

Les armes lourdes au régime minceur?

Autor(en): **Vautravers, Alexandre**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **150 (2005)**

Heft 3

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-346475>

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.

Les armes lourdes au régime minceur?

Lorsque le chat s'en va, les souris dansent. Ainsi peut-on voir se multiplier les modèles d'engins blindés légers de tous ordres. Cette réalité traduit le besoin de disposer de mobilité et de protection pour les échelons jusqu'ici les moins bien dotés. On assiste ainsi à une inflation générale du poids des engins militaires de l'ordre de 5 à 10 tonnes.

■ **Maj EMG Alexandre Vautravers**

Trompe-la-mort

Le développement d'une nouvelle génération de chars de combat n'est pas à l'ordre du jour. Dans le contexte actuel, les flottes existantes ainsi que les possibilités de *retrofit* doivent largement suffire jusqu'à l'horizon 2015. En revanche, la question des chars de grenadiers est encore loin d'être résolue. Certes, on distingue de moins en moins un véhicule transport de troupes (VTT) d'un véhicule de combat d'infanterie (VCI), équipé d'une tourelle en principe plus lourde. Mais l'homogénéisation des châssis et des possibilités de surblindage brouille les pistes.

On se rend compte que les véhicules chenillés et fermés sont souvent malvenus lors des missions de basse intensité. On leur préfère des engins à roue, malheureusement beaucoup moins blindés car, pour des raisons techniques, on ne peut dépasser une masse de 4 tonnes par essieu.

Ces dernières années, les entreprises européennes ont développé un grand nombre de modèles d'engins blindés légers.



Lame de déminage Amir sur châssis du Leopard 2 (Mak).



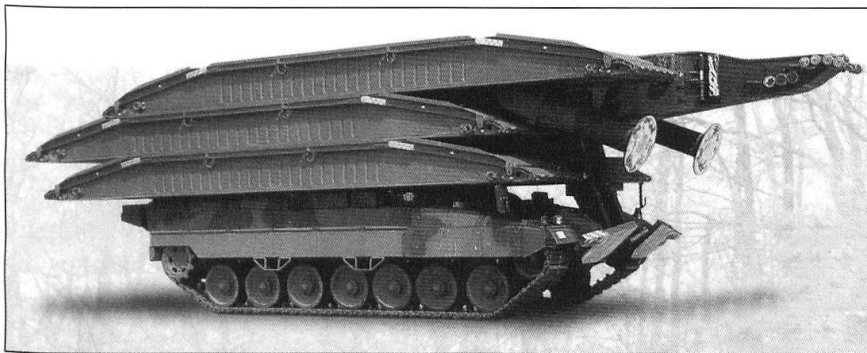
Keiler, fléau de déminage (Mak).

La France a longtemps tenu le haut du pavé avec ses VAB et VBL. L'Allemagne s'est désormais engouffrée dans la brèche, KMW ayant mis au point successivement le *Boxer* (transport d'infanterie), le *Fennek* (explo-

ration, commandant de tir). Les nouveaux venus sont le *Dingo* et le *Mungo*, dont la dénomination sympathique cache mal l'aspect extérieur, rappelant plutôt l'élégance d'un camion-poubelle...



La famille KMW de blindés légers: Mungo, Fenuck, Dingo, Boxer.



Char-pont PSB2 sur châssis du Leopard 2.

Le Suisse Mowag est solidement installé sur le marché avec son *Eagle*. Mais le châssis américain d'origine (*Hummer*) montre désormais ses limites pour un véhicule dépassant les 6 tonnes. Le rachat du *Duro* par la firme de Kreuzlingen permet désormais de décliner l'*Eagle3* et de nouvelles versions blindées du *Duro* sur un châssis éprouvé. Reste les Etats-Unis, où les industriels ne parviennent pas à répondre aux commandes urgentes pour des véhi-

cules blindés légers. En plus du *Hummer* et du *Stryker*, les forces américaines ont acquis une version surblindée du *Commando 4x4*, réalisé par Textron.

En deçà de cette catégorie se profile, en Europe surtout, le besoin de *jeeps* blindées. En 2006, la Grande-Bretagne et la France doivent recevoir leurs premiers véhicules de liaison protégés. De nombreuses propositions existent, basées sur le *Mercedes G*, le *Pinzgauer*, le *Defender* ou le châssis *Hummer*.

Dinosaures

A côté de ces poids-plumes se profile, sur les terrains de la stabilisation et de la reconstruction, quelques poids lourds. Les firmes allemandes règnent aujourd'hui en maîtresses sur le marché des engins blindés du génie. On pense aux *Keiler* et autres lames *Amir* de Mak, destinées au déminage lourd. L'infortuné *Kodiak* germano-suisse est également de ceux-là. A ceux-ci, il faut ajouter le très lourd *PSB2* poseur de pont, également sur châssis *Leopard 2*.

Selon plusieurs articles parus en Allemagne, la mobilité de ces engins est problématique. Peut-être les solutions britanniques d'engins de chantier blindés, adaptés au déminage ou à la manutention logistique, s'avèrent-elles à terme plus économiques?

A + V