



A Brest, le 22 septembre 1915, sous les vivats d'une foule enthousiaste, 361 officiers et soldats belges embarquent sur un navire qui va les conduire jusqu'à un port de la mer Blanche. Ainsi débute l'extraordinaire aventure du corps expéditionnaire belge des autos-canon-mitrailleuses en Russie, celle d'autos blindées parmi les premières à avoir combattu pendant la Grande Guerre, celle de soldats qui ont fait un incroyable tour du monde, rencontrant l'Histoire en choc frontal lorsqu'ils assistèrent aux révolutions russes de 1917, découvrant la Chine et finissant leur épopée, trois ans plus tard, sous les acclamations des Américains à San Francisco. Jamais auparavant et jamais ensuite l'armée belge ne fut autant célébrée aux Etats-Unis! Une histoire vraie, une histoire belge à laquelle, cent ans après, des descendants de ces héros de la guerre 14-18 et des passionnés rendent un hommage hors du commun.

100 ANS APRÈS, ILS RECONSTRUISENT L'AUTO BLINDÉE QUI A FAIT LA GLOIRE DE LA BELGIQUE DANS LE MONDE

Musée royal de l'Armée à Bruxelles : les membres du groupe www.auto-canon-2014.com posent fièrement devant leur œuvre. L'équipe doit encore procéder aux réglages de la transmission et figurer les derniers détails : pose des armes, finitions des postes de conduite et de combat.

PHOTO RONALD DERSIN

L'HOMMAGE INATTENDU AUX HÉROS BELGES DE LA GRANDE GUERRE



Cinq ans après leurs premières recherches, les passionnés du groupe www.auto-canon-2014.com travaillent encore à la réplique. Il reste quelques réglages à faire, mais le moteur tourne !

LES SECRETS D'UNE RECONSTITUTION À L'IDENTIQUE

D'innombrables recherches dans les archives (notamment dans l'abondante correspondance du major Collon, qui présida à la constitution du corps des autos-canon-mitrailleuses belges au début de la guerre 1914-1918), des achats de pièces en Belgique mais aussi à l'étranger – comme le moteur Minerva, acquis en Suède, ou un compteur Watford retrouvé en Nouvelle-Zélande –, la reconstruction des éléments devenus introuvables, la recherche de fonds pour financer le projet et enfin – surtout ! – des tonnes et des tonnes de bonne volonté, voilà la recette qui a permis aux passionnés du groupe « Auto-canon-2014 » de réaliser leur rêve : une réplique exacte d'une auto blindée, parmi les premières du monde à avoir été utilisées sur un champ de bataille. Ces drôles de machines roulaient au pétrole lampant et pesaient plus de 4 tonnes, bien au delà des 3,5 tonnes autorisées par le constructeur, ce qui leur valut de graves problèmes de résistance mécanique. Leur vitesse maximale de 45 km/h a rarement été atteinte sur les mauvaises routes russes du début du XX^e siècle, où elles ont cependant parcouru des milliers de kilomètres. Leur blindage en acier, d'une épaisseur de 7,5 mm, était d'une efficacité remarquable au début de la guerre mais, vu l'évolution de l'armement, à partir de 1917, il ne suffisait déjà plus à arrêter les balles ennemies. Ces premières autos blindées étaient conçues pour accueillir quatre personnes : le chauffeur et son aide mécanicien, auxquels étaient adjoints un chef de pièce et son pourvoyeur, lesquels s'occupaient de la mitrailleuse française Hotchkiss et du canon de 37 mm lorsque les voitures en étaient équipées. Le camouflage était un « vert neutre réséda » pas très convaincant, mais nouveau pour l'époque. Les phares étaient déjà électriques, alors que les lanternes fonctionnaient encore à l'acétylène. Une cocarde aux couleurs russes fut ajoutée dans les premiers jours de présence sur le front car les soldats du Tsar avaient parfois tiré sur ces Belges motorisés, les confondant avec des Allemands...

La reconstruction est soutenue par la Fondation Roi Baudouin. Celle-ci a ouvert un compte de projet sur lequel tous les versements de 40 euros et plus sont déductibles des impôts (BE 1000000000404 – communication: 128/2500/00047). L'auto blindée Mors, porteuse d'un moteur Minerva, sera définitivement offerte au Musée royal de l'Armée.

DES BELGES AU PAYS DES SOVIETS L'ODYSSÉE DES PREMIERS BLINDÉS DE LA GRANDE GUERRE

PAR MICHEL BOUFFIOUX

« **1** 3 octobre 1915. Notre navire, le “Wray Castel”, entre dans l’embouchure de la Dvina qu’il remonte jusqu’à Pogoritza, avant-port, et enfin jusqu’à Arkhangelsk. Spectacle nouveau pour nous, et ravissant. Les églises et couvents russes, et leurs dômes, clochers à bulbe dorés, vert pâle, gris argent, dominant les étendues neigeuses, nous placent immédiatement dans l’atmosphère dont nous rêvions. Arrivée à Arkhangelsk. Foule sur la jetée. Pas de réception officielle ; notre arrivée est simple, mais émouvante. Le commandant du port nous accueille avec cordialité, entouré d’officiers et de soldats immobiles et graves. Il prononce quelques paroles dont le sens nous échappe, puis, lorsqu’il se tait, les soldats, des gaillards formidables, chantent lentement en notre honneur l’hymne national russe. Nous répondons, de tout notre cœur, par une “Brabançonne” fervente. C’est ainsi que, très simplement, nous abordâmes dans l’empire des tsars. La merveilleuse aventure du corps des ACM en Russie allait commencer. »

« S’il s’était agi de soldats américains, Hollywood leur aurait déjà consacré plusieurs films depuis les années 1920 jusqu’à ce jour »

Jusqu’à la chute d’Anvers, une trentaine d’automitrailleuses Minerva participent à la défense du territoire belge. Avant d’arriver sur le front, elles fascinent la population, comme le montre cette photo prise au tout début de la guerre. En 1915, les Parisiens se montreront tout aussi intrigués par la seconde génération des autos blindées belges, celles du corps des ACM, qui iront bientôt combattre en Russie.

Extraordinaire, remarquable, hors du commun, l’histoire du corps expéditionnaire des autos-canon-mitrailleuses en Russie l’a été certainement. « Merveilleuse », comme l’écrivait dans son carnet de bord l’un des soldats belges qui participa à cette épopée, c’est moins sûr ! « Ils ont beaucoup souffert. Du froid extrême, de la faim, de l’isolement et, bien sûr, des combats relativement peu nombreux mais très meurtriers auxquels ils participèrent. En même temps, ils ont été beaucoup célébrés, en France, en Russie et même aux Etats-Unis. Au bout de trois ans, ils sont revenus très soudés, fondant rapidement

une fraternelle, rassemblant leurs souvenirs pour témoigner. Mais la mémoire, parfois, embellit un peu le passé. C’est le cas avec cette histoire de “Brabançonne fervente” chantée lors du débarquement en Russie. Heureux d’avoir survécu à une traversée très difficile sur la mer Blanche, ces jeunes gens ont plutôt chanté une chanson paillardes... dans laquelle les autorités locales ont cru découvrir notre hymne national ! » raconte Virginie Carette-Vanderstichel, 92 ans, fille de l’un de ces soldats belges qui allèrent combattre dans le Grand Nord ⁽¹⁾.

Historien au Musée de l’Armée, expert de la Grande Guerre, Rob Troubleyn confirme que « ces gars-là ont vécu quelque chose d’inouï. Ils ont combattu dans une arme nouvelle, les premiers véhicules blindés. De plus, ils ont vécu l’Histoire en direct au moment de l’éclatement des révolutions russes de février et octobre 1917. Ils ont aussi fait un véritable tour du monde, les conduisant en France, en Russie bien sûr, mais aussi en Chine et aux Etats-Unis. S’il s’était agi de soldats américains, Hollywood leur aurait déjà consacré plusieurs films depuis les années 1920 jusqu’à ce jour, avec des premiers rôles pour des John Wayne, des Harrison Ford ou des George Clooney ! »

LE TRAGIQUE DESTIN DES PIONNIERS

Tout commence dans les premiers jours d’août 1914, lorsque la Belgique est envahie par les troupes de l’empereur Guillaume II. Charles Henkart, 32 ans, sous-lieutenant de réserve du régiment des grenadiers, quitte le confort de son château de Chérimont, près d’Andenne. Affecté au QG de l’armée belge, ce volontaire fait une entrée en guerre remarquée. Pendant l’été 1914, le Daily Chronicle en témoigne : « Il rejoignit son poste en amenant au gouvernement deux automobiles blindées armées de mitrailleuses (...) Son principal titre de gloire est d’avoir prouvé l’utilisation pratique d’une nouvelle arme offensive, d’une efficacité merveilleuse (...). La chasse aux uhlans (NDLR : la cavalerie allemande) n’est qu’une incidence de son activité. Son but principal est reconnaître les positions de l’ennemi. Le lieutenant Henkart part tous les matins avec trois hommes. Quelquefois, il est suivi par la deuxième automobile, mais il trouve, en général, qu’il y a plus de sécurité à se mettre



Avril 1917. Les autos blindées belges sont opérationnelles. Elles vont quitter la Ville Lumière pour rejoindre le front de l’Yser. Le major Auguste Collon, dans l’uniforme de cuir des ACM conçu par un grand couturier parisien, présente ses drôles de machines au général français Jean-Baptiste Clergerie.

en route avec une seule voiture. »

Malheureusement, la gloire de ces toutes premières voitures blindées utilisées pendant la Grande Guerre – l’« Opel » et la « Pipe » du lieutenant Henkart, couvertes de plaques d’acier provenant de Cockerill Hoboken – fut éphémère. Le 5 septembre 1914, après quelques missions réussies et alors qu’elles se trouvent dans les environs de Geel, en province d’Anvers, elles sont prises en embuscade par l’ennemi. Quatre pionniers des autos blindées sont tués : Charles Henkart, le comte Henri Hennequin de Villermont, le baron Philippe Zualart et Alfred Croisier. Le prince Baudouin Lamoral Henri de Ligne, gravement blessé, meurt quelques jours plus tard. Un sacrifice loin d’être inutile : l’expérience convainc l’armée belge de s’équiper en autos-canon et en autos-mitrailleuses blindées, lesquelles ne seraient plus seulement impliquées dans des missions de reconnaissance, mais aussi comme armes offensives.

Jusqu’à la chute d’Anvers, une trentaine d’autos-mitrailleuses produites par la firme Minerva participent à la défense du territoire belge. Mais, à partir d’octobre 1914, cette nouvelle arme perd de son intérêt immédiat : les tranchées et les boues du front de l’Yser, la guerre de positions ne lui sont guère favorables. Cela n’empêche pas l’état-major de poursuivre l’idée de créer un « corps belge des autos-canon-mitrailleuses » (ACM) qui pourrait être utile dans le prolongement d’une grande offensive alors envisagée en Champagne. Les usines Minerva étant réduites à la fermeture en Belgique, c’est à Paris que les Belges font procéder à l’assemblage de ces unités combattantes blindées hi-tech.

« Des crédits ont été affectés à l’achat de “châssis roulants” chez Peugeot et Mors, incluant des moteurs Minerva, la transmission, les roues et la direction », raconte André Filée, membre actif du groupe « Auto-canon-2014 », des passionnés qui se sont mis en tête, il y a quelques années, de reconstruire de l’un de ces engins à l’identique. « Sur ces châssis, le carrossier Kellner a monté du blindage conçu et fabriqué en Bourgogne par les aciéries Imphy. Au total, treize blindés furent livrés : six autos-canon et autos-mitrailleuses Mors, deux autos-mitrailleuses Peugeot, trois autos-chefs des mêmes marques qui étaient seulement blindées à l’avant. A cela s’ajoutait différents camions d’accompagnement : un “atelier” roulant, un magasin de munition, une ambulance... »

LES PREMIÈRES HEURES DE GLOIRE

C’est aussi à Paris, à partir de janvier 1915, que sont formés les soldats belges, tous volontaires, de ce nouveau corps de blindés. Il s’agit de leur apprendre des rudiments de mécanique et l’usage des armements dont seront porteuses leurs drôles de machines. C’est peu dire que l’accueil dans la Ville Lumière est chaleureux. L’héroïque résistance des forts de Liège pendant les premiers jours de l’invasion allemande est encore dans tous les esprits. On est reconnaissant aux Belges d’avoir ralenti la progression allemande, ce qui a permis au Français de mieux préparer leur défense. En conséquence de quoi, ces soldats venus du nord vivent déjà des heures de gloire alors que, pour la plupart, ils n’ont pas encore tiré une première cartouche ! « On leur déroulait le tapis rouge. Paris se coupait en quatre pour leur offrir le meilleur », confirme Virginie Carette. « Ils avaient leurs entrées dans les théâtres. Chaque soir, le cinéma Gaumont mettait une loge à leur disposition. Apéritifs, concerts, visites au Louvre, à Versailles ou à Fontainebleau... Tout était gratuit pour les Belges ! »

Le caractère atypique de cette « vie de caserne » parisienne est renforcé par la personnalité haute en couleur du commandant des ACM, le major Auguste Collon. Ex-chef de cabinet du ministre de la Guerre Charles de Broqueville, cet ambitieux n’a pas que des amis au sein de l’état-major de l’armée belge, où il passe pour un orgueilleux sans limites. L’homme, qui, de fait, a une haute idée de lui-même et du corps d’autos blindées dont on lui a donné la charge, est remarqué dans les salons parisiens. Soignant le marketing de son unité, il n’hésite pas à lui commander des uniformes spécifiques, en cuir noir, chez le grand couturier Paquin, le Lagerfeld de l’époque !

Dans ses mémoires, le médecin-major Valère Brassine, un ancien ACM, raconte une anecdote éclairante sur ce personnage qui avait un avis sur tout... et encore plus sur des choses dont il ne connaissait rien : « J’entends encore Collon répondre ex cathedra à son chauffeur qui lui fait part de la nécessité d’acheter un nouveau carburateur : “Un carburateur ? Pour quoi faire, décidément ? Vous pourriez, il me semble, garder votre carbure dans des boîtes à conserves”... »

(Suite page 90)

Octobre 1915. Peu de temps après leur arrivée en Russie, les blindés belges sont observés par un général de la 11^e armée du Tsar. Nicolas II les contempera lui-même en décembre 1915, comme en témoigne un document rare qui nous a été confié par l’Institut des Vétérans, lequel prépare une exposition sur l’histoire des ACM en Russie.



Désormais, le corps des ACM fait partie de l'armée impériale russe, et ce n'est pas toujours facile à vivre pour les volontaires belges

A cette époque, il est vrai que l'automobile est encore bien mystérieuse. C'est un produit de luxe réservé aux élites, ce qui influence partiellement la composition sociologique du corps des ACM. Parmi les soldats qui le rejoignent, il y a beaucoup de représentants de la noblesse et de la grande bourgeoisie qui se passionnaient déjà avant-guerre pour le « sport automobile » naissant : d'Aspremont, de Montpellier, de Vedrin, de Liedekerke, de Crawhez, d'Oultremont, de Caters, de Ribaucourt, de Becker-Remy, les noms à particules sont nombreux. Mais il y a aussi des gloires du sport, tel le lutteur liégeois Constant le Marin (Henri Herd) qui a été plusieurs fois champion du monde, le nageur et champion d'escrime Victor Boin, qui participa à plusieurs jeux olympiques, ou encore le footballeur professionnel Roger Fischlin, gardien de but au Standard de Liège... Dans leurs rangs se trouvent aussi le futur écrivain et poète Marcel Thiry, ou encore Julien Lahaut, qui sera assassiné en 1950 alors qu'il était président du Parti communiste de Belgique.

LES RUSSES APPELLENT LE ROI ALBERT

Le 17 avril 1915, le corps est en ordre de marche et, avant de quitter Paris, défile à Longchamps. Le lendemain, la presse française donne un écho élogieux à cette manifestation : « Constituée avec ses propres moyens, composée d'éléments d'élite, cette unité a fait la meilleure impression. La construction des voitures a été faite en France, ainsi que la carrosserie, qui est à l'abri des balles allemandes tirées à toutes distances. (...) Ouvert par les cyclistes, suivis des motocyclistes, (le défilé) s'est terminé par les autos-mitrailleuses et les autos-caissons roulant à 25 kilomètres à l'heure. Le général Clergerie a vivement félicité le commandant Collon. (...) Une foule de photographes et de cinématographes a mitraillé toute la cérémonie. »

Le 21 avril 1915, c'est encore sous les vivats des Parisiens que les ACM s'en partent vers l'Yser. Virginie Carette raconte : « Dès 7 heures du matin, les abords de la caserne où ils logeaient furent pris d'assaut par des curieux, accourus pour acclamer ces "braves petits Belges" qui partait au combat. A 8 heures, la musique du 30^e régiment entonnait une vibrante "Brabançonne" applaudie à tout rompre. Le major Collon,

en maître avisé des grandes œuvres, avait obtenu que tout le corps des autos blindées puisse ensuite remonter les Champs-Élysées, de la Concorde à l'Étoile. Sanglés dans leur uniforme de cuir noir, ces jeunes hommes affichant un visage grave firent alors très forte impression. Les Champs-Élysées étaient noirs de monde et la foule lançait des fleurs sur leurs blindés. On se serait cru un 14 juillet ! »

Lors de leur retour au pays, les ACM sont cantonnés dans un petit hameau proche de la frontière française, Les Moères, à quelques kilomètres de Furnes. A de très nombreuses reprises, ils sont l'objet de visites d'« huiles » de l'armée belge, mais aussi de représentants des armées alliées. Les autos blindées belges sont admirées, complimentées. Toutefois, elles restent inutilisées sur le front de l'Yser. Il faut attendre mai 1915 et une rencontre entre le roi Albert et le capitaine Prejbiano, l'attaché militaire russe auprès du grand quartier général allié, pour voir enfin se forger le destin du corps des ACM. Le militaire russe a raconté ce moment clé : « Au printemps 1915, la guerre de mouvement en Galicie (NDLR : une région qui se partage actuellement entre la Pologne et l'Ukraine) nécessitait l'emploi d'autos-mitrailleuses qui faisaient défaut à l'armée russe. Les communiqués que je recevais quotidiennement du QG russe signalaient les faits d'armes des quelques groupes que nous avions sur ce front. Lors d'un entretien que j'eus l'honneur d'avoir à cette époque avec Sa Majesté le roi Albert, je lui exprimai mes regrets de ce que l'armée russe ne possédait pas un corps aussi bien conçu (...) "Le voulez-vous ?" me demanda le Souverain. "Je n'en ai pas besoin ici et je vous le donnerais volontiers"... »

L'ENFER EN ARCTIQUE

Chose promise, chose due. Après appel à volontaires et une remise en ordre du matériel à Paris, 361 ACM sont envoyés vers le port de Brest. Lorsqu'ils montent à bord du « Wray Castel », le 21 septembre 1915, ces soldats belges sont une fois encore célébrés par une foule nombreuse. L'un d'entre eux écrit : « Toute la ville est sur les quais. (...) Nous sommes radieux. Notre cargo, qui faisait le service des marchandises entre l'Amérique du Sud et l'Angleterre, est spécialement aménagé pour notre traversée. (...) Debout sur le pont, nous répondons joyeusement aux milliers de mouchoirs qui s'agitent. (...) Aux sons de la "Brabançonne" et de la "Marseillaise", notre navire s'éloigne lentement des quais... »

Trêve d'images d'Épinal. Comme l'explique Virginie Carette, « cette traversée fut pénible. Ces hommes qui devaient rejoindre la Russie en passant par l'océan Arctique ne disposaient pas de vêtements adaptés et voyageaient sur un vieux

rafiot fatigué, pas du tout confortable, même pas chauffé. Pour le ravitaillement, des bœufs vivants avaient été emportés, mais en nombre insuffisant. On n'avait pas tenu compte de la présence sur le même bateau de 275 ouvriers militaires belges qui allaient travailler dans les usines russes. Au froid s'ajouta dès lors un fort rationnement de nourriture, qui se transformera en véritable famine dans les deux ou trois derniers jours de ce voyage rallongé par de terribles tempêtes dans la baie de Kola. Il y eut d'ailleurs des velléités de rébellion car les officiers et le commandant du navire, surnommé "le Pacha", bénéficiaient de conditions de vie nettement supérieures à celles réservées à la troupe. »

Le 13 octobre 1915, les ACM débarquent enfin à Arkhangelsk, un port de la mer Blanche. Il fait près de -20°C et les hommes reçoivent des vêtements et des bonnets de fourrure de l'armée russe. Rapidement, on les fait monter dans des « tiéplouchki », des wagons de marchandises aménagés pour le transport de troupes : un poêle à bois au milieu et des planchers surélevés aux extrémités où ils peuvent dormir sur de la paille. Direction Petrograd.

Pendant plusieurs semaines, les Belges s'entraînent, manœuvrent et s'acclimatent. Les températures descendent jusqu'à -40°C. En décembre 1915, on leur annonce qu'ils vont être passés en revue par le tsar Nicolas II. Pour se rendre au palais de Tsarkoe Salo, ils doivent parcourir 50 kilomètres sur des routes difficiles. Parmi eux, il y a les conducteurs des autos blindées et d'autres véhicules servant pour les ravitaillements et les soins, mais aussi des cyclistes et plusieurs motocyclistes qui finiront à l'hôpital avec des extrémités gelées.

Maurice Rogez, un ancien ACM, écrit : « (La visite du Tsar) était un insigne honneur, dont seuls les régiments d'élite étaient jugés dignes. C'était aussi l'indice certain d'un départ pour le front, les amis russes ajoutant "pour une mission périlleuse" car, suivant un dicton, "toute unité que le Tsar passe en revue signe son arrêt de mort"... » De fait, le 10 janvier 1916, c'est le branle-bas de combat : les autos blindées belges sont envoyées en Galicie pour se battre contre les Autrichiens. Et cela implique un nouveau déplacement en train de 1 500 kilomètres, soit neuf jours de voyage à travers la Russie. L'un des volontaires belges a décrit la découverte de ces contrées nouvelles et enchanteresses : « Les forêts continues de sapins noirs du nord ont fait place aux étendues d'une seule et immense plaine, où le regard se perd dans l'infini gris du ciel et de la neige (...) On n'aperçoit pas de chemins. Tout est nivelé dans la nappe blanche. Seul, de temps à autre, un traîneau noir chargé de bûches ou de tonneaux glisse à bonne allure et met un peu de vie dans ce paysage de conte. »

Les ACM s'installent à Sbaraz, un bourg qui appartenait à l'Autriche avant la guerre, ce qui fait d'eux les premiers Belges à occuper le territoire ennemi durant la Grande Guerre. Désormais, la « Belgiiskij Bronevoy Avtomobilnij Divizion » fait partie de l'armée impériale russe, et ce n'est pas toujours facile à vivre, car certains officiers du Tsar traitent les volontaires belges avec une morgue et un autoritarisme renvoyant à des pratiques des siècles antérieurs. « Quelques officiers russes (...) s'oublient à certains moments jusqu'à se laisser aller à des voies de faits », écrit l'ancien ACM Maurice Rogez. « Mais, si le soldat russe, moujik arraché à la terre dont



En route vers le front...

FONDS D'ARCHIVES © VING

hier encore il était l'esclave, courbe l'échine et accepte passivement l'injustice, le soldat belge, lui, riposte et défend sa dignité d'homme. En ce faisant, il porte atteinte au règlement russe ! (...) Ces incidents suscitent au sein du corps un sentiment de retenue vis-à-vis des officiers de l'armée du Tsar. Avec le soldat russe, les soldats belges vivent en bons termes. Néanmoins, cela ne peut aller jusqu'à l'intimité. L'ignorance absolue des soldats russes, dont la grande majorité est illettrée, rend tout commerce sentimental impossible. »

Le moral est d'autant plus difficile à maintenir que l'action semble toujours s'éloigner. « Sbaraz, que les ACM croyaient n'être qu'un arrêt d'étape vers l'action immédiate, devait être un nouveau cantonnement où, pendant des mois, ils allaient vivre la vie des troupes russes, s'acclimater à la rigueur des hivers durs, s'habituer petit à petit aux rouages complexes de l'armée russe (...), se familiariser avec les routes et le terrain où ils allaient évoluer et agir », raconte encore Maurice Rogez. Début juin 1916, après des mois d'entraînement intensif, l'heure de se battre sonne. Lors de missions extrêmement violentes, le corps expéditionnaire belge va s'illustrer et être cités plusieurs fois à « l'ordre du jour » par les généraux du Tsar... avant d'être les témoins directs des révolutions russes et de revenir, auréolé de gloire en Belgique, via la Chine et les Etats-Unis, où ils seront célébrés comme des stars. **Un tour de monde dont nous poursuivons le récit la semaine prochaine. ■**

⁽¹⁾ Sous le nom de plume de Françoise Arnaud, elle a publié : « La première et la seule, la Belgique fait usage d'autos blindées », Société des Écrivains ; Édition : Histoire/Politique (28 août 2014). D'autres citations de cet article sont issues de différents bulletins de la Fraternelle des ACM et de manuscrits dont « Les Pages de gloire », écrit en 1969 par l'ancien ACM Maurice Rogez. Ces documents sont conservés par le Musée royal de l'Armée à Bruxelles. Un bel article de Patrick Loodts sur le rôle du major-médecin Brassine a aussi été publié sur le site www.1914-1918.be

Outre les autos blindées, le corps expéditionnaire belge était constitué d'éclaireurs cyclistes et motocyclistes qui souffrirent énormément du grand froid de l'hiver russe.

