

Les défauts des "Chars 61" et "68", un coup d'œil dans les coulisses

Autor(en): **Weck, Hervé de**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Serie Ares : histoire militaire = Militärgeschichte**

Band (Jahr): **1 (2013)**

PDF erstellt am: **16.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1043712>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Hervé de Weck

Les défauts des « Chars 61 » et « 68 »,
un coup d'œil dans les coulisses

En 1939, 24 *Praga* équipent les trois brigades légères de l'Armée, les seuls engins livrés par la Tchécoslovaquie, sans moteur et sans canon, sur les 300 commandés avant l'invasion de ce pays par l'Allemagne ; 12 d'entre eux, arrivés en pièces détachées, sont assemblés aux *Konstruktionswerkstätte* (K+W) à Thoune, entreprise fédérale rattachée au Département militaire fédéral. C'est le début de la construction de chars en Suisse. Pendant la Seconde Guerre mondiale et dans l'immédiat après-guerre, les développements de blindés par le Service technique militaire n'apparaissent pas comme des succès. Le *Nahkampffkanone I*, un *Praga* transformé en chasseur de chars, en reste à la phase du prototype. Construit à partir de pièces détachées de chars allemands, un autre chasseur de chars, le *Nahkampffkanone II*, est équipé d'un canon de 7,5 cm. L'industrie suisse se révélant incapable de produire un acier de qualité suffisante, on recouvre l'engin d'une carapace de béton, une solution adoptée par la *Wehrmacht* pour certains canons d'assaut, à partir de 1943.

Après l'acquisition (1946/47) de 158 *Hetzer*¹ de la firme tchèque Škoda, prévus pour feu la *Wehrmacht*, celle de chars de combat *M-41*, *M-47* et *M-48* capote après de multiples rebondissements, parce que le Département d'Etat américain ne veut pas que les commandes helvétiques retardent les livraisons à l'*Army* et aux alliés de l'OTAN. Solution de fortune, 200 chars légers *AMX-13* sont acquis en France. On se tourne vers la Grande-Bretagne qui, en 1955, devient le fournisseur privilégié de l'Armée suisse avec, entre autres, le *Centurion Mark V* et *Mark VII*. En 1951, on décide à Berne de produire une famille de chars suisses, afin de ne plus revivre la situation du début des années 1950.

Décisions des Chambres fédérales et remise à la troupe

Date	Nombre et type char	Remise à la troupe
1961	150 Chars 61	1965/66
1968	170 Chars 68 1 ^{re} série	1971-1974
1974	50 Chars 68 2 ^e série	1977
1975	110 Chars 68 3 ^e série	1978/79
1978	60 Chars 68 4 ^e série	1981/82

Les erreurs de conception et d'exécution commises dans le programme « Chars suisses » amènent une question de principe. S'avère-t-il possible de remettre à la troupe un nouveau système d'arme exempt de lacunes ? Un char de combat, qui utilise des techniques complexes dans les domaines de l'électronique, de l'hydraulique et de la résistance des matériaux, connaît initialement des défauts de jeunesse, des problèmes de fiabilité. Pendant toute sa durée de vie, il nécessitera des améliorations. Les Américains, qui font des tests extrêmement poussés, s'attendent à des lacunes importantes

dans les premières séries d'un tel système d'arme. La guerre du Kippour a mis en lumière plusieurs faiblesses des chars soviétiques *T-62*. En Suisse, les autorités comme l'opinion publique éprouvent la plus grande peine à admettre cette réalité.

Les archives qui sous-tendent cette contribution

Cette contribution exploite des documents émis en 1979 par le commandement du régiment de chars 7 durant le cours de répétition. Une sous-commission du Conseil national vient à Hinterrhein interroger les équipages sur les défauts du *Char 68*. L'officier de réparation, René Aeby, au civil chef du Parc auto de l'armée à Romont, établit à cette occasion une statistique des pannes survenues sur les chars de son corps de troupe. Officier de renseignement dans ce régiment, je rédige, en accord avec mon commandant, Jean Schenk, et le commandant de la division mécanisée 1, Bernard Chatelan, un article pour la *Revue militaire suisse* sur les défauts du *Char 68*. La correspondance en relation avec ces deux documents révèle l'attitude étrange de certains collaborateurs de l'Office fédéral des troupes mécanisées et légères !

De 1976 à 1980, j'ai siégé, comme commandant d'une compagnie de *Chars 68*, à la Commission des chars, organe consultatif à disposition du chef d'arme des troupes mécanisées et légères. Les documents reçus pendant cette période mettent-ils en lumière les exigences du commandement de l'armée touchant à la famille « Chars suisses » ? S'occupent-ils de ses défauts ? Ces papiers permettent-ils d'apprécier l'aptitude au combat des *Chars 61* et *68* ?

L'affaire Char 68

En 1951, la K+W reçoit la mission de développer, en collaboration avec des firmes privées, un char de combat moyen d'une trentaine de tonnes. Le projet « KW 30 », mis en chantier à l'automne, débouche sur la commande d'une présérie de dix *Chars KW 30*.² Durant l'ensemble du programme « Chars suisses », la K+W fonctionne comme entreprise générale et effectue le montage final.

Les tests à la troupe, qui révèlent de nombreux défauts, permettent d'apporter des améliorations au *Char 58*. L'Etat-major général veut un engin d'une largeur de 3 à 3,2 mètres, ce qui doit permettre de le déplacer facilement par chemin de fer. A la Commission de construction de chars, un membre exige même que la largeur ne dépasse pas 3 mètres, car le char devra rouler sur des routes secondaires. Les *Chars 61* et *68* auront une hauteur excessive et une protection latérale insuffisante, alors que des études soviétiques montrent qu'un char est touché à la tourelle dans le 45 % des cas. Le Service technique militaire multiplie les exceptions au principe

d'autarcie qu'il a pourtant retenu. Vu les mauvaises expériences faites avec le moteur Daimler-Benz des *Messerschmitt Bf-109* durant la Seconde Guerre mondiale, Saurer développe un moteur de char, dont le coût et les délais de livraison sont si élevés que le moteur principal du *Char 58* (630 CV) vient d'Allemagne, construit sous licence, comme le moteur auxiliaire. Le canon de 9 cm suisse, très similaire au fameux 8,8 cm allemand de la Seconde Guerre mondiale, cède la place à une pièce de 10,5 cm britannique, aux normes OTAN. Le système électro-hydraulique de commande de la tourelle, largement identique à celui de l'*AMX-30*, provient de France. Le programme prend plus de temps que prévu, si bien qu'en 1960, les Chambres votent l'acquisition d'une troisième série de *Centurions* venus d'Afrique du Sud.

Le 16 mars 1961, les Chambres fédérales décident l'acquisition de 150 *Chars 61* équipés d'un canon de 10,5 cm à chargement semi-automatique, d'un canon coaxial de 20 mm, d'une mitrailleuse DCA de 7,5 mm, de lance-pots nébulogènes de 8 cm ; 52 obus de 10,5 cm, 240 obus de 20 mm, 3200 *GP 11* se trouvent dans le compartiment de combat. En 1965-1967, des régiments de chars alémaniques reçoivent le *Char 61*. Les équipages manifestent peu d'enthousiasme pour cet engin moins performant que le *Centurion* britannique, dont la conception remonte pourtant à 1944. Il s'agit de faire attention : lorsqu'il n'y a pas assez de tours au moteur principal, le *Char 61* va tout droit, même si le pilote, agrippé à son volant, veut tourner. En cas d'alarme chimique ou atomique, le manque d'étanchéité du compartiment de combat force l'équipage à porter le masque de protection relié par un tuyau à un circuit d'air filtré.

Une explication des défauts des « Chars suisses »

Le développement de la famille « Leopard » en Allemagne coûte quelque 2 milliards de francs, celui du *Char 61* et *68* seulement 150 millions. Dans ces conditions, on ne peut construire que quelques prototypes, 2 pour le *Char 68*. A la place d'être une présérie, les premiers exemplaires sont remis en dotation à la troupe. Le nombre des heures de service et des coups tirés est bien moindre qu'à l'étranger. Pour le *Leopard-2*, 20 prototypes sont construits, qui vont rouler 100 000 kilomètres. Les heures de services des moteurs atteignent 30 000, celles des systèmes de conduite du tir 10 000, les canons tirent 11 000 obus. Les essais, en été 1980, impliquent 19 *Chars 68* et correspondent à la moitié de la durée de vie du système d'arme. Celui-ci n'a pas été amené à maturité!³

Les expériences faites dans les écoles de recrues et les cours de répétition amènent la mise au point du *Char 68*. Il se distingue de son prédécesseur par une commande électro-hydraulique de la tourelle plus fiable, un appareil de pointage assurant un tir plus rapide et précis, un télémètre amélioré, un stabilisateur permettant le tir en mouvement et des chenilles munies



Char 68. (Papiers personnels Hervé de Weck)

de coussinets de caoutchouc, ce qui améliore nettement la tenue de route de l'engin. En automne 1968, d'importants défauts sont détectés sur deux Chars 61 reconvertis en 68, que l'on peine à corriger les années suivantes. En 1971, l'École de recrues des troupes blindées 271 teste 28 Chars 68 : les commandes de la tourelle posent problème, ce qui n'empêche pas le chef d'arme, James Thiébaud, de proposer la remise de l'engin à la troupe.

En 1973, l'Office des troupes mécanisées et légères soutient que le Char 68 présente une série d'avantages par rapport à ses homologues étrangers. Certains, qui souhaitent pourtant l'acquisition de *Leopards-1* en Allemagne, ne se font pas entendre, vu les résultats de tests à Hinterrhein opposant le Char 68 au *Leopard-1* : ouverture du feu un peu plus rapide et plus grande mobilité du char allemand, égalité dans la précision du feu, de bons résultats face à un char de combat considéré comme le meilleur de l'époque. Le 23 août 1974, le chef d'arme des troupes mécanisées et légères, le divisionnaire Robert Haener, dont les déclarations ont provoqué une certaine confusion, admet que le Char 68 est apte au combat, moyennant correction de ses défauts.⁴

Entre 1975 et 1977, 170 Chars 68 bénéficient de quelque cent cinquante modifications. Dénommés Chars 68 AA2, ce sont ceux dont disposent les régiments de chars romands.⁵ La K+W propose une version AA3, avec une tourelle plus grande – on a critiqué l'habitabilité des versions précédentes – ainsi qu'un dispositif qui évite à l'équipage de porter le masque de protection lors d'un engagement d'armes atomiques. Cette série, qui équipe des formations alémaniques, provoque l'affaire Char 68. Elle présente encore de nombreux défauts !

Caractéristiques des Chars suisses et du Leopard-2

	Centurion Mark Char 61 VII	Char 68	Char 68 AA2	Char 68 AA3 « Grande tourelle »	Leopard-2	
Poids (t)	50	39	40,8		55	
Largeur (m)	3,40	3,06	3,14		3,70	
Hauteur (m)	2,95	2,72	2,72		2,48	
Blindage		jusqu' à 12 cm	jusqu' à 12 cm		composite	
Moteur principal (CV)	650	630	700	700	700	1500
CV/t	13	16,1	17,5			27,2
Boîte à vitesses semi-automatique	5 avant 2 arrière	6 avant 2 arrière	6 avant 6 arrière	6 avant 6 arrière	6 avant 6 arrière	automatique
Chenilles	acier	acier	acier avec coussinets de caoutchouc	acier avec coussinets de caoutchouc	acier avec coussinets de caoutchouc	acier avec coussinets de caoutchouc
Vitesse maximale (km/h)	35	55	55	55	55	72
Canon (cm)	10,5 rayé	10,5 rayé	10,5 rayé	10,5 rayé	10,5 rayé	12 lisse
Protection thermique du canon	non	non	non	oui	oui	non
Arme secondaire coaxiale (mm)	mitr 51 7,5 mm	canon 20 mm	mitr 51 7,5 mm	mitr 51 7,5 mm	mitr 51 7,5 mm	mitr 51 7,5 mm
Arme DCA (mm)	mitr 51 7,5 mm	mitr 51 7,5 mm	mitr 51 7,5 mm	mitr 51 7,5 mm	mitr 51 7,5 mm	mitr 51 7,5 mm
Stabilisateur (tir en mouvement)	oui	non	oui	oui	oui	oui
Vision de nuit	non	non	fusées Lyran	fusées Lyran	fusées Lyran	thermographie
Radio	SE-407	SE-407	SE-412	SE-412	SE-412	SE-412

Il faut attendre 1983/84 pour que la plupart de ces défauts soient corrigés dans l'ensemble de la « famille Chars suisses », grâce à la collaboration d'entreprise privée, dont Contraves. Ces problèmes ont éliminé toute possibilité d'exporter des *Chars 68* en Autriche ou ailleurs à l'étranger !⁶

Des appréciations divergentes au Département militaire fédéral

Dans une lettre du 2 mars 1979 au chef de l'Etat-major général, le divisionnaire Robert Haener, qui a changé d'avis depuis 1974, considère les *Chars 68* comme « inaptes à la guerre ». Il communique cette appréciation, alors que le Conseil fédéral s'apprête à se prononcer sur la continuation

du développement d'un nouveau char suisse, prévu pour les années 1990. Le 13 juin, une fuite se produit dans un journal zurichois, dont l'origine, à notre connaissance, n'a jamais été identifiée! Les crédits destinés à construire une quatrième série de *Chars 68 AA3* sont bloqués.

Cette prise de position du divisionnaire Haener peut s'expliquer par deux hypothèses. Peut-être fait-il de la surenchère – ce qui est de bonne guerre – afin que le Groupement de l'armement remédie enfin à la plupart des défauts du *Char 68*, ce qui apparaît techniquement possible. On peut néanmoins lui reprocher de ne pas apprécier au cas par cas les conséquences de ces défauts et de conclure de façon cavalière à l'inaptitude au combat de ces engins.

Peut-être veut-il créer les conditions qui amèneraient l'abandon du projet «Nouveau char suisse», aussi dénommé «Lamborghini», et l'acquisition d'un char étranger, le *Leopard-2*, ce qui expliquerait aussi ses propos ambigus en 1974. Un document confidentiel émis le 16 mai 1979 par le Groupement de l'armement rend cette hypothèse plausible.⁷ En 1978 et 1979, le char en développement chez Contraves, le *Leopard-2*, et le *XM-1* ont fait l'objet d'études. Pour 450 engins, le coût estimé s'élève à 3,95 milliards de francs 1978 pour le char «Contraves», 3,1 milliards pour le *Leopard-2* construit sous licence (2,62 milliards pour une acquisition), 2,08 milliards pour l'acquisition de *XM-1*. Le char «Contraves», avec le moteur principal à l'avant comme le *Merkava* israélien, le compartiment de combat à l'arrière, un canon à chargement automatique, apparaît d'une technologie plus avancée que le *Leopard-2* ou le *XM-1*. En revanche, il implique des risques techniques et militaires, car il faut encore tester sa valeur militaire avec des prototypes. «Son développement reposera sur une base plus étroite qu'à l'étranger. Il faudra donc compter que les chars de série remis à la troupe souffriront de *défauts de jeunesse*. Seules des normalisations, similaires à celles que nous avons connues jusqu'à présent avec les *Chars suisses*, les amèneront finalement à maturité. [...] Un développement suisse correspond au produit final le plus moderne mais il présente de très grands risques techniques et militaires. [...] Les travaux d'évaluation devraient se concentrer sur le *Leopard-2* avec participation de l'industrie suisse.»

Lorsque la fuite se produit, le divisionnaire Haener aurait dû nuancer publiquement un jugement péremptoire, des généralisations et des exagérations, non pour cacher la vérité, mais pour la faire apparaître dans sa totalité! Entre le 12 juin et le 20 juin, date de la séance des commissions militaires des Chambres consacrée aux *Chars 68*, il accorde au moins une interview, mais n'en profite pas pour remettre les choses à leur place, rétablir les proportions. Les défauts reprochés aux *Chars 68* n'existent pas dans toutes les séries. Sur les 9 principaux, 3 se retrouvent dans toutes les séries, 1 ne concerne que la deuxième série, 4 la troisième série, alors que l'Armée aligne 330 *Chars 68* et que 60 autres sont en commande.⁸ L'Office

fédéral des troupes mécanisées et légères, le Groupement de l'armement n'apprécie pas de la même manière les possibilités de corriger les défauts du *Char 68* !

Le 29 juin, le commandant de corps Hans Senn, chef de l'Etat-major général, apprécie par écrit d'une manière beaucoup plus nuancée les défauts des *Chars 68*,⁹ mais il ne s'adresse qu'aux commandants des corps d'armée et aux directeurs des offices fédéraux du Groupement de l'Etat-major général, renonçant à faire un *feu de contre-batterie* dans les médias. « Les chefs en question voudront faire part de ces appréciations, sous la forme qui leur paraîtra indiquée, aux états-majors et aux troupes qui feront service avec des formations blindées [...]. Le but est d'éviter que la troupe doive se contenter d'opinions préconçues et d'appréciations émises sans fondements suffisants. » Cette formulation semble viser le chef d'armes des troupes mécanisées et légères.

L'étanchéité du véhicule contre certains toxiques de combat s'avère insuffisante, ce qui forcerait les équipages à porter le masque de protection. « On peut toutefois se poser la question si un char peut être valablement étanché contre les nervins en l'état actuel de la technique. Il serait possible que les Etats-Unis aient renoncé à munir leur *XM-1* d'un dispositif de protection AC [...], en raison de difficultés techniques. Par contre, l'équipage [du *Char 68 AA2*] est parfaitement protégé contre les effets A. »

Pour passer de la marche arrière à la marche avant, il faut immobiliser le char. Même si le mouvement est à peine perceptible par le pilote, les dégâts peuvent être importants. C'est une « réduction grave de la mobilité ».

A cause de sa tourelle dont le poids a été augmenté de 1,8 tonne par rapport aux modèles précédents, les chars *AA3* ne peuvent pas tourner sur place par blocage différentiel des chenilles. Les pilotes doivent utiliser les possibilités de braquage de l'engin, ce qui provoque des pertes de temps, par exemple lors de la mise à couvert. « Influence moyenne sur la mobilité et faible sur la protection ».

Le char ne peut être remorqué que sur une distance de vingt mètres. Pour des distances plus importantes, des dépanneurs doivent dissocier « les articulations à croisillons, sous peine de dégâts à la boîte à vitesses. Ce travail est de longue haleine¹⁰ et ne peut être fait sur le champ de bataille. Grave réduction des possibilités d'entretien » et de récupération d'un char endommagé au combat.

Certaines fréquences radio influencent le système d'entraînement de la tourelle, si bien que l'on ne peut pas utiliser toute la puissance d'antenne des émetteurs. Le système électrohydraulique de la tourelle peut provoquer des mouvements intempestifs du canon, lorsque le char se trouve à l'arrêt. Les mécaniciens de troupe se trouvent dans l'incapacité de lever plusieurs pannes du stabilisateur, sur lequel des échanges standard ne sont pas possibles.

Le chef de l'Etat-major général passe en revue les défauts qui affectent le système d'entraînement de la tourelle, les chenilles, les barbotins, les galets de roulement, les réservoirs de carburant. « On s'efforce, écrit-il en conclusion, de remédier aux défauts mis en cause depuis qu'ils sont apparus et non pas seulement depuis que la presse en parle. Des prototypes améliorés seront remis dès les écoles d'été [1979] aux troupes mécanisées et légères. Il y a de fortes chances que la plupart des défauts pourront être finalement évincés. [...] L'industrie d'armement d'autres pays connaît d'ailleurs des problèmes semblables aux nôtres. Les défauts mentionnés dans cette circulaire réduisent l'aptitude au combat des *Chars 68* dans des domaines qui diffèrent d'une série à l'autre. Il faut toutefois admettre qu'en tant que système et vu dans son ensemble, le *Char 68* est apte à faire campagne. » Quel dommage que cette appréciation n'ait pas été remise aux médias !

L'enquête de la Commission militaire du Conseil national

L'été 1979 fait date dans l'histoire du Département militaire fédéral : sa cote se trouve au plus bas. La réaction du Conseil national, en juin, provoque trois mois de travail intense à la sous-commission « Char 68 » présidée par l'indépendant zurichois Sigmund Widmer.¹¹ Elle auditionne une centaine de personnes, des hauts responsables et des planificateurs du Département militaire fédéral, des commandants de troupes mécanisées et légères, des sous-officiers et des officiers instructeurs, des responsables de la K+W, du Groupement de l'armement, de la Direction des parcs automobiles de l'armée, des experts civils, des spécialistes américains, des syndicalistes. La sous-commission a retenu cinquante défauts qu'elle étudie de manière approfondie.

Importance des principaux défauts du Char 68 selon la sous-commission du Conseil national

Défauts	Gravité du problème
Ventilation du compartiment de combat	A
Manque d'étanchéité du compartiment de combat contre les agents chimiques et les poussières radioactives	C
Les émissions de l'émetteur-récepteur SE-412 influencent le stabilisateur (courants vagabonds)	A
Tir intempestif du canon dont la mise à feu est électrique (courants vagabonds)	?
Le char étant immobile, glissement intempestif du point à viser du canon	?
Boîte à vitesses : pour passer de la marche arrière à la marche avant, le char doit être complètement immobilisé	B
Impossibilité de tourner sur place	A, B
Impossibilité de remorquer le char sans préparation préalable	A
Insuffisance des amortisseurs du train de roulement	B

Fissures sur le châssis et les réservoirs	A
Amarrage insuffisant au châssis des bras oscillants	B
Galets de roulement pas assez résistants	B
Durée de vie des chenilles moins de 1000 km ¹²	B

A : Défauts qui ont été corrigés ou qui n'ont qu'une influence marginale sur l'aptitude à la guerre.

B : Défauts qui n'ont pas encore été corrigés mais dont la suppression semble financièrement supportable.

C : Défauts qui ne pourront vraisemblablement pas être corrigés ou dont la suppression entraînerait des frais disproportionnés.

Les générations de chars de combat

	<i>Développement</i>	<i>Char</i>	<i>Pays</i>
Première génération	1940-1950	T-54 M-47, M-48 Centurion Mark V, VII AMX-13	URSS USA GB F
Deuxième génération	1950-1970	T-62 M-60 Chieftain Challenger-1 AMX-30 Leopard-1 Char 61, 68	URSS USA GB GB F D CH
Troisième génération	1970-1990	T-72 M-1 Abrams Challenger-2 Leopard-2	URSS USA GB D
Quatrième génération	1990-2000	T-80 M-1 Abrams Leopard-2 Leclerc	Russie USA D F

Le 17 septembre 1979, la Commission militaire du Conseil national, présidée par le radical Rudolf Friedrich, publie un Rapport avec des conclusions sévères pour le Département militaire fédéral.¹³ Le *Char 68* ne peut pas correspondre, au point de vue performances, à la troisième génération des chars de combat, tels le *Leopard-2*, le *XM-1* et le *T-72*, car sa technologie date de la fin des années 1950. Le niveau d'instruction des équipages étant égal, le *Char 68* leur restera inférieur dans un combat de rencontre.

De grandes actions offensives¹⁴ s'avèreraient, dans une certaine mesure, aléatoires. Il existe une divergence entre la doctrine de la défense combinée et les moyens à disposition, bien qu'une contre-attaque ou une riposte d'une division mécanisée implique au maximum un régiment de chars renforcé. La Commission demande au Conseil fédéral si la conception de la défense nationale militaire du 6 juin 1966 reste valable en ce qui concerne l'engagement des formations blindées.

Faisant un peu d'*exégèse*, on constate qu'il ne s'agit plus seulement des défauts du *Char 68*, dont la plupart vont d'ailleurs être corrigés, mais d'un problème fondamental. Faut-il des *Chars 68* pour les régiments de chars, fers de lance des divisions mécanisées et éléments essentiels de la défense combinée ? Faut-il équiper ces formations d'un char de combat de la troisième génération, le *Leopard-2* ou le *XM-1*, donc acquérir un nouveau char de combat pour les formations mécanisées ? Cette alternative ne ressort pas clairement dans le Rapport.

Quelques jours plus tard, la Société suisse des constructeurs de machines intervient publiquement avec la proposition de développer un nouveau char entièrement construit et équipé par l'industrie suisse. Selon le mandat donné par le Groupement de l'armement, six grandes firmes industrielles, emmenées par Contraves du groupe Bührle-Oerlikon, présentent une offre concrète, qui inclut les entreprises fédérales : mise au point d'un prototype, fabrication, puis livraison, à partir de 1990, d'un nouveau char produit en Suisse, aux performances nettement supérieures à celles du *Char 68*. Ce char, appartenant à la génération du *Leopard-2* amélioré, coûterait 3,4 milliards pour 450 exemplaires contre 3,2 pour un nombre identique de *Leopards* construits sous licence, avec un gain de deux à trois ans pour la livraison.¹⁵

En été 1980, Georges-André Chevallaz, chef du Département militaire fédéral, déclare que les formations mécanisées de l'armée, équipées du *Char 68* bientôt exempt des défauts dont on a tant parlé, connaissent une situation momentanément satisfaisante, mais qui « va se détériorer avec l'apparition chez nos voisins de l'OTAN comme du Pacte de Varsovie d'une nouvelle génération [la troisième] de chars, le *XM-1* américain, le *Leopard-2* allemand, le *T-72* soviétique, qui domineront les champs de bataille dans la deuxième moitié des années 1980 ». Si elle veut continuer à mener une stratégie de dissuasion, la Suisse doit renouveler, dès 1985, sa flotte de *Chars 68* appartenant à la deuxième génération.¹⁶

Cours de répétition 1979 : les expériences du régiment de chars 7

Le régiment de chars 7, une formation romande équipée de *Chars 68 AA2*, fait son cours de répétition du 5 au 28 juillet 1979, les compagnies de chars sur la place de tir de Hinterrhein, les grenadiers de chars sur celle de Wichlen.¹⁷ On est en pleine affaire « *Char 68* » ! Une sous-commission militaire du Conseil national vient, le 23 juin, se rendre compte de la situation et mener son enquête à Hinterrhein. M. Félicien Morel et ses collègues entendent des équipages du régiment, dont on admet qu'ils connaissent leur engin. Ces hommes – nous pouvons en témoigner – s'expriment en toute liberté. Ils font confiance au *AA2*, même s'ils souhaitent disposer de plus de place dans le compartiment de combat, ne pas devoir travailler

avec le masque de protection, disposer d'un télémètre à laser. Ils refusent d'établir des comparaisons simplistes avec les chars étrangers. Un pointeur chaud-fonnier répond même à un conseiller national qui lui demande s'il estime avoir une chance de survie face à un *Leopard-1* allemand: « Si j'avais eu l'occasion de tester le *Leopard*, je pourrais formuler un jugement. » En écoutant les conversations entre les membres de la sous-commission et les citoyens-soldats du régiment de chars 7, on retire l'impression que les prises de position fracassantes de certains journaux n'ont pas beaucoup influencé les équipages qui jugent que le *Char 68 AA2* s'avère capable de remplir ses missions dans le cadre de la défense combinée.

Rgt chars 7 : Réparations effectuées par la troupe et les parcs de l'armée pendant et après le CR 1979¹⁸

Troupe	Chars en CR	Km/ route	Km/ terrain	Total	Heures moteur principal	Heures moteur auxiliaire	Réparations
Bat chars 15	18	1312	442	1754	285	338	Radio: 4 réglages, 1 échange amplificateur Chenilles: 1 échange clé de tension (accident) Stabilisateur: 4 échanges carte de contrôle, 2 réglages Moteur principal: 1 échange compte-tours Réservoirs diesel: 1 fissure
Bat chars 19	18	541	1260	1801	297	325	Boîte à vitesse: 1 usure de pignon Réservoirs diesel: 1 fissure Stabilisateur: 1 échange carte de contrôle Système de mise à feu: 1 échange Appareil de pointage: 1 échange
Total	36	1853	1702	3555	582	663	

Dans son exposé aux conseillers nationaux, le commandant de régiment énumère les pannes qui se sont produites sur ses *Chars 68 AA2*, leur fréquence reste admissible, malgré une utilisation intense à Hinterrhein, dans un terrain difficile. La troupe respecte les prescriptions techniques, soigne son matériel et se fait un point d'honneur à ne pas alourdir le bilan des réparations.

Avec l'accord de son commandant, l'officier de renseignement du régiment fait paraître en novembre 1979, dans la *Revue militaire suisse*, un article intitulé « Le problème des chars dans notre armée ». ¹⁹ Afin d'éviter toute erreur ou maladresse, il soumet son texte à Bernard Chatelan, commandant

de la division mécanisée 1, à Jean Schenk, commandant du régiment de chars 7, ainsi qu'à l'Office fédéral des troupes mécanisées et légères. Un des collaborateurs de l'Office va prétendre en public, avant même la parution de l'article, que les données fournies par le régiment de chars 7 sont truquées, qu'en réalité, il y a eu une vingtaine de stabilisateurs en panne. Il s'en prend à l'officier de renseignement qui ferait mieux de ne pas « écrire des sottises et de ne pas parler de problèmes qu'il ne connaît pas ».²⁰

Ce que révèlent des papiers de la Commission des chars

En 1973, la Commission des chars,²¹ organe consultatif du chef d'arme des troupes mécanisées et légères, se prononce contre le développement en Suisse d'un nouveau char de combat (*NKPz*), contrairement à la Commission d'armement. A sa séance du 4 mars 1976, elle s'occupe peu du *Char 68*, seule une information est prévue au point 3 de l'ordre du jour. Elle se penche surtout sur le cahier militaire des charges (*Militärisches Rahmenpflichtenheft*) émis par le Groupement de l'Etat-major général. Une première version, du 19 avril 1974, fixait à 300–500 le nombre de nouveaux chars, entre autres destinés à remplacer le *Char 61* entre 1985 et 1995. Dans le cadre de la défense combinée et de la riposte, ce nouvel engin (char de combat à tourelle²² ou chasseur de chars), doté d'un système de vision de nuit, doit détruire des chars ennemis jusqu'à 2500 mètres avec une pièce de 10,5 cm. Son système intégré de conduite du tir permet de repérer et de combattre rapidement un but blindé, assure plus de 50 % de touchés entre 1500 et 2500 mètres. L'engin assure une protection AC maximale à l'équipage. Sur route, il a une autonomie de 300 km et 20 heures d'autonomie au combat.

En 1975, la nouvelle version du cahier militaire des charges fixe des normes revues à la baisse. En effet, la première version « exigeait des performances que seul peut fournir un système d'arme très sophistiqué et très cher ». Comme principal moyen du combat mécanisé, le char de combat ou le chasseur de chars, qui doit rester simple et dont le prix ne doit pas dépasser 1,2 million de francs, est prévu pour des actions offensives limitées, le combat retardateur et le combat d'esquive. Il détruit les chars ennemis jusqu'à 1500 mètres. Son blindage assure la meilleure protection frontale possible, pour le reste, il est fonction des coûts et de la limite de poids. La protection AC est réduite au minimum. L'engin ne dispose pas de stabilisateur, de système de conduite du tir et de vision de nuit, son autonomie sur route ne dépasse pas 300 km, son autonomie au combat reste fixée à 20 heures. L'équipage comprend 2–3 hommes.²³

La nouvelle version du cahier militaire des charges n'évoque plus le remplacement des *Chars 61* dans la période 1985–1995, mais celle des *Centurions*. Les normes fixées apparaissent en relation étroite avec une

modernisation du char britannique par l'industrie suisse, plus ou moins similaire à celle que les Israéliens ont effectuée. Un *Centurion* israélien modernisé est d'ailleurs testé, au moins sur la place d'armes de Bure.²⁴

La Commission des chars n'est pas favorable à ce nouveau cahier des charges qui ne pourrait être concrétisé qu'après la livraison des 110 *Chars 68 AA2 Grande tourelle*. D'autre part, le *Nouveau char de combat (NKPz)* n'est pas mûr. Il faut, donc, si le besoin est démontré, continuer avec le *Char 68* plus ou moins modifié. Le cahier militaire des charges du 19 avril 1974 doit rester la base d'un développement national ou d'une acquisition à l'étranger. Celui de 1975 présente une solution alternative dont la validité, pour les années 1990, doit être sérieusement examinée en collaboration avec l'Office des troupes mécanisées et légères. La Commission ne méconnaît pas les possibilités du Groupement de l'armement et de l'industrie privée nationale, mais rappelle des principes qui ne plaident pas pour le développement et la construction d'un nouveau char de conception suisse : besoins restreints de l'armée, possibilités d'exportation réduites, alors qu'un tel système d'arme devient de plus en plus complexe. Sans que cette solution fasse l'unanimité en son sein, elle recommande d'étudier une acquisition à l'étranger avec construction sous licence et accords de compensation,²⁵ une position qui sera répétée dans son rapport d'activité 1973-1977.

Selon la Commission, les expériences faites à la troupe avec le *Char 61* ont été insuffisamment exploitées pour la mise au point du *Char 68*. « Malgré les efforts du Groupement de l'armement et de l'industrie privée, les défauts constitutifs de l'engin (confort pour l'équipage, vision de nuit, protection AC) n'ont pas pu être complètement éliminés. Le *Char 68*, dans son état actuel [fin 1977], correspond à des techniques vieilles de dix ans et il n'offre pas la possibilité d'une augmentation de ses performances de combat.²⁶ Ces derniers temps, de nouveaux défauts sont apparus à propos desquels la Commission ne peut pas se prononcer. » Le développement de la famille « Chars suisses » s'explique en partie par la crise qui a touché l'économie en Suisse. La construction et la durée de vie d'une famille de chars s'étend sur une période de 30-40 ans. On ne peut donc pas prendre une décision en fonction de paramètres conjoncturels. Compte tenu de différences tolérables, s'il s'avérait impossible de respecter le cahier militaire des charges du 19 avril 1974 (le seul valable), il faudrait étudier l'acquisition d'un char étranger et/ou sa construction sous licence en parallèle avec un développement national.²⁷

Ces documents de la Commission des chars mettent en évidence le contexte de la lettre du chef d'arme des troupes mécanisées et légères et donnent un certain degré de vraisemblance à l'hypothèse d'une manœuvre visant à une acquisition à l'étranger.

La couverture de la presse romande

A la fin septembre 1979, un feu d'efficacité se déclenche contre le *Char 68* dans la presse suisse. Certains journalistes alémaniques n'hésitant pas à qualifier de « letzter Dreck » l'engin que l'armée a remis à la troupe. De telles campagnes, dirigées contre un système d'arme, démarrent en général avant des décisions d'acquisitions. En l'espèce, il y a un arrière-plan politique et économique.²⁸ Très rares sont les journaux qui soulignent que les performances du *Char 68*, une fois les principaux défauts corrigés, seront comparables à celles des chars étrangers de la même génération (la deuxième).

À l'époque, le grand public, malgré son attachement à l'armée, se montre naturellement sensible à une désinformation qui met en doute les structures du pays et leurs capacités de répondre aux besoins. Les médias romands dénoncent un « scandale *Char 68* » analogue à « l'affaire des *Mirages* » en 1964. On doit constater que l'écho qu'en donnent les médias risque fort d'induire le public en erreur. De plus, la campagne de presse n'est pas exempte de relents démagogiques : les élections au Conseil national auront lieu en automne 1979.

La *Tribune de Lausanne* du 20 septembre 1979 titre « Ses défauts pourront être supprimés mais ... le *Char 68* n'est pas apte au combat ». Voilà ce que veut faire passer dans l'opinion le Jurassien Jean-Claude Rennwald, un de ses journalistes, antimilitariste, futur secrétaire du syndicat Unia et conseiller national socialiste. Le chapeau précise que « les défauts du *Char 68* de fabrication suisse dénoncés en juin dernier par le divisionnaire Robert Haener se sont révélés exacts pour l'essentiel, mais la plupart de ces défauts pourront être supprimés sans dépenses supplémentaires. C'est l'une des conclusions majeures du Rapport publié à Berne par la Commission militaire du Conseil national. Elle s'empresse toutefois d'ajouter que, même après la suppression de ces défauts [...], le *Char suisse 68* ne sera jamais un char équivalent, au point de vue technique, à la nouvelle génération, tels le *Leopard* allemand,²⁹ le *XM-1* américain ou le *T-72* soviétique. Constatation plus grave encore, dans un combat de rencontre, le *Char 68* est inférieur à de tels blindés. » Vraisemblablement induit en erreur par le Rapport de la Commission du Conseil national, Jean-Claude Rennwald compare le *Char 68*, un char de la deuxième génération des années 1960, avec des engins de la troisième génération, le *T-72*, le *XM-1-Abrams-1* et le *Leopard-2* qui relèvent d'une autre technologie et ne sont pas comparables avec des chars de la deuxième génération. Dans le monde de l'automobile, il comparerait les performances d'une *VW Coccinelle* et d'une *Porsche* !

Toujours le 20 septembre, Georges Plomb, dans les colonnes de feu le quotidien genevois *La Suisse*, oublie la déontologie qui doit inspirer un journaliste, titrant son article « *Char 68* : c'est bien une casserole ». Le

chapeau, qui s'ouvre avec les initiales G. Pb, développe l'image : « Primo. Le *Char 68* – ce blindé de fabrication suisse – serait parfaitement incapable d'affronter en un duel les chars étrangers des nouvelles générations. Pis ! Il perdrait la partie, même si ses plus graves lacunes étaient corrigées en un temps record. Voilà le verdict de la sous-commission des affaires militaires du Conseil national chargée de mettre à jour les défauts du fameux blindé. » Les informations sur la conférence de presse de la sous-commission correspondent à peu près aux interventions des commissaires, mais pas la partie « Opinion » ! L'intervention du conseiller fédéral Nello Celio, sortie de son contexte, donne à penser que, pour le chef du Département militaire fédéral, le *Char 68* ne répond à aucune nécessité militaire. En réalité, Nello Celio prend la parole au Conseil national, le 13 juin 1968, pour compléter les nombreux arguments militaires donnés par les rapporteurs. Il ne voit pas qu'une nécessité économique à la construction du *Char 68* !

Le gâchis le plus beau

« Cette affaire « Char 68 » est un beau gâchis. Le Gouvernement et le Parlement suisses ont commis l'une de leurs plus coûteuses erreurs de l'après-guerre. Tout se passe comme si nos autorités avaient été beaucoup plus soucieuses de faire un petit plaisir à notre économie (employeurs et travailleurs compris) que de créer une arme simplement utilisable. Ecoutez le conseiller fédéral Nello Celio parler du *Char 68* devant le Parlement le 13 juin 1968 : Ce n'est pas une nécessité militaire, c'est une nécessité industrielle. Eh oui, il l'a dit.

Maintenant ? Proposition est faite de ne pas laisser tomber le *Char 68*. Est-ce sage ? Ce qui est sûr, c'est que le prochain blindé de l'Armée suisse devra être fabriqué par de véritables professionnels. Si l'on veut rester en Suisse, on ne voit guère que le groupe Buehrle-Contraves capable de sortir quelque chose qui marche vraiment. Ou alors, une fois de plus, il faudra s'adresser à un fournisseur étranger. Les Allemands (avec le *Leopard-2*), les Américains (avec le *XM-1*) et même les Soviétiques (avec le *T-72*) seront là pour nous tendre leurs bras musclés. Autrement, on ne voit plus. »

Georges Plomb³⁰

Au même moment, l'Union syndicale suisse émet publiquement la crainte que les problèmes du *Char 68* stoppent le développement d'un nouveau char de conception nationale. « Le Comité directeur de l'Union syndicale suisse [...] a pris connaissance avec étonnement d'une information – consécutive à une indiscretion intentionnelle de la Commission de défense nationale – selon laquelle on aurait l'intention de suspendre le développement et la fabrication en Suisse de chars de combat. Les entreprises suisses ne seraient-elles donc pas en mesure de construire des chars répondant aux exigences d'efficacité et de sécurité ? L'USS se refuse à l'admettre. Une telle conclusion équivaldrait à qualifier injustement notre industrie d'incapacité. L'USS attend que la

construction de chars de combat de conception suisse soit poursuivie dans le pays. Elle instituera un groupe de travail chargé d'analyser l'ensemble des problèmes de l'armement. (cps) »³¹

La *Tribune de Genève* du 20 septembre 1979 reprend les propos tenus par Rudolf Friedrich, Sigmund Widmer et Félicien Morel lors de la conférence de presse de la Commission militaire du Conseil national.³² « En 1974, lors de l'achat de la deuxième série, le Conseil fédéral venait tout juste de décider de renoncer à l'achat d'un nouvel avion de combat. L'idée a alors surgi qu'une deuxième série de *Chars 68* devrait être acquise, de manière à ne pas laisser inutilisé un crédit d'armement. En 1975, lors de l'achat de la troisième série, la Suisse barbotait en pleine récession. Fabriquer un char suisse apparut alors comme une exigence économique fondamentale. »

« La correction des défauts ne devrait pas coûter plus de 45 millions de francs, somme qui pourra être pompée dans les crédits déjà accordés (1,2 milliard de francs) et non encore entièrement dépensés. Une rallonge budgétaire, à vue de nez, ne sera donc pas nécessaire. [...] Si, financièrement, les choses ne se présentent pas trop mal, militairement c'est une autre affaire. Imaginons en effet que les défauts soient entièrement supprimés. Eh bien, même dans cette hypothèse optimiste, le *Char 68* ne fera jamais le poids s'il devait se mesurer sur le terrain à des chars étrangers. Et la Commission, qui ne semble pas s'embarrasser de scrupules de neutralité, de citer les chars soviétiques *T-72*, parfaits paraît-il, qui ne ferait qu'une bouchée de nos malheureux engins blindés. » Le journaliste ignore – on ne peut lui en vouloir – la distinction qu'il faut faire entre chars de deuxième et de troisième génération !

Selon la conception du 6 juin 1966, « l'Armée conduit un combat de défense combinée. Celui-ci a pour but de canaliser et user l'adversaire au moyen de plusieurs zones défensives échelonnées en profondeur et de détruire, par des contre-attaques de formations mécanisées appuyées par l'aviation, les forces adverses qui auraient pu pénétrer sur le Plateau ou auront été amenées par voie aérienne dans la profondeur de la zone de défense. Les *Chars 68* ont, dans cette stratégie, une mission de riposte [...]. Or, comme ses qualités techniques ou son absence de qualités techniques ne lui permettent plus, ou bientôt plus, de remplir cette mission, la Commission suggère au Conseil fédéral de modifier la conception 1966 de la défense militaire. »

Dans les années 1950–1960, *Le Pays*, quotidien démocrate-chrétien et séparatiste de Porrentruy, luttait farouchement contre l'implantation d'une place d'armes pour blindés aux Franches-Montagnes, puis à Bure. Son attitude face à l'Armée n'est pas des plus positives. Le 20 septembre 1979, il se contente pourtant de reprendre le communiqué de l'Agence télégraphique suisse qui insiste sur un point essentiel. Le Département militaire doit faire des propositions visant à accroître la valeur combattive du *Char 68* et à l'adapter aux exigences actuelles, même si elles nécessitent des crédits

supplémentaires. Son rédacteur en chef, Jean Wilhelm, fait partie de la sous-commission « Char 68 » du Conseil national.

Les « Chars 68 » en 1980

Au début de l'année 1980, la plupart des défauts des *Chars 68*, quelle que soit leur série, ont été corrigés par des entreprises privées, en collaboration avec la K+W. Les essais à la troupe d'une vingtaine de chars modifiés ont donné des résultats satisfaisants, synthétisés dans un Rapport du Groupement de l'armement. Les responsables de ces essais ont présenté l'état des travaux et les conclusions qu'ils en tirent aux officiers de toutes les formations de chars.

La station radio du véhicule émettant avec le maximum de puissance n'influence plus le stabilisateur. Lorsque le char se trouve à l'arrêt, le canon reste pointé sur le but choisi, le glissement ne dépassant pas une norme admissible. L'introduction d'un système de sécurité sur la boîte à vitesses empêche les conséquences dommageables de manipulations inappropriées du sélecteur de direction.

Les chars de la troisième et quatrième série peuvent tourner sur place. Les modèles de toutes les séries ne risquent plus une explosion d'huile dans la boîte à vitesses lors de cette manœuvre. Pour évacuer un char en panne, il fallait découpler les axes de transmission pour ne pas détériorer la boîte à vitesses. Moyennant certains préparatifs, on peut maintenant remorquer le char sur cinq cents mètres, sans exécuter cette difficile opération, à condition que la boîte à vitesses soit en bon état. L'amarrage au châssis des bras oscillants a été renforcé. Des galets de roulement forgés évitent la plupart des ruptures. Certaines pièces constitutives plus résistantes empêchent les fissures qui avaient été détectées sur le châssis et les réservoirs de carburant.

En revanche, l'étanchéité du compartiment de combat contre les armes chimiques n'est pas assurée, si bien que l'on prévoit des masques de protection améliorés qui gêneront moins le travail de l'équipage. Les chenilles s'usent trop rapidement. Divers modèles sont à l'étude, qui assureront un kilométrage plus élevé; les blocs de torsion en caoutchouc ne gêneront plus la mise en place des axes lors du changement de maillons. Les bras oscillants perdent maintenant beaucoup moins d'huile. Il faut encore introduire ces modifications sur l'ensemble de la flotte. Ce sera chose faite à la fin de l'année 1984. Il apparaît que le crédit accordé ne sera pas dépassé.

Il est surtout prévu d'améliorer les performances du *Char 68*, d'abord en le dotant d'obus-flèches : la plupart des chars utilisent ce type de munition qui apparaît la plus efficace contre les nouveaux blindages. Ensuite d'un appareil de conduite automatique de tir qui comprend un ordinateur qui se charge de certaines opérations nécessaires au tir, évitant des erreurs du

pointeur dues au stress. Par exemple, le système introduit automatiquement la distance mesurée par le télémètre à laser, détermine l'angle de tir en fonction de la vitesse initiale de la munition choisie. Tenant compte de la doctrine d'engagement des formations mécanisées prévues pour les ripostes, ce programme permettra au *Char 68* de lutter avec de bonnes chances de succès contre les chars modernes actuellement en service à l'étranger.

A partir des années 90, le *Char 68* rendra de grands services, en prenant la relève du *Centurion* qui assurent l'essentiel de la défense antichar à longue portée des régiments d'infanterie. Les commissaires des Chambres, chargés des problèmes militaires, partagent cette conviction, puisqu'ils donnent le feu vert à la construction de la quatrième série de *Chars 68*.³³

Les procédures d'acquisition d'armement

La construction des différentes séries de chars suisses pose le problème du rôle de l'administration militaire dans l'évaluation, le développement et l'acquisition de systèmes d'arme complexes. Le Groupement de l'Etat-major général, tenant compte des besoins et de la doctrine d'engagement de l'armée, établit le cahier militaire des charges. Le Groupement de l'armement, qui dispose d'experts, établit le cahier technique des charges, s'occupe des problèmes posés par le développement industriel du système d'arme. Dans le choix et les soumissions, le Groupement de l'armement apparaît à la fois juge et partie. Comme il coiffe aussi les régies militaires de la Confédération, il pourrait manquer d'impartialité face à des projets de l'industrie privée, ses responsables cherchant à assurer du travail à leurs entreprises de production. La subordination d'un Service de l'armement au Groupement de l'Etat-major général n'aurait pas été plus rationnelle.

La K+W porte la responsabilité de la coordination et du contrôle des systèmes, en clair de l'examen des répercussions d'une mesure prise isolément sur l'ensemble du système. Ainsi, la tourelle du *Char 68*, à la suite de souhaits émanant de la troupe, pèse finalement environ deux tonnes de plus, d'où ennuis de chenilles, de stabilisateur et des vibrations. Le problème principal dans cette affaire, déclare Rudolf Friedrich, président de la Commission militaire du Conseil national, n'est pas que le *Char 68* ait des défauts – des réalisations à l'étranger ont connu des ennuis similaires – mais que, durant les huit dernières années, on ne se soit pas montré capable d'y remédier. Le Département militaire fédéral n'a pas toujours fait preuve du dynamisme nécessaire.³⁴

A l'occasion d'une assemblée des délégués, la Société suisse des officiers demande en 1979 qu'un organe neutre intervienne dans la politique d'armement du Département militaire fédéral. Cette idée reprend une proposition de la Commission Daenzer qui, dans le cadre de l'affaire des *Mirages* en 1964, déplorait l'absence d'un organe indépendant, susceptible de prendre

une meilleure vue d'ensemble lors d'études concernant l'acquisition de matériels complexes. Une telle commission serait indépendante de l'administration militaire et subordonnée directement au chef de Département. Ce dernier dispose à l'époque de la Commission pour la construction d'avions militaires créée en octobre 1966 et composée de personnalités appartenant aux milieux scientifiques, économiques et industriels. Il serait peut-être judicieux de charger de cette tâche la Commission de l'armement, alors à la disposition du chef de l'armement, mais en la subordonnant au chef de Département.

Lorsqu'il faut étudier et réaliser un projet, toutes les commissions du monde ne sauraient remplacer un véritable responsable. Cette obligation, M. Sigmund Widmer et ses collègues de la sous-commission d'enquête la mettent bien en évidence en prétendant qu'au Département militaire fédéral, il y a trop de personnes, de groupes de travail qui s'occupent des projets, ce qui dilue la responsabilité.

Bien que les documents du Département militaire fédéral et de la Commission des chars, à la formulation ultra-prudente, ne le disent jamais clairement, ils donnent à penser que les défauts des *Chars 61* et *68* ne plaident pas en faveur du développement d'un nouveau char de combat national (*NKPz*). Ces textes résultent de longues discussions, plusieurs personnes ont contribué à leur rédaction. Il faut les interpréter en se rappelant la formule de Winston Churchill : un dromadaire est un cheval dessiné par une commission parlementaire !

La publication de la lettre du chef d'arme des troupes mécanisées et légères au chef de l'Etat-major général, l'accusation lancée contre l'état-major du régiment de chars 7 par un collaborateur de l'Office des troupes mécanisées et légères de truquer à la baisse le nombre de pannes des *Chars 68* au cours de répétition 1979, l'intervention visant l'officier de renseignement du régiment pourraient indiquer que certains, au Département militaire, favorisent par tous les moyens l'acquisition de chars étrangers qui remplaceront, à moyen terme, les *Centurions* ou les *Chars 61* ... Cette hypothèse, on ne peut pas l'exclure, mais il faudra attendre des années pour que les archives permettent de la confirmer ou de l'infirmier.

- 1 Rebaptisés G-13 en Suisse.
- 2 30 comme 30 tonnes.
- 3 Senn, Hans, Die Entwicklung der Führungsstruktur im eidgenössischen Militärdepartement, Frauenfeld 1982, 152.
- 4 Brunner, Dominique, « Char suisse 68 : ne simplifions pas trop », in : Le Sergent-major, janvier 1980, 61.
- 5 Les régiments de chars 1 et 7 de la division mécanisée 1.
- 6 Borel, Denis, Les chars dans les troupes mécanisées et légères. Hier ... aujourd'hui, manuscrit, Bibliothek am Guisanplatz, Bern, MF 159/394. Haudenschild, Martin; Schneider, Hans Rudolf, Die Entwicklungsgeschichte des *Panzer 68*, Dokumentation Schweizer Armeemuseum, 2006.
- 7 Vertraulich – Projektoberleitungen Gruppe für Rüstungsdienste : Neuer Kampfpanzer (NKPz) – Kernbericht und Antrag, 4. Entwurf, 16 Mai 1979. Papiers personnels Hervé de Weck.
- 8 Brunner, Dominique, « Char suisse 68 : ne simplifions pas trop », in : Le Sergent-major, janvier 1980, 61–63.
- 9 Avis du chef de l'Etat-major général sur les défauts du Char 68 (29 juin 1979).
- 10 Une équipe de dépanneurs entraînés a besoin d'une trentaine de minutes pour une telle opération.
- 11 Elle comprend MM. Eggenberg-Thun, Flubacher, Rudolf Friedrich (rad.), Arnold Koller (PDC), Félicien Morel (soc.), Thévoz et Jean Wilhelm (PDC).
- 12 La durée de vie des chenilles à coussinets de caoutchouc du Sherman était de 4800 km. Morris, Eric, *Blindés*. Paris, Nathan, 1975, 85.
- 13 Mängel am *Panzer 68*. Bericht des Ausschusses über seine Erklärungen sowie Schlussfolgerungen der Militärkommission des Nationalrates vom 17. September 1979.
- 14 Soit des contre-attaques ou des ripostes. Voir Weck, Hervé de, « La défense combinée suisse face à une offensive du Pacte de Varsovie (1960–1990) », La bataille d'hier et d'aujourd'hui. Actes du colloque de la Commission française d'histoire militaire (7–8 décembre 1998), *Revue internationale d'histoire militaire* 78/2000, 217–238.
- 15 Faesi, Hugues, « La défense militaire en cause ? », in : Le Sous-officier romand et tessinois, novembre 1979.
- 16 « Nouveau char suisse ? Une aventure coûteuse », in : Le Démocrate, 19 juin 1980.
- 17 Son commandant (1978–1980) est un officier de milice, le colonel Jean Schenk, directeur d'une fiduciaire à Wabern. Les deux commandants de bataillon sont des officiers de carrière : le major EMG Claude Weber, futur chef d'arme des troupes mécanisées et légères, le major EMG Michel Thiébaud.
- 18 Cdtm rgt chars 7, statistiques concernant les Chars 68 AA2, Zizers 23. 7.79. Papiers personnels Hervé de Weck.
- 19 Pages 519–529.
- 20 Of rens ai rgt chars 7, lettre du 22 septembre 1979 au cdt rgt chars 7. Cdt rgt chars 7, lettre du 20 septembre 1979 à l'of rép rgt chars 7. Cdt rgt chars 7, lettre du 26 octobre 1979 à l'of rens ai rgt chars 7. Papiers personnels Hervé de Weck.
- 21 De 1976 à 1980, la Commission, présidée par G. Staub (col), comprend Hans Bächler (lt col EMG), Rudolf Hanslin (maj), Johann Rudolf Hüsey (div), Alfred Kellenberger (maj), Peter Kottmann (col), Werner Messmer (cap), Alfred Reinhard (col), Max Sager (col EMG), Edwin Somm (lt col), Hervé de Weck (cap), soit quatre officiers de carrière. Edwin Somm occupe un poste important dans l'industrie des machines.
- 22 Le char de combat dispose d'un stabilisateur permettant le tir en mouvement.
- 23 Vertraulich – Generalstabschef : Militärisches Rahmenpflichtenheft für einen neuen einfachen Kampfpanzer FEVP Pos 3.1.1.; Vertraulich – Abteilung für mechanisierte und leichte Truppen, Stabsstelle Planung : Vergleich der militärischen Rahmenpflichtenhefte für einen neuen Kampfpanzer, Januar 1976. Papiers personnels Hervé de Weck.
- 24 Constatation personnelle de l'auteur. Le Centurion modernisé par les Israéliens peut atteindre 50 km/h, avec un moteur principal diesel Teledyne Continental, une boîte à vitesses automatique et des chenilles à coussinets de caoutchouc. Il dispose d'un système de conduite du tir et d'un télémètre optique.
- 25 Col G. Straub, président de la Commission des chars, lettre au divisionnaire Robert Haener du 7 avril 1976. Papiers personnels Hervé de Weck.
- 26 Un char d'une trentaine de tonnes ne permet qu'une faible amélioration de ses performances au combat par rapport à des engins de 50–60 tonnes, sur lesquels peuvent se greffer de nombreux nouveaux composants : systèmes de conduite du tir, tourelleaux, détecteurs, systèmes de protection. Vautravers, Alexandre, « Les chars légers dans l'histoire », in : *Revue militaire suisse*, mars-avril 2010, 37s.
- 27 Tätigkeit der Amtsperiode 1. 1. 1973 bis 31. 12. 1977, Januar 1978.
- 28 C'est la constatation faite par Werner Roth, dans son éditorial « Panzerschlacht verloren », paru dans la *Bündner Post* du 18 juillet 1979.
- 29 A l'époque, on parle déjà du remplacement du Centurion. Certains souhaiteraient le Leopard-2, nous pensons que Rennwald fait allusion au Leopard-2.
- 30 La Suisse, 20 septembre 1979.
- 31 Le Sous-officier romand et tessinois, septembre 1979.
- 32 Titre de l'article : « La commission militaire du National accorde un sursis au *Char 68* », 20 septembre 1979.
- 33 Weck, Hervé de, « Char 68 : défauts réparés », in : Le Démocrate, 14 janvier 1981. *Revue militaire suisse*, juin 1981, 307–310.
- 34 Le Pays, 20 septembre 1979.

