Zeitschrift: Revue Militaire Suisse

Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse

Band: - (2013)

Heft: 6

Artikel: Du béton à l'asphalte, où comment insérer plus de 1000 tonnes de véhicules sur les routes de Thurgovie

Autor: Kunzi, Philippe

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-514853

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

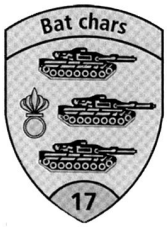
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 02.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch



Déchargement d'un char de dépannage *Büffel* et d'un char *Léopard* 2 à Frauenfeld... en marche arrière!
Toutes les photos © Bat chars 17

Bat chars 17

Du béton à l'asphalte, où comment insérer plus de 1000 tonnes de véhicules sur les routes de Thurgovie

Maj Philippe Kunzi

Of log (S4) bat chars 17

Les 6 et 7 mai 2013, le bataillon de chars 17 a effectué, en guise d'exercice final du cours, un exercice de mobilité. Il s'agissait simplement de déplacer nos moyens sur la route et le rail depuis nos places de tir jusque dans la région de Frauenfeld, de prendre un secteur d'attente puis d'effectuer une poussée mécanisée au sud-ouest du Lac de Constance afin de frapper le deuxième échelon de l'adversaire au profit de la brigade blindée 1. Pour ce faire, nous avions à notre disposition une compagnie de chars, une compagnie de grenadiers de chars, la compagnie d'état-major avec l'échelon du commandant de bataillon et la compagnie logistique.

A première vue, à la lecture du scénario de base, cela semble être un exercice standard qui ressemble à ceux traditionnellement effectués la dernière semaine d'un cours de répétition d'un bataillon de chars suisse. Or il en va tout autrement : les préparatifs ont été longs et ont privé de sommeil plusieurs cadres du bataillon.

A force de fréquenter le béton des pistes de chars sur les places d'armes de la Confédération, il peut nous arriver d'oublier que de l'autre côté de la barrière de la caserne, il y a un monde différent. Un des objectifs d'un exercice de mobilité en dehors d'une place d'exercice est de confronter les soldats et les cadres aux réalités plus complexes de l'environnement non-aseptisé d'un village d'exercice ou d'une simple piste de chars ovoïde, mais aussi de confronter cet environnement et a fortiori ses habitants – la population civile – aux réalités d'une troupe mécanisée dans le cadre de son action.

Il y a, entre autres, des réalités logistiques toutes basiques que l'on pourrait oublier, si la préparation de l'exercice n'est pas faite avec minutie. Par exemple, lors d'un cours sur la place d'armes de Bure, entièrement équipée et préparée pour des exercices avec des chars de combat et des chars de grenadiers, quand un commandant de chars reçoit la mission d'aller d'un point A à un point B, il va certes préparer son mouvement en consultant une carte – à moins qu'en raison de l'exiguïté de la place d'armes, il en connaisse déjà toutes les routes, les pistes naturelles et les moindres recoins – mais il ne va pas forcément se poser des questions comme, par exemple : est-ce que le revêtement de la route va tenir sous la pression des chenilles de mon véhicule ? Est-ce que la route est assez large pour mon char ? Est-ce que ce pont va supporter le poids de mon *Léo* ?

Oui, à force de rouler sur des pistes bétonnées suffisamment larges, les pilotes de chars perdent l'habitude de se poser des questions toutes simples puisque la piste est faite pour eux et qu'il n'est pas sensé y avoir d'autres utilisateurs dessus.

Certes, si la paix ne régnait pas dans nos contrées, ces questions seraient proprement secondaires, car la mission liée au combat est prioritaire. Cependant n'oublions pas que le spectre d'engagement de l'armée et donc aussi d'un bataillon de chars ne se limite pas à des opérations de défense classiques. Dans les autres formes d'engagements, la vie – et je veux dire par là surtout la vie civile – continue. Les axes routiers sont utilisés au quotidien par des véhicules civils et des véhicules d'entreprises dont l'activité peut continuer. Il faut donc apprendre à partager les routes entre utilisateurs civils et militaires.

Chaque conducteur est responsable de l'engagement de son véhicule. C'est vrai. Mais bon... En tant qu'officier logistique d'un bataillon de chars, quand mon commandant dit : « *Je veux, avec une compagnie de chars, pousser de A à B sur la route,* » je me dit : « *14 véhicules blindés de plus de 55 tonnes chacun vont passer sur l'asphalte de cette route initialement prévue pour des voitures de 1 à 2 tonnes et occasionnellement pour des camions un peu plus lourds.* »

Pour préparer cet exercice, l'état-major du bataillon, et en particulier la cellule logistique, a eu fort à faire. Une des missions de la cellule logistique dans la phase de la planification de l'action, et également dans les préparatifs d'un exercice, est d'analyser la faisabilité de l'action mais aussi, en particulier quand nous utilisons des moyens

civils (infrastructure, par exemple), d'anticiper les impacts sur l'environnement afin d'en minimiser les désagréments pour la population.

L'action s'est en fait déroulée en six phases : déplacement par la route et le rail jusqu'à Frauenfeld, prise du secteur d'attente, prise de la base d'attaque, attaque, réorganisation, retour par la route et le rail jusqu'à nos secteurs de cours de répétition.

La première et la dernière phase sont très techniques : les unités sont encadrées et la marge de manœuvre est très petite, en particulier pour les moyens qui sont transportés sur le rail. Des fenêtres temporelles pour l'utilisation des routes et autoroutes pour rejoindre la gare de chargement nous ont été données. Les horaires des trains étaient fixes. Le chargement et le déchargement d'un char sur le train est un acte maîtrisé par nos soldats. La principale difficulté est de placer les séquences les unes par rapport aux autres et de planifier l'engagement du personnel au pilote près.

Pour la prise du secteur d'attente, la prise de la base d'attaque et l'attaque proprement dite, les séquences tactiques de planification de l'action et de la conduite de l'action sont également connues de nos cadres. Mais il nous a fallu bien comprendre et évaluer les contraintes techniques dues à l'environnement particulier dans lequel nous allions évoluer. En particulier, chaque route, chaque croisement, chaque pont que nous allions emprunter a fait l'objet de contrôles minutieux.

Il fallait certes s'assurer que notre passage était possible, mais surtout ne pas trop empiéter sur la circulation civile. Et bien évidemment, une fois notre bataillon passé, il fallait que la route et surtout les aménagements urbains (trottoirs, pavés de décoration, ronds-points) soient encore en place. Car 1'000 tonnes d'acier sur chenilles, cela risque de faire des dégâts.

Même avec les meilleurs préparatifs du monde, il y a toujours le risque d'une panne ou d'un incident. L'implication d'un tel événement sur les routes civiles, outre les éventuels dégâts qu'il pourrait engendrer, pouvait avoir de fortes conséquences sur le trafic civil. C'est pour cette raison que chaque unité était accompagnée d'un important détachement de soldats pour assurer la régulation de la circulation et intervenir à tout moment. Ces détachements étaient coordonnés par l'officier de circulation et transport du bataillon, en collaboration avec la Police militaire et les spécialistes du Centre de dommage du DDPS. En parallèle, l'officier de maintenance du bataillon avait assuré que nos mécaniciens soient appuyés par une équipe de la Base logistique de l'armée pour assurer rapidement la maintenance ou l'évacuation d'un véhicule qui serait tombé en panne.

Une fois l'objectif atteint, nous avons profité de la phase de réorganisation pour y insérer la traditionnelle séquence que représente la cérémonie de remise de l'étendard, qui signifie la fin de l'instruction et précède un autre exercice logistique intense, le rétablissement de la disponibilité du matériel (REDIMA).

Les chars léopards prêt pour le chargement.

Chaque centimètre compte.

Orientation de la troupe par le plt Hutmacher.
Les chars gren 2000 prêts pour le déchargement.

Pendant toutes ces phases, la compagnie logistique a assuré le ravitaillement et l'évacuation des biens au profit du bataillon. Grâce à sa réserve mobile de carburant, les besoins en diesel étaient couverts. Elle a également, depuis les arrières à plus de 150 km, assuré la subsistance de tout le bataillon pendant l'exercice. Ses moyens sanitaires ont été répartis dans les unités afin d'assurer rapidement les éventuels besoins.

Au final, tout s'est bien passé. L'exercice s'est déroulé sans incident majeur et les dégâts causés sont minimes. La population des villages thurgoviens se souviendra du passage du bataillon de chars 17 parce que, de nos jours, on ne voit plus si souvent en Suisse des compagnies mécanisées sur des routes de campagnes, mais aussi par ce que les biscuits et le chocolat militaire sont toujours autant appréciés.

Mais le résultat principal que nous pouvons retirer de cet exercice, c'est surtout d'avoir eu la possibilité de sortir de nos casernes, d'être confrontés à des problèmes nouveaux et des réalités différentes et surtout de pouvoir aller au contact avec la population suisse.

Ph. K.

De nombreuses mesures de sécurité accompagnent le chargement des véhicules sur le train.

Derniers préparatifs avant le chargement.

L'équipage d'un char de dépannage *Büffel* composé du soldat Chevalley, pilote, de l'appointé Cavin, commandant de char et du soldat Wüst, observateur arrière.

Les chars de la compagnie gren chars 17/4 lors du passage d'un village.

Un conducteur probablement impressionné par cette colonne atypique.

Sous bonne escorte avec près de 500 tonnes en déplacement.

Les grenadiers des compagnies 17/3 et 17/4 juste après avoir été débarqués...

...pour aller rejoindre au pas de course leurs véhicules.

Char de dépannage *Büffel* en secteur d'attente.

Les passages dans les villages sont toujours très remarqués.