

Nouveau char pont

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): - **(2019)**

Heft 2

PDF erstellt am: **10.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-867955>

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.



La cérémonie officielle de remise des engins à la troupe a eu lieu à Thoune le 1^{er} mars 2019. Toutes les photos © A+V.

Mécanisés

Nouveau char pont

Col EMG Alexandre Vautravers

Commandant en second, brigade mécanisée 1

Le char 87 *Léopard* a été le plus grand programme d'acquisition d'armement de l'histoire militaire suisse. Son introduction, entre 1992 et 1994 au sein des unités romandes,¹ marque un changement fondamental dans la conception de défense du pays. Il ne s'agit désormais plus d'actionner des contre-attaques limitées ou des ripostes mécanisées, mais bien de fixer ou d'anéantir un adversaire à grande distance, de le contourner opérativement ou encore de mener avec succès le combat retardateur. Ces actions ne sont possibles qu'avec un renforcement de l'exploration, une augmentation de la mobilité des échelons arrières, mais surtout elles nécessitent la création de formations spécialisées de sapeurs de chars.

Le développement d'un char poseur de pont, en Suisse, n'est pas nouveau. Un projet de collaboration avec les Pays-Bas permet la réalisation de deux prototypes sur la base du char *Centurion* au début des années 1960. Mais celui-ci n'est pas un succès et doit être abandonné, après que des fissures aient été découvertes dans le châssis. Un de ces engins est toujours visible au musée des chars de Thoune.

Plus léger et plus rapide, le char poseur de ponts 68 emporte un pont de 18,23 mètres de long, qu'il peut lancer en seulement deux minutes et reprendre en trois minutes. Malgré ses qualités, le « char pont » est tellement encombrant que chacun de ses déplacements nécessite des reconnaissances minutieuses et une escorte appropriée. De plus, le pont en aluminium est dimensionné pour des engins de moins de quatre mètres de large et de 40 tonnes tout au plus. Or l'introduction du char *Léopard* – qui mesure 3,72 m de large et pèse 56,5 tonnes en ordre de combat – dépasse largement

ces gabarits. Le maintien du char pont est décidé à titre intérimaire, mais son engagement s'accompagne de servitudes particulières : il faut notamment un homme pour guider depuis l'extérieur le char qui doit franchir le pont, étant donné que les chenilles dépassent largement de chaque côté, et il faut limiter le nombre de passages et la configuration des ponts.

L'abandon du char pont en 2008 a laissé un vide capacitaire important au sein des formations mécanisées.

Un nouveau char pont

En 2004, un appel d'offres est émis par armasuisse et un premier contrat de développement est signé avec l'entreprise allemande Krauss-Maffei Wegmann (KMW) qui souhaite développer un engin sur fonds propres pour les armées allemande et néerlandaise. Le système modulaire de pont est réalisé par l'entreprise MAN. Les premiers essais à la troupe du *Panzerschnellbrücke 2* (PSB 2) ne sont pas concluants. Même si le système est révolutionnaire, permettant de lancer un pont modulable d'une, deux ou trois sections de onze mètres, le véhicule est tellement encombrant et tellement haut qu'il se déplace avec peine. En 2008, en raison de contraintes budgétaires, le projet est interrompu.

Il ne reprend qu'en 2012 avec l'intérêt d'autres partenaires étrangers. Le développement d'un système de pont plus simple, basé sur le *Biber* allemand, permet une simplification et une amélioration des performances. Un crédit de 79 millions de francs est alors demandé dans le cadre du Programme d'armement (PA 2014) pour l'achat de 12 systèmes. Chaque système comprend un char, mais également un camion qui transporte un système de rechange ; ce dernier dispose d'une grue impressionnante de 17 mètres de long, permettant d'installer un pont dans un environnement sécurisé.

¹ Les régiments de chars 1 et 7, comprenant respectivement les bataillons 17 et 18 ainsi que 15 et 19 respectivement, deviendront en 1995 l'ossature des brigades blindées 1 et 2. En 2002, la brigade blindée 2 est dissoute avec son bataillon mécanisé 19.



Le nouveau char pont a été développé en fonction de cahiers des charges communs pour les armées suisse et finlandaise. Singapour a également acquis ce système, ainsi que la Suède peu de temps après. Les armées allemande et néerlandaise ont commandé ce système en 2016. La Norvège a également passé commande récemment. Et le Danemark ainsi que le Canada pourraient l'acquérir prochainement.

Le 1^{er} mars, la remise officielle du nouveau système fait l'objet d'une présentation et d'une cérémonie à Thoune, en présence notamment des commandants de la Formation d'application des blindés/artillerie ainsi que du Génie/sauvetage, ainsi que des trois brigades mécanisées.



Introduction

En 2019, plus de 50% des engins ont été livrés à armasuisse. Les cours d'introduction pour les militaires professionnels se terminent en été 2019. La première école de recrues sera formée sur ce système en juin 2019. Le bataillon de sapeurs de chars 11 le recevra en 2020 et le bataillon de sapeurs de chars 1 en 2021.

La nouvelle configuration des formations de sapeurs de chars permet de disposer de compagnies articulées en deux sections de sapeurs, montées chacune sur cinq chars du génie 63 (M113). Une section d'appui regroupe les engins : trois M113, un char de déminage léger, deux chars du génie *Kodiak*, un char de dépannage *Büffel* ainsi que deux systèmes ponts *Leguan*. Deux camions transportant les ponts de rechange ainsi qu'un troisième engin sont généralement attribués à la compagnie pour former un échelon avancé logistique (EAVL).

Cette configuration permet à une compagnie de sapeurs de chars d'assurer efficacement la mobilité d'un corps de troupes bataillonnaire.



A+V

