

Le 31 mai 1918, dans la forêt de Retz, au nord-est de Paris, un engin de moins de 7 tonnes entre pour la première fois en action. Le char léger Renault FT, parti de Saint-Pierre-Aigle dans l'Aisne en direction de Ploisy et de Chazelle, est engagé pour ralentir l'offensive allemande lancée quatre jours plus tôt sur le Chemin des Dames. Ce baptême du feu, mené dans l'urgence et sans réelle préparation, marque l'entrée en service d'un véhicule qui allait fixer pour un siècle l'architecture du char de combat.

L'idée d'un véhicule blindé chenillé capable d'accompagner l'infanterie revient en France au colonel Jean-Baptiste Estienne, officier d'artillerie souvent désigné comme le père des chars français. Fin 1915, alors qu'il commande un régiment d'artillerie, Estienne propose un engin sur chenilles inspiré du tracteur agricole américain Holt, déjà employé pour tracter les pièces lourdes. Sa démarche se distingue de celle des autres inventeurs de l'époque parce qu'elle ne se limite pas à imaginer une machine : Estienne définit d'emblée une doctrine d'emploi précise.



Les premiers chars français, le Schneider CA1 puis le Saint-Chamond, sont construits sur un modèle proche de celui des tanks britanniques apparus dans la Somme en septembre 1916. Lourds, lents et peu fiables, ils connaissent un premier engagement décevant à Berry-au-Bac le 16 avril 1917. Devant ces résultats mitigés, Estienne repense complètement le concept. Plutôt qu'un engin de percée massif et coûteux, il préconise un blindé léger, simple et produit en très

grand nombre, destiné à saturer les défenses adverses, à franchir les réseaux de barbelés et à réduire les nids de mitrailleuses.

Pour donner corps à cette idée, Estienne se tourne vers l'industriel Louis Renault. Une première rencontre a lieu le 1er août 1916. Renault, alors accaparé par la production de munitions et de matériel roulant, avait d'abord décliné l'idée de fabriquer des chars, ce qui avait orienté l'État-major vers Schneider et Saint-Chamond. Lors de cet entretien, le constructeur présente une série d'études, dont celle d'un char léger servi par deux hommes, conçu pour utiliser un maximum de pièces de série afin d'accélérer et de réduire le coût de la fabrication. C'est ce projet qu'Estienne retient, ouvrant une collaboration étroite entre les deux hommes.

Le cahier des charges se précise à la fin de novembre 1916. Il fixe un poids d'environ quatre tonnes, un moteur de 40 chevaux, un blindage à l'épreuve de la balle perforante allemande de 7,92 mm dite balle « S », une vitesse de l'ordre de 12 km/h alignée sur celle des convois automobiles de l'époque, un armement constitué d'une mitrailleuse et un équipage de deux hommes. Un prototype est commandé le 12 décembre 1916 pour une livraison prévue à la mi-mars 1917. Une maquette d'aménagement en bois est d'abord présentée fin décembre 1916, suscitant les critiques d'une partie de la Direction du service automobile, restée à l'écart du projet et hostile à Estienne.

Le premier prototype fonctionnel est essayé devant une commission militaire au début de l'année 1917, démonstration au cours de laquelle, selon plusieurs récits, Louis Renault fait écraser par l'engin une vieille construction de la cour de son usine. Les essais officiels se déroulent le 9 avril 1917. Ils portent immédiatement la commande à un millier d'exemplaires, en plus d'une première tranche de 150 chars mitrailleurs passée dès février. À la demande du général Pétain, les commandes grimpent ensuite de plusieurs milliers d'unités. Optimiste, Louis Renault s'était engagé à livrer 2 000 chars entre juillet et novembre 1917, mais l'entreprise n'en produit que 84 sur l'ensemble de l'année. La cadence ne dépasse les 200 exemplaires par mois qu'en 1918, ce qui conduit à répartir la fabrication entre plusieurs firmes : outre Renault, les sociétés Berliet, SOMUA et Delaunay-Belleville participent à la production. Au total, plus de 3 500 chars, et probablement plus de 3 700, sont sortis des chaînes pendant le conflit, sur des commandes bien plus nombreuses encore.

L'appellation « FT » a donné lieu à diverses interprétations populaires, de « Faible Tonnage » à « Franchisseur de Tranchées ». La réalité est plus prosaïque : il s'agit d'un simple code de désignation interne à la production Renault de l'époque, sans signification militaire particulière.

Une architecture qui deviendra la norme

Le Renault FT rompt avec ses prédécesseurs par sa disposition générale. L'armement principal est logé dans une tourelle pivotant sur 360 degrés, le compartiment moteur est rejeté à l'arrière et les chenilles débordent vers l'avant. Cette organisation, qui place l'équipage à l'avant et la motorisation à l'arrière, est devenue l'agencement classique du char de combat. La tourelle tournante, alors une nouveauté inspirée des solutions de la marine de guerre, s'est imposée par la suite comme un standard quasi universel.

L'engin reste de dimensions modestes. Les sources situent sa longueur autour de 4,10 mètres sans la queue de franchissement et près de 5 mètres avec cette béquille arrière, pour une largeur d'environ 1,74 mètre et une hauteur d'un peu plus de deux mètres. Son poids en ordre de combat avoisine 6,5 à 6,7 tonnes, soit la moitié du Schneider et le quart environ du Saint-Chamond. Cette légèreté constitue un atout logistique majeur : le char peut être acheminé jusqu'aux abords du front sur de simples camions, ce qui n'était pas envisageable avec les modèles précédents.

La motorisation repose sur un moteur Renault à quatre cylindres en ligne de 4,48 litres, développant 35 chevaux environ selon les sources. Alimenté par un carburateur Zénith conçu pour fonctionner même lorsque le char est fortement incliné, l'allumage par magnéto, il se démarre à la manivelle. La vitesse maximale, comprise entre 7,5 et 8 km/h sur route, peut sembler faible mais correspond au pas de l'infanterie qu'il a vocation à accompagner. L'autonomie, limitée, est indiquée entre 35 et 65 kilomètres selon les sources, pour un réservoir d'une centaine de litres. L'engin peut gravir des pentes d'environ 10 pour cent, franchir une tranchée de l'ordre de 1,35 mètre et passer un gué peu profond.

Le blindage, riveté, varie selon les zones. Il atteint son maximum sur la tourelle, autour de 22 mm, et descend à 6 mm sur le plancher, partie la plus vulnérable de la caisse. Les faces avant et latérales sont protégées par une épaisseur d'environ 16 mm, suffisante face aux armes individuelles et aux éclats, mais non aux pièces d'artillerie. Plusieurs types de tourelle se sont succédé sans modifier le reste du véhicule : une première tourelle moulée d'une seule pièce, puis une tourelle octogonale rivetée dite tourelle Berliet, et enfin, en 1918, une tourelle arrondie et moulée dite tourelle Girod.

L'équipage se compose de deux hommes aux rôles bien distincts. Le pilote est installé à l'avant, assis, jambes allongées, sa visibilité assurée par des fentes de vision. Le chef de char, qui sert aussi de tireur, occupe la tourelle, debout. Deux versions principales coexistent. La version mitrailleuse, qui représente environ trois cinquièmes de la production, est armée d'une mitrailleuse Hotchkiss modèle 1914 de 8 mm disposant de plusieurs milliers de cartouches. La version canon, environ un tiers des engins, reçoit un canon court de 37 mm Puteaux SA 18 à culasse semi-automatique et lunette de visée, avec quelques centaines d'obus dont une part de boîtes à mitraille. D'autres déclinaisons apparaîtront, dont une version porte-canon de 75 mm et une variante à tourelle fixe destinée à la transmission sans fil.



Le 31 mai 1918 : un baptême du feu dans l'urgence

Au printemps 1918, l'armée allemande, renforcée par les troupes libérées du front russe après l'effondrement de la Russie, lance une série d'offensives destinées à emporter la décision avant l'arrivée massive des forces américaines. Le 27 mai, l'attaque se déclenche sur le Chemin des Dames. La progression allemande est rapide : en quelques jours, les lignes alliées sont enfoncées sur plusieurs dizaines de kilomètres et la menace pèse de nouveau sur Paris. La forêt de Retz, qui couvre les approches de la capitale, devient une position défensive de premier ordre.

C'est dans ce contexte que les chars Renault FT sont engagés pour la première fois, le 31 mai 1918, à partir de Saint-Pierre-Aigle, dans l'Aisne, en direction de Ploisy et de Chazelle. L'opération s'inscrit dans ce que l'on désigne tantôt comme la troisième bataille de l'Aisne, tantôt comme l'amorce de la seconde bataille de la Marne. Une trentaine de chars, selon les sources les plus courantes, sont lancés sans accompagnement d'infanterie et sans préparation préalable, dans le seul but de freiner la poussée ennemie. Les engins sont rattachés aux bataillons de chars légers nouvellement constitués.

Ce premier engagement n'atteint pas le succès espéré, ce que la plupart des sources attribuent au manque de préparation et à l'absence de doctrine d'emploi éprouvée. Le char démontre toutefois ses qualités de manœuvre, et sa silhouette basse et étroite se révèle adaptée au terrain forestier et bouleversé par les combats. Dès le lendemain, le 1er juin, les FT participent à une contre-attaque face aux forces allemandes. Les combats sont violents et les pertes en chars élevées, mais l'engin confirme ses capacités offensives. La doctrine d'emploi se précise dans les semaines suivantes.

Alors que les effectifs des lourds Schneider et Saint-Chamond fondent au fil des contre-attaques de juin et juillet, le Renault FT est employé en formations de plus en plus nombreuses. Les bataillons de chars légers sont organisés autour d'environ soixante-quinze véhicules répartis en trois compagnies. L'engin prend part à la seconde bataille de la Marne, puis aux offensives de Saint-Mihiel et de Meuse-Argonne, aux côtés des troupes françaises et américaines. Son emploi massif contribue à enrayer la dernière grande offensive allemande, puis à soutenir l'avance alliée jusqu'à l'armistice du 11 novembre 1918, date à laquelle il équipe une vingtaine de bataillons.

Le commandement allemand a lui-même reconnu l'effet de cette nouvelle arme. Le général Ludendorff évoque dès l'été 1918 des chars plus petits, mieux protégés et plus dangereux que les précédents, et place, devant le Reichstag à l'automne, le char d'assaut parmi les facteurs déterminants de la situation militaire.

Une postérité durable

Au sortir de la Première Guerre mondiale, le Renault FT s'impose comme une référence internationale. Près d'un millier d'exemplaires sont construits sous licence aux États-Unis, où l'engin sert dans les années 1920 et 1930 sous l'appellation de char de six tonnes. Une copie est produite en Italie sous le nom de Fiat 3000, tandis que l'Union soviétique en fabrique sa propre version, surnommée Russki Reno. De nombreux pays l'adoptent dans l'entre-deux-guerres.

En France, le char reste en service réduit jusqu'au début de la Seconde Guerre mondiale. Plusieurs milliers d'exemplaires figurent encore dans l'inventaire de l'armée française à la fin des années 1930, sur le plan technique identiques à ceux de 1918, et certains sont engagés en 1940. Après la défaite, l'armée d'occupation allemande en récupère un certain nombre comme chars de prise, employés à des missions de maintien de l'ordre et d'entraînement. Plusieurs exemplaires sont aujourd'hui conservés dans des collections et des musées, dont celui des Invalides à Paris et le [musée des Blindés](#) de Saumur.

Au-delà de son parcours opérationnel, le Renault FT est resté dans l'histoire pour avoir réuni dans un ensemble cohérent et industrialisable des innovations qui définiront le char moderne : la tourelle pivotante, le moteur à l'arrière et un poids permettant la production de masse et le transport routier.

Lire aussi sur TB :

- [Le char jusqu'à la fin de la Seconde Guerre mondiale](#)
- [La problématique des chars en France 1920-1939](#)
- [Prototypes et chars atypiques de la Première Guerre mondiale](#)

[View Fullscreen](#)

[Aller au contenu PDF](#)

