

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 135 (1990)
Heft: 9

Artikel: Un blindé bizarre : l'EBR 75!
Autor: Quartier, Vincent
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-345030>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 16.03.2025

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

Un blindé bizarre: l'EBR 75!

par l'adjudant sous-officier Vincent Quartier

Le génie inventif des hommes donne parfois naissance à de drôles de machines! Dans le domaine aérien militaire, par exemple, nous venons de découvrir le F-117, ce fameux biréacteur «furtif» mis au point et construit par la firme américaine Lockheed. Dans le but de le rendre «invisible» sur les écrans radars, les ingénieurs ont dû travailler sur deux paramètres: les matériaux, qui doivent être «transparents» aux ondes, et les formes, des panneaux plats déviant les ondes reçues. Résultat: un avion tout angulaire qui aiguise notre curiosité!

Une autre «bête» de combat bizarre m'intriguait depuis pas mal de temps par ses formes inhabituelles et ses roues centrales rappelant quelque peu les premiers tracteurs agricoles: l'Engin Blindé de Reconnaissance français EBR 75. Je me souvenais avoir relevé sa silhouette caractéristique dans une notice d'identification de blindés lors de mon école de recrues. Je l'ai, depuis, retrouvé sur des photographies traitées de la guerre d'Algérie et je vous propose d'en découvrir quelques détails qui m'ont personnellement passionné!

*

* *

A la fin de la seconde guerre mondiale, l'armée française, issue de ce conflit, était calquée et articulée sur

le modèle américain. Lors des combats de la Libération, ses grandes unités seront divisées en Combat Command (groupements tactiques). Ces derniers, véritables armées en réduction, puisque comprenant des blindés, de l'artillerie, de l'infanterie et du génie, avaient besoin d'être éclairés et renseignés.

Pour cela, il fallait disposer d'engins blindés rapides et bien armés, d'où l'emploi de l'*automitrailleuse M8*, à pneus, équipée d'un canon de 37 mm et d'une mitrailleuse. Elle sera encore utilisée par la France jusqu'en 1950.

Cependant, l'industrie française s'étant remise en marche dès la Libération, l'EM de l'armée va demander, en mars 1945, l'étude d'un nouvel engin blindé de reconnaissance dont les critères de base seront les suivants: engin à roues, d'une grande mobilité et d'une grande autonomie, pesant moins de 12 t, armé d'un canon de 75 mm et équipé d'un moteur de 200 CV.

Quatre industriels français s'intéressent au projet: Hotchkiss, Latil, Lorraine et Panhard-Levassor. Les avant-projets présentés comprennent deux variantes quant au nombre d'essieux: trois pour Lorraine et Panhard, quatre pour Latil et Hotchkiss. Les puissances des moteurs varient également de 190 à 300 CV. Début 1946, après études des avant-

projets, trois industries sont retenues et reçoivent commande pour la construction de prototypes: Latil (1 modèle), Hotchkiss (2 modèles) et Panhard-Levassor (1 modèle à 8 roues et 1 modèle à 6 roues). Panhard-Levassor¹ termine son prototype d'Engin Blindé de Reconnaissance à 8 roues en août 1948. Il sera testé, ainsi que le modèle Hotchkiss, en mars 1949, et finalement retenu pour une expérimentation plus poussée, effectuée, en septembre, par le 1^{er} Spahis, à Tours. Présenté officiellement, le 23 décembre 1949, au camp de Satory, près de Paris, l'EBR Panhard est adopté et commence une longue carrière de bons et loyaux services qui s'achèvera vers 1982. Son petit frère à 6 roues ainsi que les modèles Latil et Hotchkiss seront abandonnés définitivement.

Examinons maintenant de plus près cet étrange scarabée qui subira, avec l'expérience et le temps, plusieurs modifications.

L'EBR 75 modèle 1951

Comme nous l'avons vu plus haut, la tourelle qui équipait le modèle retenu devait comporter un canon de 75 mm. Celle qui se trouve sur le prototype Panhard présenté à Satory est de type classique et pèse 3,2 t; c'est la FL 3 (Fives-Lille). Un autre modèle plus astucieux est disponible à cette époque: la FL 11, dite de type «oscillant». D'un poids de 2,8 t, elle est équipée d'un canon de 75 mm SA 49 (vo 600 m/s). Sa principale caracté-

ristique est le fait que c'est toute la tourelle qui oscille autour d'un axe horizontal, et non pas le canon uniquement comme sur la FL 3. C'est finalement la tourelle FL 11 qui équipera la première série d'EBR Panhard officiellement désignés sous le sigle EBR 75 Mle 1951 (voir fig. 1). Dans un premier temps, 56 EBR 75 Mle 1951 seront remis au 8^e Hussards.

L'EBR 75 modèle 1954

Cependant, les essais et les études se poursuivent. En 1951, l'EM de l'armée, qui désire augmenter la vitesse initiale du canon de l'EBR, demande à la Direction des Etudes et Fabrication de l'Armement (DEFA) de travailler dans ce sens. Une tourelle FL 10 est alors montée sur un châssis prototype n° 2 de l'EBR Panhard; celui-ci possède une suspension renforcée, par rapport au prototype n° 1, et la tourelle FL 10 est celle qui équipe l'AMX 13, bien connu en Suisse sous la désignation de *char L 51*! L'équipement radio est également différent de celui de l'EBR 75 Mle 1951. L'engin est essayé en novembre 1954, puis remis au 3^e Chasseurs d'Afrique qui l'adopte sans problème. La construction en série peut donc débiter,

¹ René Panhard (1841-1908), ingénieur et constructeur d'automobiles, s'associa en 1886 avec Emile Levassor (1843-1897). Panhard-Levassor construira la première voiture à essence. Paul Panhard (1881-1969), neveu de René, reprendra le flambeau.

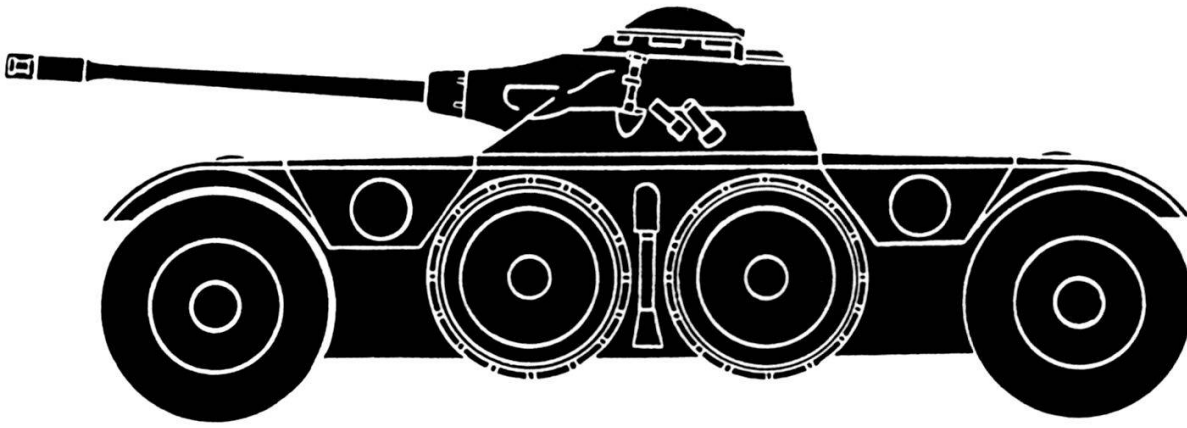


Fig. 1. EBR 75 Mle 1951.
 Tourelle FL 11, canon 75 mm SA 49 (vo 600 m/s)

l'EBR 75 Mle 1954 était né! (voir fig. 2.)

Entre les deux modèles, 51 et 54, 1174 exemplaires d'EBR seront construits, et certains exportés en Allemagne, au Portugal et en Indonésie. A l'époque, c'est l'engin blindé à roues le plus puissant au monde²!

L'EBR 90 Fl (1964)

Avec les perfectionnements apportés aux blindages, les canons de 75 mm équipant les EBR Mles 51 et 54 deviennent moins performants et l'EM de l'armée décide de faire doter certains EBR en service d'un canon de 90 mm déjà testé et équipant les automitrailleuses PANHARD (AML 90). Plus de 600 EBR 75 Mle 51 seront ainsi transformés et réengagés sous la désignation d'EBR 90 Fl.

Ensemble caisse, moteur, roues de l'EBR

Comme déjà signalé précédemment, malgré les deux types de tourelles, le châssis de base des EBR ne varie que

très peu, sinon au niveau de la suspension, du fait des différences de poids (12,5 t pour le Mle 51, 14,9 t pour le Mle 54).

La *caisse* est en acier laminé soudé et comprend 4 essieux. Les *deux essieux des extrémités* sont munis de roues à pneumatiques increvables de type Michelin Veil-Picard 24. Les *essieux intermédiaires* comprennent 4 roues *relevables*, en alliage léger, type tracteur agricole. Il est à remarquer que, même relevées, les roues intermédiaires continuent à être motrices. D'autre part, un braquage des roues «avant théorique» entraîne un contrebraquage des roues «arrière théorique», lorsque les roues intermédiaires sont abaissées. Le *moteur* à essence, à quatre temps, comprend 12 cylindres horizontaux, à plat, disposés en 2 groupes de 6 opposés. La puissance maximale au frein est de 200 CV.

La *boîte à 4 vitesses* «routes» est doublée par 4 vitesses «variées» et

² *Les véhicules blindés français 1900-1977. P. Touzin. 1979.*

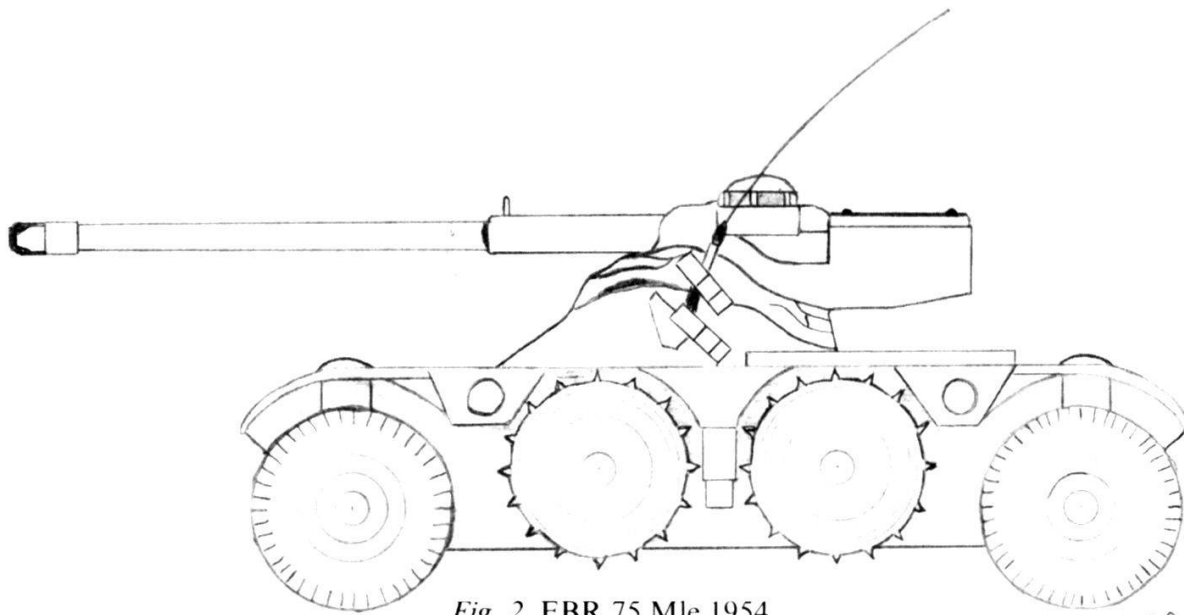


Fig. 2. EBR 75 Mle 1954.
Tourelle FL 10, canon 75 mm SA 50 (vo 1000 m/s)

comprend des répartiteurs latéraux. Un *inverseur de marche* permet à l'EBR de se déplacer dans les deux sens aux mêmes vitesses, d'où un *avant* et un *arrière* «théoriques»! Le *freinage* hydraulique à commande hydromécanique agit sur les quatre roues extrêmes. La *suspension* est assurée par ressort hélicoïdal et amortisseur hydraulique sur les roues extrêmes et par un système oléopneumatique sur les roues de type «agricole», système permettant également le relevage de ces dernières.

Autonomie, vitesse et franchissement

Deux réservoirs à essence de 190 l chacun, soit un total de 380 l, assurent une autonomie de 700 km à l'EBR Mle 51, et de 570 km au Mle 54. En quatrième, sur route, l'EBR peut atteindre les 105 km/h, à 3500 t/min. Il

franchit des obstacles de 0,50 m de hauteur, des tranchées à bords francs de 2 m de largeur et grimpe des pentes de 54%. Son rayon de braquage est de 10 m sur 4 roues et de 6,50 m sur 8 roues.

Armement.

Équipé d'un canon de 75 mm (vo 600 m/s), l'EBR Mle 51 emporte 56 coups, alors que les soutes du Mle 54 (canon 75 mm, vo 1000 m/s) contiennent 38 coups, dont 21 en tourelle. 3 mitrailleuses de 7,5 mm équipent les deux modèles qui embarquent pareillement 15 chargeurs de 150 coups. Chacun d'eux possède aussi 4 lance-grenades fumigènes.

Equipage.

4 hommes s'embarquent sur les deux modèles d'EBR, soit

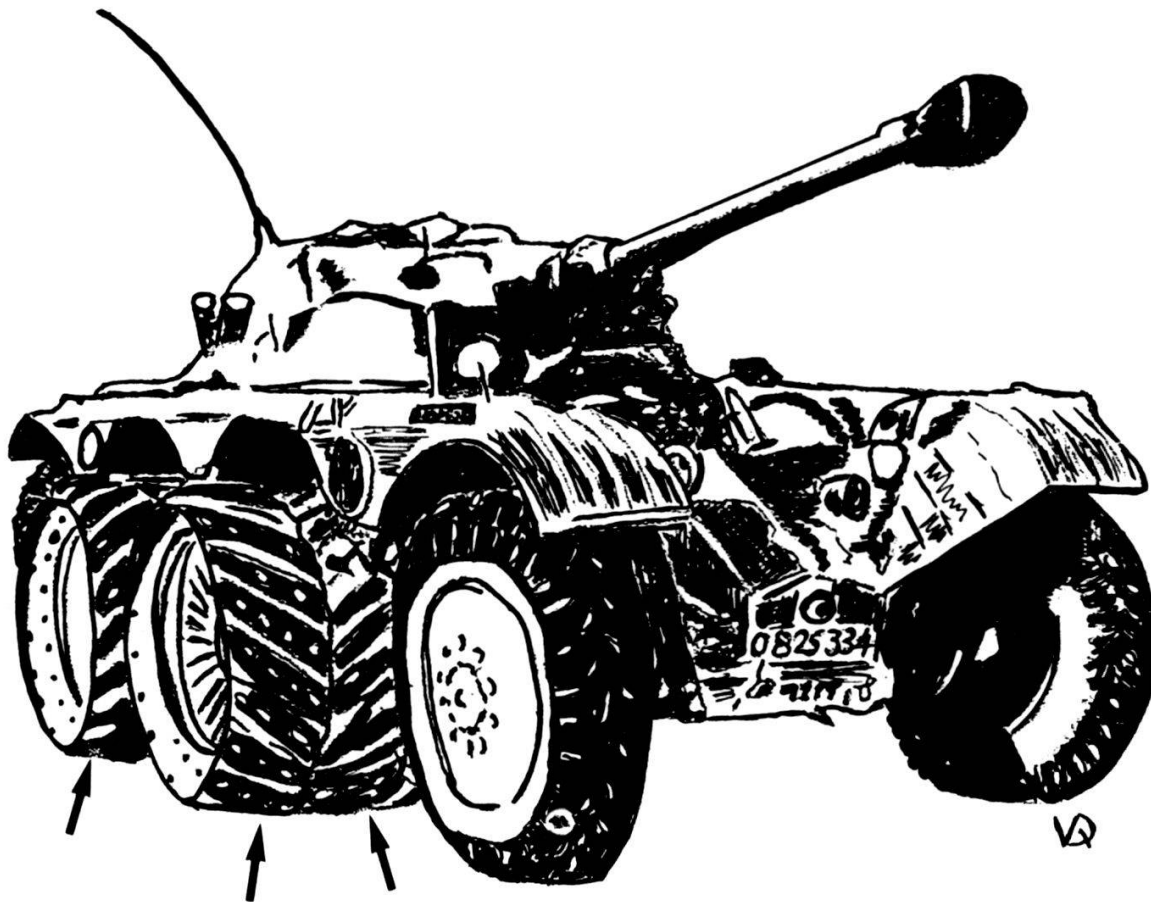


Fig. 3. Prototype d'EBR à 8 roues intermédiaires.
Sur ce dessin, on constate que les roues de type « agricole » ont été doublées (flèches).

en tourelle :

- 1 chef de voiture, qui fonctionne comme chargeur;
- 1 pointeur-tireur;

dans la caisse :

- 1 conducteur *avant*;
- 1 conducteur *inverseur* assumant également le trafic radio.

Anecdotes et essais divers

Selon certaines sources, les ingénieurs de Panhard-Levassor planchaient déjà sur le projet d'un EBR avant la seconde guerre mondiale,

mais, suite à l'invasion allemande de mai 1940, les plans établis auraient été détruits ou cachés. En 1945, l'idée des roues intermédiaires relevables sera reprise.

Au niveau de la tourelle, un modèle DCA à 4 tubes ainsi qu'un canon de 105 mm furent envisagés, mais sans suite. En 1958, les cavaliers de la Légion étrangère testeront, lors d'un raid transsaharien, des EBR équipés de 8 roues à pneumatiques, mais cet essai fut unique. De même, la Section technique de l'armée (STA), essaiera de doubler les roues intermédiaires de



A remarquer sur ce cliché: *le braquage des roues avant entraîne le contre-braquage des roues arrière*

type «agricole» pour augmenter l'adhérence des EBR sur la neige (voir fig. 3). Ces essais ne seront pas poursuivis.

L'EBR n'est pas amphibie, bien que franchissant des gués de 0,80 m. L'ingénieur de nationalité hongroise Straussler, qui avait déjà travaillé sur la flottabilité des chars de combat en Angleterre lors de la seconde guerre mondiale, essaiera d'adapter un système à «jupes flottantes» sur un EBR muni de 2 hélices de propulsion latérales, mais ce projet, lui aussi, restera sans suite.

Des EBR seront transformés et aménagés en véhicules de commande

(EBR PC). La tourelle est alors vidée de son armement lourd qui est remplacé par un canon factice, en tôle, légèrement plus court que le réel.

Les cavaliers de la Légion étrangère et les EBR

Après les automitrailleuses Coventry et les scout-cars Humber touchés à leur arrivée en Indochine, les cavaliers de la Légion étrangère utiliseront un curieux petit engin amphibie, le cargo-carrier M 29 C, prévu initialement par ses constructeurs pour le ravitaillement de bases au Groenland! Baptisé «Crabe», il fera merveille dans les

rizières. Le 1^{er} REC sera par la suite équipé d'automitrailleuses M8 américaines, bien plus légères et maniables que les Coventry anglaises.

A leur retour sur terre africaine, les légionnaires-cavaliers découvrent les AMX 13 et les EBR. Comment ces derniers étaient-ils jugés? Voici ce qu'en dit Alain Gandy dans son ouvrage consacré au Régiment Etranger de Cavalerie³:

«Solide en blindage, armé d'un canon de 75, disposant d'un inverseur de marche et particulièrement étudié pour les franchissements de gués, l'EBR serait malgré ses treize tonnes un bon outil dans la main des cavaliers légionnaires, qui l'ont étudié avec leur habituelle application, s'il n'était aussi bruyant. Ce qui le rend extrêmement repérable. Ce n'est pas l'idéal pour une guerre dont le fin du fin consiste à prendre au nid des bandes rebelles par définition fantomatiques.»

Oui, l'EBR est bruyant: le son de son moteur est très caractéristique, souvenez-vous du ronronnement des voitures de tourisme de marque Panhard! En Algérie, l'EBR sera principalement utilisé en patrouilles le long du barrage électrifié de la frontière tunisienne, en bouclages de secteurs et en appui de feu au bénéfice d'autres unités.

Le remplacement des EBR

Le 17 octobre 1967, le 1^{er} Régiment Etranger de Cavalerie commence à s'installer à Orange, dans le Vaucluse. Ses AMX 13 et ses EBR ne lèveront plus la poussière des pistes africaines; ils seront remplacés plus tard par des automitrailleuses légères dotées de canons de 90 mm ou d'obusiers de 60 mm.

Dans d'autres unités de l'armée française, on trouvera des EBR jusqu'en 1982 (2^e, 3^e et 8^e Régiments de Hussards, 1^{er} Spahis, 3^e, 12^e et 19^e Régiments de Chasseurs). Ils ont été remplacés depuis par l'AMX 10 RC. Ainsi, après plus de trente ans de service, l'étrange scarabée métallique prenait sa retraite! V. Q.

Sources:

- M. G.-A. Belaz, *Prilly, Suisse*.
(Membre de l'Association suisse d'étude des armes et armures, ASEAA.)
 - Service Historique de l'Armée de Terre. (SHAT). Vincennes, France.
 - Bundesamt für Mechanisierte und Leichte Truppen. *Sektion Ausbildung*. Berne, Suisse.
- Bibliographie:
- «Les véhicules blindés français. 1900-1977» (volume 2) P. Touzin. EPA 1979.
 - «Royal Etranger. Légionnaires-cavaliers au combat. 1921-1984». A. Gandy. *Presses de la Cité*. 1985.

³ «Royal Etranger. Légionnaires cavaliers au combat. 1921-1984.» Alain Gandy. *Presses de la Cité*. 1985.