre au point des tactiques de combat, ils collaborent avec l'U.R.S.S. en comparant leurs expériences en matière de blindés⁵⁹. Au vu des progrès soviétiques dans le domaine, il devient très clair que l'arme antichar sera une donnée importante dans les conflits à venir. Dans *Achtung Panzer!* publié en 1937, Heinz Guderian⁶⁰ préconise la création d'unités antichars mobiles capables de se porter rapidement à n'importe quel endroit du front⁶¹. Dans un premier temps, ces unités existent sous la forme de canons

53. 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. Il disparaît tragiquement dans un accident d'avion en 1935. CHRISTOPHER FOSS et PETER MC KENZIE, *The Vickers tanks. From Landships to Challenger*, Wellingborough, 1988, p. 54.

54. 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. CHRISTOPHER FOSS et PETER MC KENZIE, *The Vickers tanks...*, p. 57.

55. Firma née de la fusion des entreprises *Vickers* et *Carden-Loyd* en 1928. DAVID FLETCHER, *Mechanised Force: British Tanks Between the Wars*, London, 1991, p. 42.

56. PETER CHAMBERLAIN et DUNCAN CROW, « Carrier » in *Armoured Fighting Vehicles*, n°14, 1970, p. 105-127.

57. Adaptation du C.47 sur véhicule blindé léger Carden-Loyd (Archives du Musée de l'armée, fonds *Moscou*, n°3284).

58. 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. PETER KAPLAN, *Chariots of Fire. Tanks and Tanks Crews*, London, 2003, p. 197-198.

59. FRANÇOIS COCHET, *Armes en guerre...*, p. 110.

60. 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 de l'armée de terre (la Heer) en 1944. Il a à son actif deux ouvrages majeurs : *Achtung Panzer!* (1937) et *Erinnerungen eines Soldaten* (1950). ANDRÉ BRISSAUD, « Guderian Heinz », sur <https://www.universalis.fr/encyclopedie/heinz-guderian> (page consultée le 12/09/2018).

61. HEINZ GUDERIAN, *Achtung Panzer! Die Entwicklung der Panzerwaffe, ihre Kampftaktik und ihre operativen Möglichkeiten*, Stuttgart, 1937, p. 166.

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 tout terrain limitée. Avec l'arrivée de nouveaux chars au cours de l'année 1940, les Allemands décident de monter un canon antichar de 47 mm d'origine tchèque sur les Panzer I devenus obsolètes et incapables d'affronter des véhicules blindés ennemis. Le Panzerjäger I 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 conception effective de ce genre de véhicule malgré la construction en 1928 d'un canon de 37 mm sur véhicule blindé Hanomag. 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 six 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 inexistante. Les Allemands, quant à eux, se sont davantage basés sur leurs contacts avec les Soviétiques et sur les expériences de la Guerre d'Espagne pour mettre au point leurs matériels et tactiques antichars⁶².

Quant aux Français, ils créent dès 1931 des prototypes de canons antichars automoteurs. Cependant, aucun de ceux-ci ne sera produit en nombre significatif. Les seuls véhicules antichars produits en quantité (une quinzaine) par la France au cours des années 1930 sont les chenillettes antichar AMR 35⁶³ armées avec un canon antichar de 25 mm en tourelle. Il s'agit des AMR 35 ZT 2. Malgré les chenillettes et les canons anti-

chars performants dont elle dispose durant l'Entre-deux-Guerres, l'armée française n'affiche pas une grande volonté d'étudier et de produire des automoteurs antichars. Il faut dire que, contrairement à la Belgique, la France a les moyens de se doter de chars de combat. Malgré la francophilie de nombreux officiers belges, il semble que la France n'ait pas joué de rôle dans la mise au point et l'adoption du T.13 par l'armée belge.

La seule influence étrangère ayant pesé dans la mise au point du T.13 est celle venant de Grande-Bretagne. Il faut dire que le général Van Overstraeten, artisan de la motorisation de l'armée belge dans l'Entre-deux-Guerres, est grandement influencé par les idées des théoriciens militaires anglais⁶⁴. Comme c'est encore le cas à l'heure actuelle dans le domaine de l'armement, des échanges de retours d'expérience ont lieu entre les deux pays. La Grande-Bretagne elle-même ne dotera pas ses armées de chasseurs de chars avant la Seconde Guerre mondiale. Le choix belge de se doter d'un chasseur de chars est donc intégralement issu des éléments contextuels développés dans les différents chapitres de cet article.

VII. Conclusion

Le choix d'une arme est le résultat de multiples compromis mettant en balance des décisions politiques et militaires, mais aussi des choix économiques et industriels. L'armée et l'Etat cherchent en effet à se doter d'une arme performante au niveau technologique, mais la moins coûteuse possible.

Dans cet article, nous avons montré que ce type de compromis n'est pas récent. Pour illustrer cette assertion, nous nous sommes penché sur le

62. ROBERT KERSHAW, *Tank Men. The Human Story of Tanks at War*, Londres, 2008, p. 53-61.

63. 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.

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

64. MATHIAS ANDRÉ, *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, mémoire de master en Histoire, U.C.L., 2012, p. 77.



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

cas du véhicule blindé le plus présent au sein de l'armée belge avant la Seconde Guerre mondiale: le T.13. Au fur et à mesure de cette étude, nous avons pu observer que cet engin original était un témoignage matériel du contexte militaire, économique et politique des années 1930 en Belgique. Caractérisé par sa grande puissance de feu et sa légèreté, ce véhicule s'insère parfaitement dans les différentes stratégies défensives adoptées par l'état-major belge au cours de la dernière décennie de l'avant-guerre. De plus, ce véhicule efficace et polyvalent est relativement peu onéreux et peut être produit en Belgique. Dans un contexte de crise économique et de limitation des dépenses, il est évident que le T.13 constitue un maître choix. Le contexte politique joue également un rôle dans la décision de se doter de cet engin et de continuer à le développer. Au niveau international, une arme telle que le T.13 reflète parfaitement la position adoptée face aux nations étrangères, à savoir une politique de neutralité armée. Au vu des campagnes de communication orchestrées autour de l'arme blindée par les différents pays européens, et plus particulièrement par le régime national-socialiste allemand, il est clair que se doter d'armes destinées à combattre les chars est indispensable. Excellent dans ce rôle⁶⁵, le T.13 ne possède cepen-

dant pas les capacités offensives d'un véritable char d'assaut. Il ne risque donc pas de susciter l'irritation au-delà de la frontière belge. Au niveau de la politique nationale, cette arme ne déplaît pas à l'aile droite de l'échiquier politique, traditionnellement plus militariste. Mais le fait qu'elle soit clairement à vocation défensive 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, surtout les modèles I et II dotés d'un armement tirant vers l'arrière. Enfin, nous avons souligné que, malgré des échanges avec l'Angleterre, la Belgique joue un rôle pionnier dans le développement du concept de chasseur de chars/canon automoteur. Ainsi, notre pays a su mettre au point et se doter d'un système d'armement adapté à ses besoins et à son propre contexte national. Alors peu en vogue dans la plupart des armées de l'époque, ce type d'armement aura son heure de gloire lors de la Seconde Guerre mondiale.

Dans *Harmonies poétiques et religieuses*, Alphonse de Lamartine se demandait: « Objets inanimés, avez-vous donc une âme? »⁶⁶. En grattant un peu la couche de rouille du T.13, il est possible de contempler la « grande » Histoire.

*Pierre Muller est assistant en histoire à l'Université catholique de Louvain et militaire de réserve dans la composante marine. Ses recherches récentes portent sur l'histoire anthropologique des blindés et sur les prisonniers de guerre allemands en Belgique après la Seconde Guerre mondiale. Outre des articles dans des revues spécialisées, il a également présenté une intervention intitulée « Les blindés des Forces belges en Allemagne: une pomme de discorde entre civils allemands et militaires belges ? » lors du colloque *Belgier in Deutschland* qui s'est tenu à Vogelsang les 12 et 13 avril 2018.*

Liste d'abréviations

ACG: appellation du véhicule par la firme Renault
 FN: Fabrique nationale
 FRC: Fonderie Royale des canons
 POB: Parti ouvrier belge

65. Les rares confrontations qui auront lieu entre les chars allemands et les T.13 le prouveront.

66. ALPHONSE DE LAMARTINE, *Harmonies poétiques et religieuses*, Paris, 1830.