



# FCM 2C



▲ Fin de parcours pour le char FCM 2C n° 91 « Provence » après son sabotage en gare de Meuse en juin 1940.

Toutes photos Jean-Michel Adenot

## LA FIN DES GÉANTS

Prévu pour emporter la décision en 1918, le char FCM 2C n'est livré qu'à partir de 1921. Ce blindé français est alors le plus moderne du monde, mais il arrive au pire moment : les crédits militaires sont annulés et seuls dix exemplaires sont construits (codés de 1 à 10, puis de 90 à 99). Véritable char forteresse dessiné par des ingénieurs de la construction navale, ce « croiseur terrestre » est conçu pour la rupture façon 1914-18, entraînant à sa suite la vague d'infanterie victorieuse. Longtemps remisés et utilisés pour la propagande, les FCM 2C sont ressortis des hangars à l'automne 1939 pour former le 51<sup>e</sup> et unique bataillon de chars lourds (BCL). Les conditions de destruction et le devenir de certains FCM 2C outre-Rhin ont alimenté diverses rumeurs qu'il convient de remettre à plat.

Par Jean-Michel Adenot

## UNE FIABILITÉ ALÉATOIRE

À la mobilisation de 1939, le 51<sup>e</sup> BCL est confié au chef de bataillon (CBA) Fournet, par ailleurs ingénieur en aéronautique. L'unité doit tout d'abord remettre en état ses FCM 2C exhumés des hangars de Verdun. Le temps n'a pas amélioré la fiabilité des engins. Le nouveau chef de corps se dépense sans compter pour trouver des pièces, moderniser les chars, monter des moteurs neufs... Les projets s'enchaînent jusqu'au printemps 1940. La débrouille et les bricolages fonctionnent à plein, alors que les mobilisés sont affectés à deux compagnies, à l'effectif théorique de trois blindés, plus un de commandement. Compte tenu des pannes, un huitième engin est dénommé « char de parc ». Les mécaniciens ne chôment guère et s'affairent parfois sur plusieurs machines en même temps. En mai 1940, l'engin codé « 95 » tient officiellement le rôle de remplaçant, mais pour le journal des marches et opérations (JMO), c'est un « char d'instruction ». Récupérations et cannibalisations terminées, les n° 94 « Bretagne » et 96 « Anjou » sont définitivement réformés. Les bureaux décident d'envoyer leurs tourelles principales en Tunisie afin d'armer les défenses de la ligne « Mareth », dont l'ouvrage de Bir Soltane. Plus chanceux, le char de commandement n° 97 « Normandie », rebaptisé « Lorraine », est équipé d'un système de signalisation électrique, d'un moteur neuf, puis est envoyé aux aciéries d'Homécourt, d'où il ressort alourdi de blindages additionnels pesant 7 tonnes. Sans le rendre plus fiable, ces diverses modifications lui confèrent une silhouette particulière. Le CBA Fournet déplore la lenteur administrative qui retarde la livraison de moteurs Maybach neufs, en stock dans les arsenaux et susceptibles de faire passer la puissance des engins de 140-180 à 240-250 chevaux pour une durée d'utilisation maximale estimée à 200 heures.

## DEUX PANNES RÉDHIBITOIRES

Hormis quelques alertes sans suite, le JMO témoigne, le 14 mai 1940, d'un bombardement aérien visant l'état-major et la 2<sup>e</sup> compagnie. Environ huit bombes de 10 à 60 kg sont larguées, 24 éclats sont relevés sur le n° 97, sans gravité, mais par contre, la voiture radio est endommagée. Le chasseur Brunot est légèrement blessé à la tête. Plus grave, l'adjudant Ronsin, de la 2<sup>e</sup> compagnie, est tué par un éclat.

Moins conservateurs que de réputation, de hauts responsables imaginent, le 15 mai, juste au début des combats, de basculer le 51<sup>e</sup> BCL à un improbable groupe de bataillons de chars 511. Deux jours plus tard, les « lourds » sont envoyés en direction des bois de Norroy-le-Sec. La construction d'un barrage antichar est ordonnée au nord de Jondreville, mais les relations se dégradent avec les civils. Le 3 juin, un civil, Monsieur Drouard, est arrêté, ayant proféré des menaces de mort contre le capitaine Rollet et un sous-officier, ce qui n'empêche pas de continuer la construction de défenses aux sorties du village. Le 9 juin, des essais de tir au canon contre des avions volant en rase-mottes sont effectués, avec de très bons résultats (d'après le JMO). Le lendemain, le n° 95 « Touraine » s'immobilise à Mainville. Bielle coulée, il ne peut pas repartir. Des photos le montrent entouré de pièces détachées et surmonté d'une « chèvre », mât qui permet la manutention de charges lourdes.

Devant le risque d'encercllement des armées de l'Est, ordre est donné, le 12 juin, par le commandant de Maisonneuve, chef d'état-major des chars de la 3<sup>e</sup> Armée, d'embarquer



◀ Insignes des deux unités équipées du FCM 2C : le 511<sup>e</sup> RCC (avant-guerre), puis le 51<sup>e</sup> BCL (campagne de 1940).

▼▼ En bas, les deux photos : Propagande contre propagande : carte postale régimentaire allemande contre tabloïd américain.

▼ Ci-dessous : Lorraine, hiver 1939 : manœuvres et essais devant le colonel Bruneau et le capitaine Leseq.



pour évacuation par trains vers le sud. Le soir même, les FCM 2C convergent vers la gare de Landres. Sur place, rien n'est prêt pour former les trains, les boggies *ad hoc* doivent aussi être soigneusement graissés et aucune locomotive n'est disponible. Dans le même temps, la poussée allemande s'amplifie : le corps blindé Guderian investit Saint-Dizier le 13 juin, Verdun est évacuée le lendemain et Nancy tombe le 16. Pendant le court trajet sur route, le n° 92 « Picardie » tombe en panne électrique à Piennes, à 2 kilomètres de la gare. Comme pour le n° 95 à Mairy-Mainville, le JMO précise que le « Picardie » est sabordé afin de ne pas tomber intact aux mains de l'ennemi ; l'ordre en aurait été donné oralement par le lieutenant-colonel de Saint-Sernin pour la 3<sup>e</sup> Armée.

▼ Carcasse du char n° 96 « Anjou », détourellé et réformé. Verdun, septembre 1939.



de la 3<sup>e</sup> Armée, l'ordre écrit prescrivant le mouvement des FCM 2C vers Gondrecourt-le-Château, au sud-ouest de Toul. Par contre, les échelons sur roues doivent rejoindre après entente avec la régulatrice routière. Comme le secteur est bombardé dans la journée, le commandant Fournet dirige ses trains vers Badonvilliers, 7 kilomètres au nord-est de Gondrecourt-le-Château, où ils arrivent le lendemain entre 9h30 et 10h30. Jusque-là, ils ont parcouru une centaine de kilomètres et viennent de subir un bombardement aérien.

Le 14 juin, le CBA Fournet envoie le lieutenant Robillot rendre compte et demander les ordres auprès de l'état-major de la 3<sup>e</sup> Armée. Il semble dangereux de laisser stationner le convoi en pleines voies, et le commandant s'interroge sur l'éventualité de débarquer les blindés. Robillot ne parvient pas à localiser l'état-major. Puis voyant passer des éléments mécanisés en retraite, Fournet prépare la mise à terre des FCM 2C tout en confiant, à 7 heures, à son chef d'état-major, le capitaine Rollet, une mission similaire à celle de Robillot. Le capitaine retrouve l'état-major de la 3<sup>e</sup> Armée à Bainville-sur-Madon. Il reçoit l'ordre de diriger trains et échelons vers Certilleux et Landaville, au sud de Neufchâteau, sans débarquer les chars. Les trains repartent. Les voies sont en mauvais état, et la progression s'en ressent. Pour franchir certaines rampes, il faut dételer, passer les engins un à un, sabler les rails sous les roues des locomotives. Hélas, les bombardements du matin ont aussi touché Neufchâteau.

## L'ÉVACUATION TOURNE AU CAUCHEMAR

À la demande du chef de gare de Landres, une première locomotive se présente le 13 juin. À 10h30, les FCM 2C sont fixés sur les boggies. D'autres locomotives permettent de constituer deux trains réglementaires de trois engins, le char de commandement n° 97 remplaçant le n° 92 à la 1<sup>re</sup> compagnie. Ces moyens permettent de placer une machine en tête de chaque convoi, ainsi qu'une seconde en pousse. La 2<sup>e</sup> compagnie (n° 91, 93, 98) part à 13h30, suivie de la 1<sup>re</sup> (n° 90, 97, 99). Vers 14 heures, le CBA Fournet reçoit du colonel Boiron, du commandement des chars



▲ Les 4 photos : Char n° 94 « Bretagne » lors d'une démonstration de propagande sans rapport avec les réalités du combat.

Les coupures doivent être réparées. D'autres trains d'évacuation empruntent le même axe. Les arrêts se succèdent, et à minuit, le convoi a parcouru moins de 20 kilomètres. Les véhicules routiers du bataillon anticipent et constatent que la voie ferrée est détruite sur une cinquantaine de mètres à hauteur du passage à niveau de Certilleux. De plus, les employés de la SNCF préposés pour la réparation des voies se sont volatilisés. Le commandant Fournet décide de gagner Neufchâteau afin de contacter le commissaire régulateur. Les renseignements sont incertains, de nombreux trains sont bloqués en voie au nord de la sous-préfecture. Dans cette ambiance, les cheminots abandonnent leurs postes. Et c'est en marchant sur les ballasts que le chef de bataillon tente de rejoindre ses FCM 2C. Un seul aiguilleur est resté présent. Il déclare connaître la position des trains et se propose de les diriger vers Is-sur-Tille. Le commandant Fournet repart vers les échelons sur roues, qu'il retrouve à Aulnois.

15 juin. Le lieutenant Canard repart, dès 3 heures du matin, vers Neufchâteau. Il revient une heure plus tard et annonce que les trains ont progressé de 10 kilomètres, mais qu'ils sont encore en amont de la ville. À 5 heures, le commandant Fournet se rend à l'état-major des chars de l'armée, à Chauffourt cette fois. Du colonel Boiron, auquel il rend compte, il obtient l'aval pour diriger les trains vers Is-sur-Tille, ordre formel étant donné de saborder les blindés en cas de blocage définitif. De retour à Aulnois vers 10 heures, Fournet ordonne aux échelons sur roues de se diriger vers Arnoncourt-sur-Apance et apprend, par le lieutenant Canard, que les trains ont enfin réussi à passer Neufchâteau entre 8 et 9 heures et qu'ils se dirigent vers le sud. Le CBA envoie une estafette motocycliste rendre compte au colonel Boiron. Celle-ci ne retrouve pas l'état-major. Désormais, il n'y aura plus de liaison, et Fournet ne pourra plus compter que sur lui-même. Il réoriente les unités sur roues et, vers 16 heures, envoie le capitaine Rollet vers Is-sur-Tille. Celui-ci revient une heure plus tard pour annoncer que les deux trains sont bloqués à la hauteur du village de Meuse, 50 kilomètres seulement après Neufchâteau !



▲ L'ex-char d'instruction, sabordé suite à une panne, vient d'être capturé à Mairy-Mainville par les Allemands.

▲▲ La curiosité allemande est à son comble devant une telle prise ! Il est vrai qu'à cette date, le mastodonte français n'a aucun équivalent dans l'arsenal germanique.

◀ Des soldats allemands font une pause devant le char n° 95 « Touraine ». La « chèvre » destinée à la manutention de pièces lourdes se trouve en arrière de la tourelle.



Le CBA Fournet veut se rendre compte par lui-même. La situation est désespérée. En effet, cinq autres trains sont bloqués devant les convois de chars, cinq autres sont derrière et la voie ferrée est détruite un peu plus au sud ! Par ailleurs, les Allemands sont signalés dans les environs, vers Culmont-Chalindrey et aussi à Montigny-le-Roi. Les mécaniciens et chauffeurs de la SNCF prennent l'initiative de saboter les locomotives avant de s'échapper. Enfin, les rames sont bloquées en courbe, en tranchée et en dévers : il est impossible de débarquer les engins.

Pour la dernière fois, le commandant Fournet réunit ses officiers et expose la situation. En conclusion, il leur ordonne de détruire les blindés. Le 15 juin, à 19 heures, les opérations sont terminées. Les derniers FCM 2C sont hors de combat, à l'exception du n° 99 « Champagne », pour lequel les charges n'ont pas fonctionné.

Les blindés sont perdus, mais pour les hommes, la campagne n'est pas terminée. Tous embarquent dans des camions en direction de Vesoul. Le convoi emprunte les routes de l'exode, frôle des avant-gardes allemandes, mais atteint Monestiès, dans le Tarn. C'est là que le CBA Fournet rédige son compte rendu final du 1<sup>er</sup> juillet 1940. Il comptabilise les effectifs à cette date : 17 officiers, 188 sous-officiers et hommes de troupe, 25 véhicules, mais plus aucun char. Très administrativement, l'état circonstancié des pertes est annexé au document.

## LA CAPTURE

C'est le *Panzer-Regiment 10* de la *8. Panzer-Division* qui capture le convoi sabordé à Meuse entre le 16 et le 18 juin. Il est facile d'imaginer la stupeur des équipages allemands du haut de leurs *Panzer III* ou *IV* face aux FCM 2C trois fois plus lourds. Les inscriptions sur les flancs du n° 99 « Champagne » témoignent de leur passage : « Beute Pz Rgt 10 » (butin du 10<sup>e</sup> régiment blindé), ainsi qu'une croix gammée, côté droit, « Erbeudet Pz Rgt 10 » côté gauche.

## VIEILLES CIBLES ET NOUVEAUX CANONS

Une autre visite attend les FCM 2C immobilisés à Meuse. Elle se compose d'une commission technique de douze spécialistes venue du centre de recherches militaires de Kummersdorf, renforcée par un *Kommando* de 15-20 personnes, pour la plupart des civils. Le groupe est parti de Kummersdorf le 10 juin afin de procéder à des tests *in situ* pour différents canons : les habituels *8,8cm Flak*, *3,7cm Pak* et *2cm Flak*, mais aussi le tout dernier cri de la technologie allemande, le nouvel antichar *5cm Pak 38* et le *2,8cm Panzerbüchse 41*. Aucun des deux n'est encore en dotation. Malgré sa désignation de fusil antichar, le second est un canon ultraléger, parachutable, utilisant une munition spéciale avec noyau de tungstène adaptée à la technologie dite à « âme conique » ou

▼ En haut : Le char n° 92 « Picardie », tombé en panne à Piennes.

▼ Au milieu : Enthousiastes, les vainqueurs revendiquent leur imposant butin en « marquant » les flancs du « Picardie ».

◀ Ci-contre : Ces motocyclistes ne sont pour rien dans la capture du char n° 92, mais ils posent eux aussi pour la postérité.



« principe de Kummersdorf » : le calibre de 28 mm (normes françaises) se réduit à la bouche à 20 mm, d'où une très forte vitesse initiale et, au prix d'une usure rapide du tube, une excellente capacité de pénétration.

L'ouvrier spécialisé Willi Klär a laissé des indications précises concernant son parcours de Reims à Paris en passant par Meuse. La commission part de Chaumont et passe à Meuse le 3 juillet avant de rejoindre Paris. Les chars lourds sont bloqués en voie, et il est aisé d'imaginer l'excitation des techniciens à la vue du « carton » projeté. Klär indique que 8 tirs de *5cm Pak 38*, ainsi que des essais de *Panzerbüchse 41*, sont pratiqués sous différentes incidences, sans préciser les distances. Le blindage étant percé, les essais sont jugés satisfaisants et les impacts dûment répertoriés à la peinture blanche. Enfin, l'ouvrier indique que

▲ Autre photo-souvenir réalisée par les Allemands du FCM 2C n° 92. Fixée à l'arrière, la queue de tranchee est bien visible.

les FCM 2C sont expédiés quelques mois plus tard sur Kummersdorf !

Impacts et marquages sont présents au moins sur les n° 90, 91 et 97, ce qui ne correspond pas à l'un des convois, mais peut-être aux engins présentant de bons angles pour les tirs.

## FIN DE PARCOURS POUR LES FCM 2C

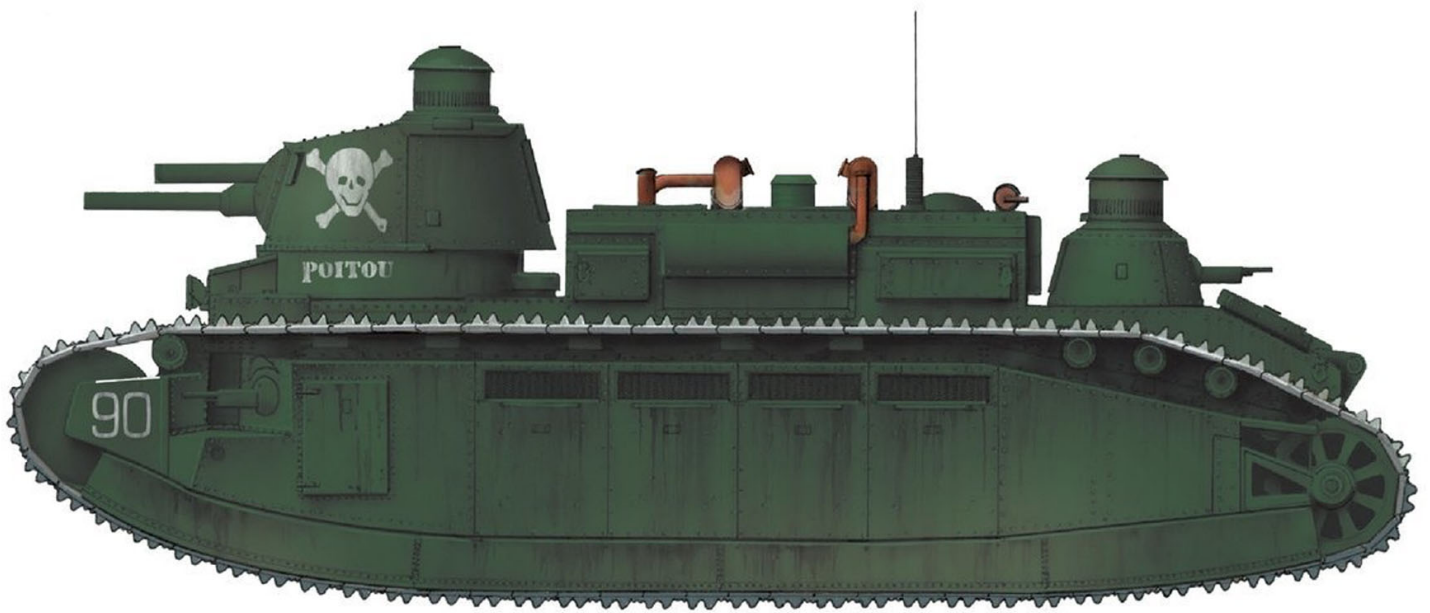
S'il est facile de s'emparer de six FCM 2C immobilisés, il est plus compliqué de les déplacer. Dans un premier temps, il faut dégager les voies. Malgré leurs flancs béants, les châssis restent fixés aux boggies, eux-mêmes intacts, si bien que l'évacuation des rames peut s'effectuer rapidement vers la gare de Meuse et son faisceau de voies de garage équipé d'une halle avec quai et grue.

▼ L'un des convois immobilisés en gare de Meuse.



## « CHAMPAGNE » ET « LORRAINE » EXPÉDIÉS VERS L'ALLEMAGNE

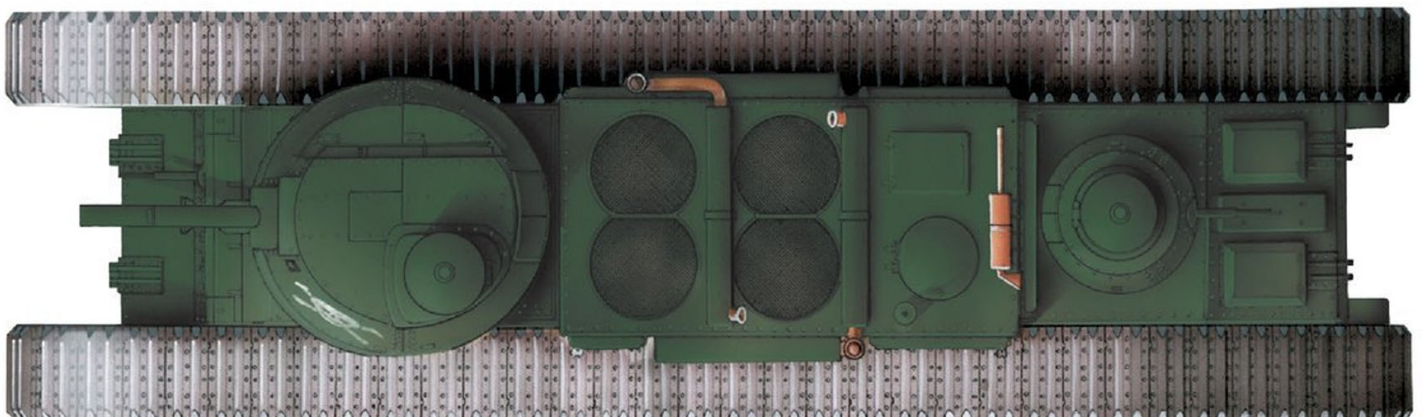
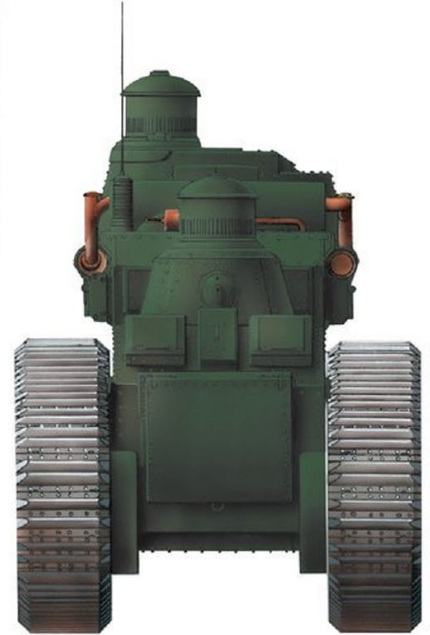
Les n° 97 et 99 sont peu présents sur les photos allemandes prises à Meuse. Ces deux engins fermaient la marche, en queue de la seconde rame. Il s'avère que ces deux FCM 2C transitent par Lunéville dès juillet 1940. La date du 2 juillet est mentionnée au dos d'un cliché, le 15 sur un autre. Ici commence la légende, le passage des FCM 2C étant évoqué à l'automne 1940 à Mons, en Belgique. De là, le n° 99 aurait été expédié comme trophée à Berlin, où sa trace se perd. Le « Champagne » aurait même pu reprendre du service pour la défense de Berlin en avril 1945 ! Il aurait été vu en Allemagne de l'Est après-guerre. Un jeu de boggies de transport par voie ferrée retrouvé en Union soviétique (et actuellement en réserves à Saumur) alimente toutes les spéculations. Un FCM 2C a-t-il été ramené en Russie ?



**FCM 2C numéro 90 « Poitou »**  
1<sup>re</sup> Compagnie  
51<sup>e</sup> Bataillon de chars lourds (BCC)  
Armée française  
France, hiver 1939-40



Note : chaque engin est initialement décoré d'un écusson aux armes de la province dont il porte le nom. Pour des raisons inconnues, le n° 90 fait exception à la règle. À noter que le FCM 2C est plus haut que large, gabarit oblige.





◀ Depuis le pont de Meuse : les wagons-tombereaux servent à transporter les bastaings sur lesquels grimpent les chars au moment de s'accoupler avec les boggies

▼ Le char n° 91 « Provence » resté bloqué juste au niveau du passage à niveau – qui existe toujours – de Meuse et qui empêche toute circulation routière.

▼ Plus loin, la voie est en déblai : le char n° 99 « Champagne » ne peut pas débarquer. C'est le seul FCM 2C capturé intact par les Allemands, car ses charges de démolition n'ont pas fonctionné.

Pourtant, l'écartement des voies ferrées russes et européennes est différent.

De nouveaux clichés privés éclairent et situent les chars à l'école d'artillerie de Jüterbog, dans le Brandebourg. Les n° 97 et 99 sont identifiables, de même que tout un lot de canons alliés destinés à des tests ou à un futur musée.

## RÉPARATIONS SOMMAIRES AVANT EXPÉDITION

Fin juillet 1940, quatre FCM 2C restent en gare de Meuse : les n° 90, 91, 93 et 98. Avricourt a longtemps été évoqué comme lieu de stockage. Après reconnaissances sur place, il s'avère que la plupart des photos allemandes furent prises à Meuse. De plus, l'observation attentive montre que les chars furent manœuvrés à plusieurs reprises sur les voies. Une photo du n° 90, à proximité de la grue de quai, montre un détail intéressant : des bouteilles de gaz et un chalumeau, outils indispensables du ferrailleur ; toutefois, ce même matériel peut également servir à des travaux de soudure. La piste soudure se confirme avec l'agrandissement du cliché, qui fait apparaître une plaque métallique. Ce chalumeau vient d'être utilisé pour poser des tôles destinées à masquer les effets du sabotage. Ainsi, le déplacement des engins s'explique par des passages successifs devant la grue, lieu de rafistolage rendant ces « reliques » plus présentables. L'hypothèse soudure se confirme : les FCM 2C sortis éventrés du sabotage de Meuse ont tous été « toilettés » par la pose de plaques de métal sur les flancs. Cette grossière rénovation concerne *a minima* les n° 90, 91 et 93. Notez aussi, sur le côté, un mystérieux « panneau blanc ».

## NOUVELLE ÉTAPE DU TRANSFERT VERS L'ALLEMAGNE

Le convoi se dirige d'abord vers le sud, comme en témoigne une photo de mars 1941 prise dans la gare de triage d'Auxonne. L'unité ayant procédé à la pose des plaques métalliques, l'Organisation Todt semble toute désignée pour avoir « signé » sa réalisation, l'avoir localisée et datée du 16 juillet 1940.





## LE BLINDAGE DU FCM 2C FACE AUX ARMES ANTICHARS ALLEMANDES

Les différents documents et témoignages présentent des contradictions parfois imputables à de simples défauts de mémoire, comme le total de cinq FCM 2C donné par Klär. La question se pose pour la photo ci-contre. Le calibre du canon du FCM 2C est correct.

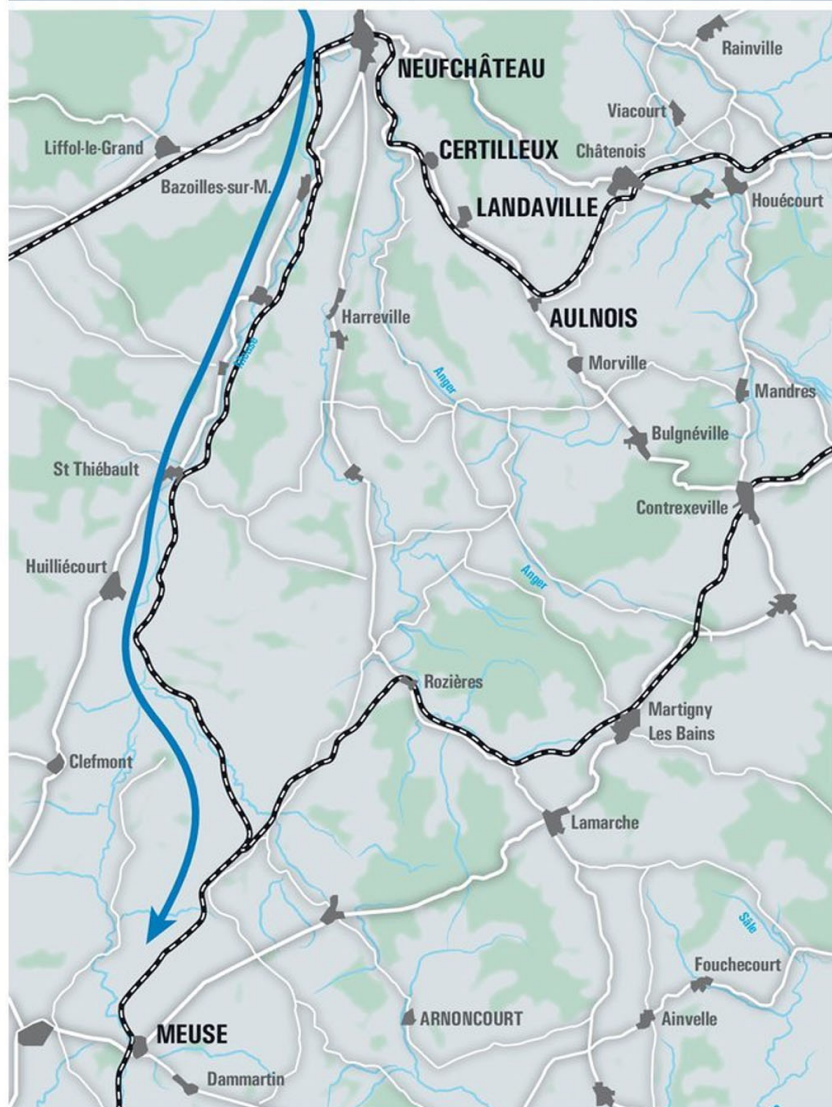
Par contre, les épaisseurs du blindage, le calibre attribué aux impacts et le double blindage frontal (*Panzerung 2x3,5cm*) ne correspondent pas aux données habituelles. Ces marquages amènent à comparer les performances des munitions antichars de 1940.

PAYS	ARME	CALIBRE (mm)	TYPE DE MUNITION	PERFORATION SOUS INCIDENCE DE 30° (en mm)			Remarques
				100 m	500 m	1 000 m	
ALLEMAGNE	3,7 Pak 35/36	37	AP	35	29	22	Canon du <i>Panzer III</i>
			APCR	64	31		Expérimental en juin 1940
	Škoda 37 vz 37-38	37	AP	36	31	24	
			APC	41	33	27	
	Škoda 47 vz 36	47	APCR	52	47	40	
	7,5cm KwK 37	75	APC	41	38	35	Canon de base <i>Panzer IV</i>
			HEAT	45	45	45	Charge creuse
<i>Panzerbüchse 41</i>	28/20		69	52		Expérimental, âme conique	
5cm Pak 38	50	AP	67	57	44	Pas encore livré en unités	
		APC	69	59	47		
		APCR	130	72	48		
FRANCE	Hotchkiss SA 35	25		35	29	20	Excellent matériel
	37 SA 1916	37		25	19		Canon dépassé
	37 SA 38	37		29	23	16	
	47 SA 35	47		39	33	26	
	47 SA 37/39	47		57	50	42	Meilleur canon AC de 1940

Cette étude, réalisée par M. Alain Adam, auteur d'un article sur la motorisation du FCM 2C (*Trucks & Tanks* numéro 65, janvier-février 2018), montre que les performances des pièces françaises ne sont pas dépassées. Ce tableau théorique ne tient pas compte de la qualité variable des aciers et reste fonction de l'angle d'incidence du tir. Percer simplement 70 mm à 100 m n'était pas à la portée... de la première arme venue. Le regard interrogatif des officiers allemands devant les profonds impacts sur les FCM 2C s'explique par l'efficacité des nouveaux canons testés par la commission de Kummersdorf. La propagande nazie a su s'emparer de l'opportunité, non pour vanter les performances des tubes dernier cri, mais pour imposer l'idée d'une attaque décisive de *Stukas* (bombardiers en piqué) sur des FCM 2C impuissants ! Ce mensonge très idéologique va faire long feu, puisqu'il est encore repris sans sourciller dans les années 1970 par Liliane et Fred Funcken (« Les uniformes et les armes des soldats de la guerre 1939-1945 »), célèbres illustrateurs/rédacteurs des Éditions Casterman. ■



## POSITIONNEMENT DU CONVOI DE FCM 2C LORS DE SA CAPTURE



▼ Les flancs béants du char n° 98 « Berry » témoignent de l'ampleur des destructions.

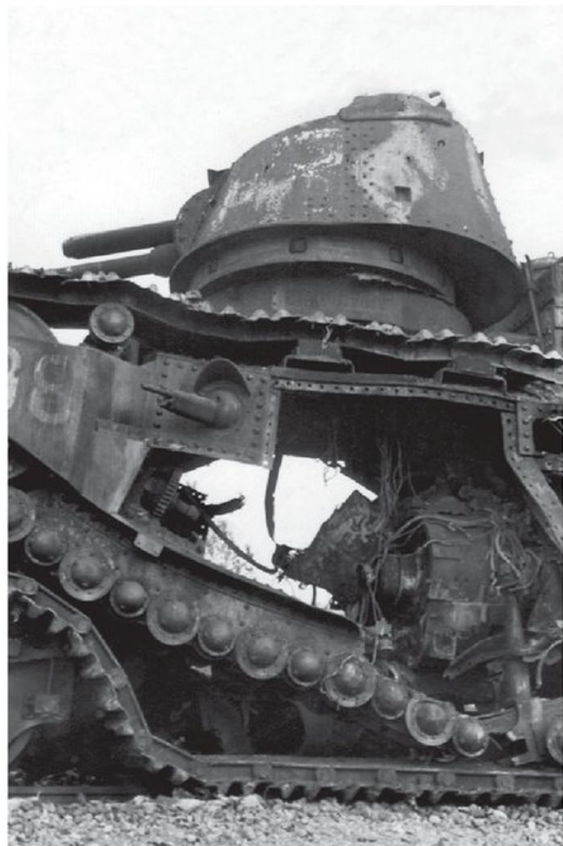
► Bloqué sur une voie en remblai, le Berry n'a pas pu être débarqué et a été sabordé par son équipage.

◀ Dans l'encadré :

1. Impacts bien repérés sur le char n° 90. Au dos de la photo est notée l'inscription : « Die Innereinrichtung hatte Polterabend » (littéralement : « À l'intérieur, c'était la nuit de noces »).

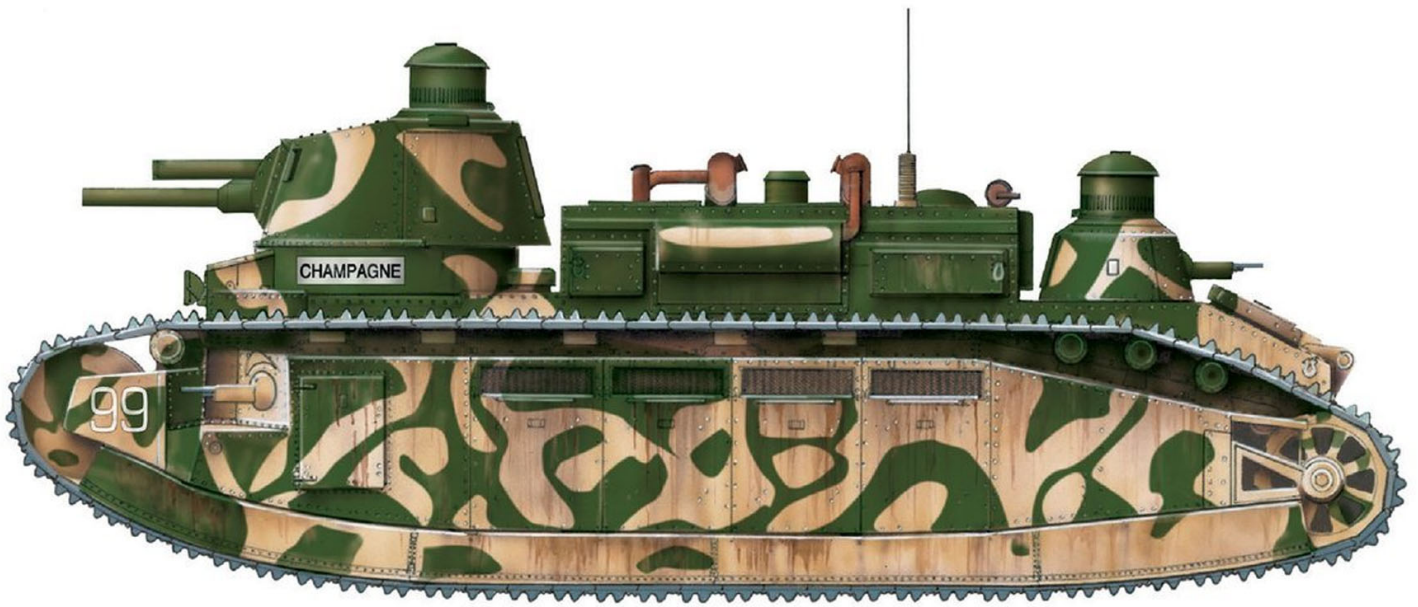
2. Impacts des tirs expérimentaux sur le char de commandement n° 97 « Lorraine ». Notez le surblindage du toit.

3. Cliché pris sous le pont métallique de Lunéville. Le passage nécessite de démonter les stroboscopes de chaque engin.



L'enquête se conclut avec une ultime photo montrant lisiblement le « panneau blanc ». Il n'y a plus de doute sur le départ de ces trois FCM 2C pour l'Allemagne, probablement pour le site de Kummersdorf. Les dates mentionnées sur les clichés permettent de situer le transfert entre mars et mai 1941. Les réparations de fortune remontent par conséquent à l'hiver 1940-41. La destination est validée par différentes photos montrant les FCM 2C rejoignant un véritable parc de stockage pour blindés : T-34 et KV-2 soviétiques, A13 et Churchill Mk. III britanniques, sans oublier FCM 36 et B1bis français, jusqu'au prototype allemand *Neubaufahrzeug*. Ce site correspond au centre de recherches militaires de Kummersdorf, près de Zossen, à 40 kilomètres au sud de Berlin. Pour dater l'arrivée des FCM 2C, l'absence de feuilles aux arbres indique la saison hivernale.

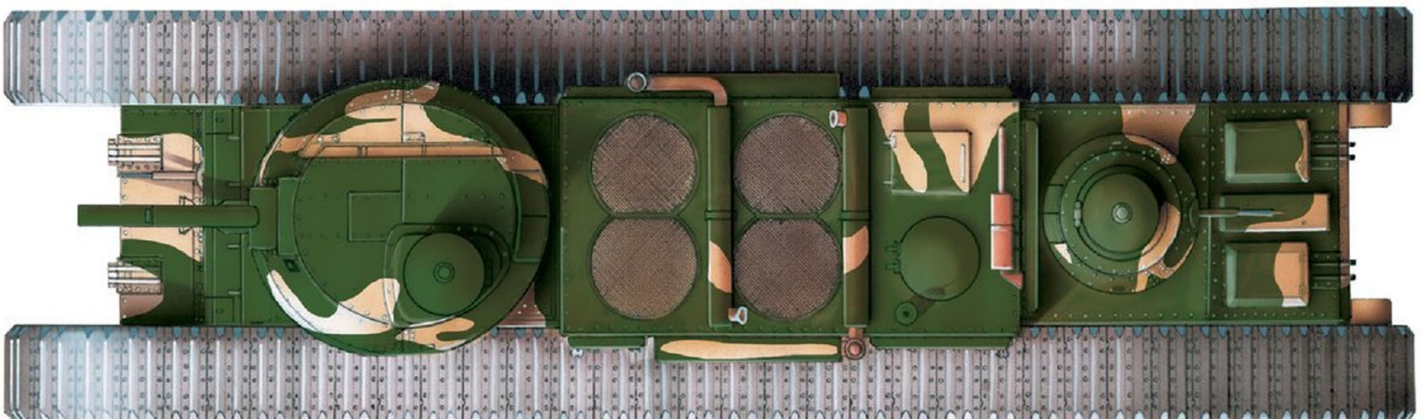
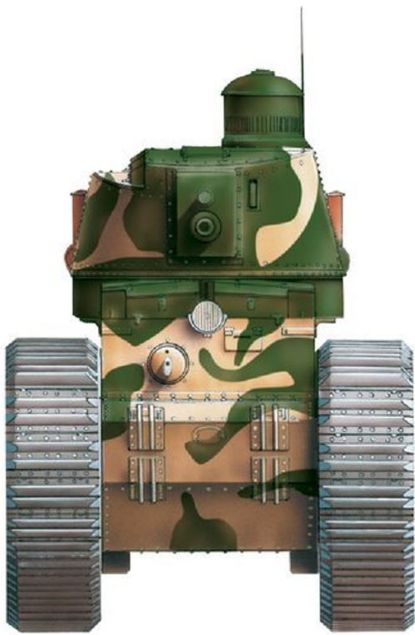




**FCM 2C numéro 99 « Champagne »**

51<sup>e</sup> Bataillon de chars lourds (BCC)  
Armée française  
Meuse, France, 15 juin 1940

Note : char n° 99 « Champagne » en livrée « de guerre ». Les armoiries ont disparu.





◀ Cet Allemand montre la taille « kolossale » du FCM 2C. Les inscriptions « Erbeutet Pz Rgt 10 » côté gauche, sur les flancs du n° 99 « Champagne », témoignent du passage du Panzer-Regiment 10 de la 8. Panzer-Division qui a capturé le convoi.

▼ L'Organisation Todt a daté et signé son intervention sur le char n° 93 « Alsace ».

## AU CENTRE DE RECHERCHES DE KUMMERSDORF

Il est intéressant de s'arrêter sur le centre de recherches de Kummersdorf (très exactement *Heeresversuchsstelle*), pièce importante dans l'arsenal de l'Armée impériale allemande, puis de la *Wehrmacht*. Des tests militaires y sont organisés, puis de nouvelles technologies y sont développées (Artillerie, chars et les premières fusées de Wernher von Braun). C'est également à Kummersdorf qu'auraient été esquissées certaines recherches nucléaires nazies. Une véritable collection d'engins ennemis de prise s'y trouve rassemblée, tant pour en découvrir les points faibles que pour s'inspirer d'éventuelles avancées.

Une publication anglaise affirme que la transmission électromécanique du FCM 2C aurait inspiré les ingénieurs allemands, dont le célèbre professeur Ferdinand Porsche. Ainsi, le blindé français pourrait entrer dans la généalogie des « lourds » construits par Porsche, dont le monstrueux *Panzer VIII Maus*. L'article précise que, début octobre 1940, l'organisation allemande prend conscience que certains essais se terminent par la destruction des engins « étudiés ». De façon à en conserver quelques-uns intacts, un musée est implanté à Altdamm, dans la banlieue de Stettin. Aucune photo connue n'y montre le FCM 2C.

Enfin, un ultime cliché présente le n° 98 « Berry », très probablement de l'autre côté du Rhin. Faisait-il partie du même convoi ? Par ailleurs, aucune photo du n° 98 porteur du panneau blanc n'a été retrouvée, et la localisation reste inconnue. Si l'hypothèse est exacte, les six FCM 2C bloqués à Meuse auraient tous été expédiés vers le *Reich*.

## CONCLUSIONS D'UNE ENQUÊTE

Ces chars constituent un record de tonnage, qui ne sera approché qu'à la toute fin du second conflit mondial. Leur engagement en 1940 montre toutes les limites d'un matériel fragile et totalement dépassé par la rapidité de la guerre éclair. Au final, l'argent du contribuable français investi à partir de 1917 dans le projet, la réalisation, la maintenance et l'emploi du FCM 2C se résume à un développement technologique mal maîtrisé et à très peu d'actes « de guerre ». Par contre, l'importance d'un tel engin comme support de propagande n'a échappé à aucun camp. Sur le plan historique, il est regrettable que l'odyssée des FCM 2C n'ait pas été étudiée quand les derniers acteurs pouvaient encore témoigner. Pourtant, des archives photographiques inédites ont permis une reconstitution quasi-policrière. Des sources allemandes « de l'autre côté de la colline » pourraient prochainement révéler de nouveaux secrets, surtout à Kummersdorf et Jüterbog. ■



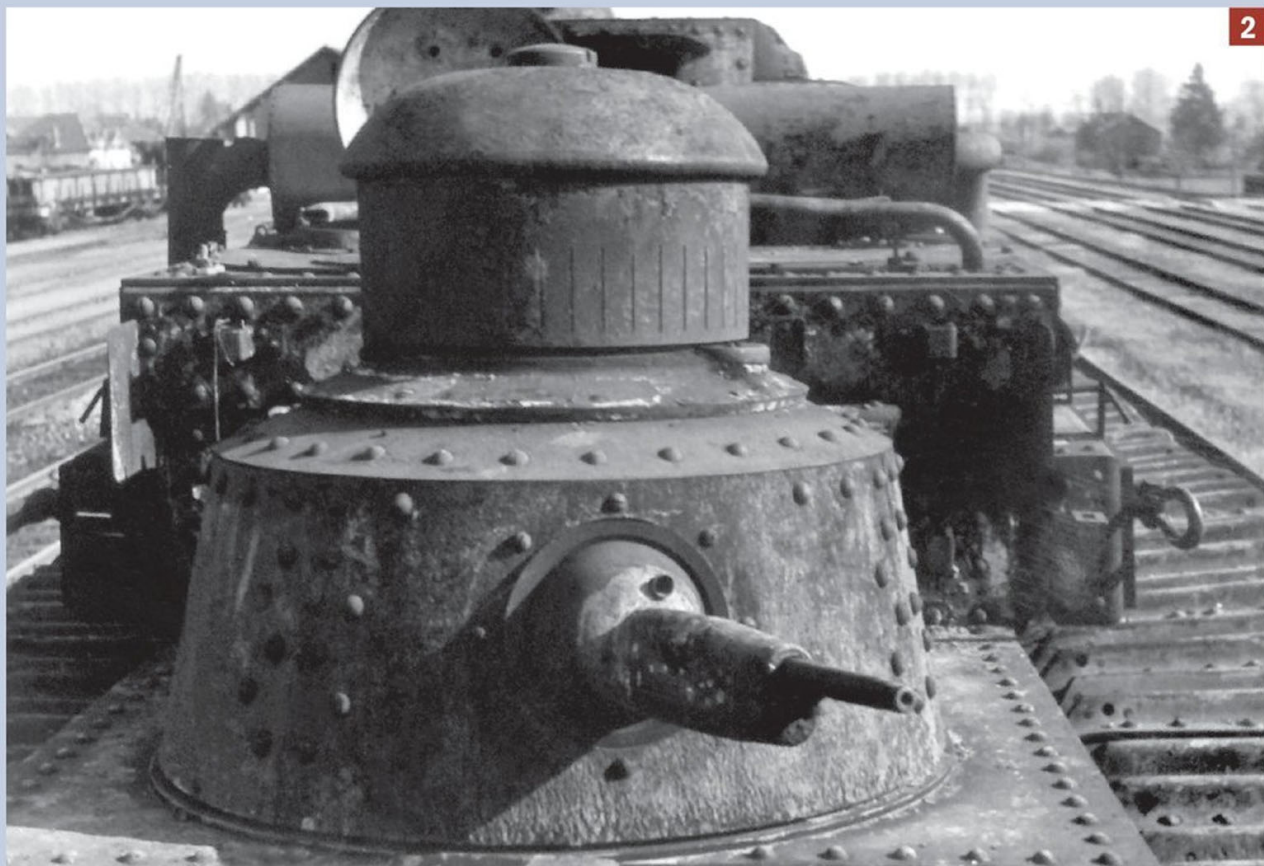
## BIBLIOGRAPHIE ET RÉFÉRENCES

- Adam (A.), « La motorisation du FCM 2C », *Trucks & Tanks* n° 65, Éditions Caractère, janvier-février 2018
- Danjou (P.), « Les premiers chars lourds de l'armée française », *Tank & Military Vehicles* n° 9, 2012
- Fleischer (W.), *Die Heeresversuchsstelle Kummersdorf*, Podzun-Pallas, 1995 et 1999
- Malmassari (P.), « Les maxi-chars », *Guerre, Blindés & Matériel* n° 106, 108 et 110, Histoire et collections, 2013-2014
- Marin (F.) et traduction Cazenave (S.), « FCM 2C, le char de tous les excès », *39/45 Magazine* n° 273, Éditions Heimdal, décembre 2009
- Mayet (J.), *Le Musée des blindés présente le char 2C*, Musée des blindés, coll. « Mili doc », 1993
- Rime-Bruneau (M.), *Au service de la France*, Do Bentzinger, 2005
- Salles (A.), « L'équipement radio du char lourd FCM 2C », *Guerre, Blindés & Matériel* n° 102, Histoire et collections, 2012
- Vauvillier (F.), « Tous les blindés de l'armée française 1914-1940 », *Guerre, Blindés & Matériel* n° 100, Histoire et collections, 2012
- Valantin (J.P.), notice char FCM 2C sur [www.chars-francais.net](http://www.chars-francais.net).
- Technique et organigrammes : Alain ADAM, [www.atf40.fr](http://www.atf40.fr)
- Photos : site des maquetistes : [www.colleurs-de-plastique.com](http://www.colleurs-de-plastique.com)





1



2



5



7



6

1. Mars 1941, ce FCM 2C est en route vers l'Allemagne. Sur ce cliché, le « panneau blanc » est enfin lisible.

2. Vue de la tourelle arrière d'un FCM 2C équipée d'un stroboscope, ici en transit à Auxonne.

3. Travaux en gare de Meuse, avec la pose de plaques métalliques sur plusieurs FCM 2C par les Allemands.

4. Scène hivernale : les FCM 2C n° 97 et 99 sont livrés à Jüterbog.

5. et 6. Photos des FCM 2C prises, au travers d'un grillage, à Kummersdorf.

7. Convoi pour l'Allemagne après pose d'une plaque métallique sur le flanc du char n° 91.