

# Bataille de Flers-Courcelette

**15-22 septembre 1916**

La bataille de Flers-Courcelette<sup>1</sup> se déroule durant l'offensive de la Somme. C'est la troisième et dernière grande offensive menée par les troupes britanniques.

A l'origine simple attaque annexe, cette bataille va avoir un impact majeur sur l'issue du conflit et changer l'art de la guerre. L'objectif initial est de percer une brèche dans la ligne de défense allemande grâce à l'artillerie et à des attaques massives d'infanterie puis de lancer la cavalerie dans la brèche ainsi créée. Le général Haig<sup>2</sup>, commandant la force expéditionnaire britannique en France, préconise de maintenir une forte pression sur les forces allemandes qui affrontent en même temps l'armée de Broussilov à l'Est (front consommant les réserves des Empires centraux).

Haig, comme lors des précédentes offensives britanniques durant la bataille de la Somme, espère pouvoir percer les défenses allemandes et rompre avec la guerre de position. Engageant l'armée du général Henry Rawlinson<sup>3</sup> et une partie des réserves, 3 ou 4 objectifs doivent être pris dès le premier jour de la bataille, en cas de percée. L'attaque initiale est précédée d'un bombardement massif ; on dénombre un canon de campagne tous les 9 mètres et un canon lourd tous les 26 mètres. Cependant, cette bataille est surtout célèbre pour être la première intervention des « tanks », mot utilisé pour la première fois par le colonel Ernest Dunlop Swinson à la veille de Noël 1915 pour nommer les chars de combats.

Le Mark I<sup>4</sup>, entré en service en août 1916, est utilisé pour la première fois au matin du 15 septembre 1916. Le général Haig aurait voulu lancer la première attaque de chars le jour du début de l'offensive de la Somme, le 1<sup>er</sup> juillet, mais il n'a pas alors à sa disposition suffisamment d'exemplaires. Dès le début, l'emploi des chars est contesté en raison de leur difficulté à franchir le terrain fortement bouleversé du champ de bataille, des nombreuses défaillances mécaniques et du manque de formation des équipages - les concepteurs avaient mis en garde les militaires sur le manque de fiabilité de cette arme en développement. Le gouvernement français envoie également le colonel Estienne et le sous-secrétaire aux inventions Jules-Louis Breton à Londres pour convaincre le gouvernement britannique d'annuler l'ordre de Haig, estimant comme une majorité de dirigeants que cette arme doit rester secrète jusqu'à sa production en masse permettant alors de réaliser une percée majeure.

La performance de ces engins est inégale : sur les 49 tanks présents, seuls 32 atteignent leurs positions de départ où sept tanks ne peuvent redémarrer et participer à la bataille. Les Mark I sont alors utilisés pour couper à travers les barbelés et dégager la voie pour l'infanterie. Certains sont même amenés à passer à travers des bâtiments pour détruire des emplacements abritant des tireurs allemands. Seuls 9 chars atteignent et pénètrent les lignes allemandes, ne pouvant progresser plus vite que la vitesse de marche d'un soldat (vitesse sur route : 5,95 km/h). Si tactiquement, ils ne fournissent qu'un faible soutien à l'infanterie avant de tomber en panne ou d'être bloqués par la nature du terrain, l'impact psychologique est fort, enhardissant les assaillants et inhibant les défenseurs.

Quand Winston Churchill, ancien chef de la commission des « cuirassés terrestres » entend parler de l'utilisation des chars et de leurs performances à Flers-Courcelette, il ne peut retenir :

*« Mes pauvres « cuirassés terrestres » ont été utilisés prématurément sur une échelle insignifiante... Si ces formidables machines avaient été utilisées comme il se doit sur une plus grande échelle, la victoire aurait été superbe et brillante, mais elles furent révélées aux Allemands uniquement pour prendre quelques villages en ruine... »*

Si l'objectif stratégique de la percée n'est pas atteint, des gains tactiques sont réalisés : les villages de Courcelette, de Martinpuich et de Flers sont capturés ; la ligne de front progresse dans certaines zones de 2 à 3 km. Les défauts du Mark I sont mis au jour et leurs corrections le transforment en une arme redoutable à la fin de la guerre. Cependant, cette introduction en trop petit nombre permet aux Allemands de développer une arme antichar perforante de 7,92 mm spécialement conçue pour l'infanterie.

---

<sup>1</sup> **Flers et Courcelette** : communes du département de la Somme, situées à environ 10 km de Bapaume.

<sup>2</sup> **Douglas Haig** (19 juin 1861 - 29 janvier 1928) : 1<sup>er</sup> comte Haig et maréchal britannique. Commandant du corps expéditionnaire britannique en France de 1915 à l'armistice de 1918, il est l'un des commandants les plus controversés du conflit. Après la guerre, il est anobli et reçoit les remerciements des deux Chambres du Parlement.

<sup>3</sup> **Henry Seymour Rawlinson** (20 février 1864 - 28 mars 1925) : 1<sup>er</sup> baron Rawlinson et général britannique. Envoyé à Gallipoli, il dirige la retraite des troupes alliées. Commandant la IV<sup>e</sup> armée britannique, il participe à la bataille de la Somme où il utilise des techniques de combat novatrices comme la première attaque de nuit. Après l'Armistice, le Parlement anglais vote une motion de remerciement, il est anobli en 1919.

<sup>4</sup> **Mark I** : Il peut être considéré comme le premier char d'assaut opérationnel au monde et existe en deux versions : la 'Male' munie de canons et de mitrailleuses et la 'Female' munie exclusivement de mitrailleuses. Composé d'un équipage de 8 personnes, l'engin fait 9,75 m de longueur, 2,41 m de hauteur pour une largeur de 4,12 m à 4,30 et une masse de 27,43 t à 28,45 t. Son blindage varie entre 6 et 12 mm. Propulsé par un moteur à essence de 105 ch, le réservoir contient 350 litres de carburant pour une autonomie de 37,8 km. Il faut également 100 litres d'eau pour le refroidissement du moteur, 15 kg de graisse, 10 litres d'huile à boîte de vitesse et 50 litres d'huile pour lubrifier le moteur. Ce dernier est placé dans l'habitacle de l'équipage qui respire un mélange au monoxyde de carbone, où la température peut atteindre 52 degrés.