

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: - (2008)
Heft: [2]: Blindés

Artikel: Du "Centurion" au "Léopard" : und demi siècle de chars de combat
Autor: Vautravers, Alexandre
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-346963>

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: 29.03.2025

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



Ecole centrale de la division mécanisée 4 à Bière. A la fin des années 1950, la mécanisation bat son plein. Le *Centurion* est alors le fer de lance du développement de l'armée.

Du *Centurion* au *Léopard* : un demi siècle de chars de combat

Maj EMG Alexandre Vautravers

Rédacteur en chef, RMS+

Pour un petit pays neutre, l'acquisition de chars de combat n'est pas chose facile: sur les 300 chars LTL-H *Praga* commandés en 1938 auprès des usines Skoda, seuls 24 ont pu être livrés avant l'annexion de la Tchécoslovaquie par l'Allemagne. En 1947, la Russie a tenté d'empêcher l'achat de 200 chasseurs de chars *Hetzer* (G-13). Enfin à la même époque, les USA et la Grande Bretagne refusent d'exporter leurs engins les plus modernes –M48 et *Centurion*–, préférant équiper d'abord leurs partenaires de l'OTAN. Ce n'est qu'à partir du milieu des années 1950 que Français et Britanniques cherchent des débouchés pour leur production d'engins lourds. La Suisse y gagne en acquérant 300 chars *Centurion*, dont un tiers d'occasion. Comme dans le cas d'Israël ou de la Suède, la solution a été de réduire la dépendance vis-à-vis de l'étranger par le développement d'armements indigènes.

En 1951, les ateliers de constructions fédéraux de Thoune (K+W) développent une série de prototypes, qui seront évalués à partir de 1958 avec des résultats décevants. L'inexpérience de l'industrie est manifeste, et les engins doivent être entièrement revus. Une première série de 150 chars 61 est construite entre 1964 et 1966. 220 chars 68 sont construits entre 1971 et 1973. Ces engins disposent d'un moteur plus puissant et d'une tourelle redessinée: le canon de 20 mm a été éliminé et le canon de 10,5 cm dispose enfin d'un système de stabilisation. Enfin 170 chars 68/75 sont construits en 1975, dotés d'une tourelle plus large. Mais cette dernière version sera minée de défauts et suscitera de violentes critiques au sein de la presse et de l'opinion. En 1988, 195 de ces engins à large tourelle –renommés chars 68/88– sont rétrofités avec une conduite de tir stabilisée similaire à celle du *Léopard*, afin de les maintenir en service jusqu'en 2002.

Au milieu des années 1970 la Suisse possède environ 1'000 chars de combat, mais la moitié du parc doit être renouvelée. On pense à revaloriser les quelque 300 Chars

55/57 *Centurion* d'après un programme israélien avec un moteur diesel Saurer plus fiable, un nouvel obus antichar flèche, un équipement infrarouge et éventuellement un blindage amélioré. Or cette variante « bon marché » (1 million de francs suisses par engin) n'est qu'une solution à court terme car le *Centurion* est déjà largement obsolète. La fabrication d'une nouvelle tranche de chars 68 est écartée suite à un certain nombre de défauts constatés notamment sur la série 68/75.

La solution suivante consiste à sélectionner un engin à l'étranger, pour éventuellement le produire sous licence. Mais on pense alors qu'il doit s'agir d'un dernier recours, parce qu'une telle acquisition ne permettrait pas à la troupe de disposer d'un nouveau char de combat avant 1985. Enfin, la dernière solution consiste à faire développer et construire par l'industrie helvétique un successeur au char 68.

Faisant suite à l'appel d'offres du Conseil Fédéral de 1975, une vingtaine de prototypes sont proposés par un consortium mené par Oerlikon-Contraves. En 1977, ce

Le char 61 est introduit dans la hâte. Sa conception doit beaucoup au *Panther* allemand et aux M-47/M-48 américains de l'époque.



nombre est réduit à 6, puis à 4 en 1978. Parmi ceux-ci, on étudie deux chars équipés de tourelles conventionnelles, un char sans tourelle mais armé de deux canons fixes, et enfin un char à tourelle limitée en dérive. Surnommé *Lamborghini* en raison de sa forme élancée, l'engin doit peser 45 tonnes, être équipé d'un canon de 10,5 cm plus tard augmenté à 12 cm, d'un chargeur automatique, d'un système de vision nocturne et d'un calculateur balistique, d'un blindage composite et d'un moteur d'environ 1'300 chevaux logé à l'avant de la carcasse afin de maximiser la protection de l'équipage.

Le Groupement de l'Armement (GDA) estime alors le coût unitaire du véhicule, sans la recherche et développement, entre 2,1 et 3 millions. Mais cette estimation est très optimiste car elle table sur une production de 1'000 à 3'000 véhicules, alors que l'armée prévoit d'en acquérir 400 à 450 tout au plus. En 1978, le coût du projet se monte déjà à 68 millions et nécessitera dès 1979 20 millions supplémentaires par an. L'industrie estime le coût global du développement à 114 millions, mais le GDA demande que les 4 prototypes soient développés simultanément - faisant passer le budget à 165,5 millions.

Le char suisse devient alors une affaire de gros sous. Or le chef de l'armement se heurte à la sourde oreille du Conseil Fédéral. Le scepticisme croît au sein de l'Etat-Major Général, car les estimations budgétaires et les délais augmentent sans cesse : on n'envisage plus en effet de disposer de l'engin avant 1989 au plus tôt. Et l'on parle désormais de coûts de recherche et développement s'échelonnant entre 209 et 268 millions de francs.

Une opération mettant en jeu de telles dépenses et de tels délais, menaçant de se solder par une « affaire 68 bis » serait un coup dur pour l'armée. De plus, le marché se réduit à une peau de chagrin : car à la même époque, l'Autriche renonce à l'achat du char 68 au profit du M-60 A3 américain. Le 3 décembre 1979, la décision est donc prise d'abandonner le projet *Lamborghini* et de commencer l'évaluation d'un char étranger.

Léo Made in Switzerland

En 1979, le Conseil fédéral renonce au développement d'un char indigène au prix exorbitant et aux résultats incertains. Quatre modèles étrangers sont étudiés: le *Léopard 2*, le M1 Abrams, le *Challenger* et le *Merkava*. Entre mars 1981 et février 1984, deux Léo et deux M1 sont évalués en Suisse.

L'engin allemand, parti favori, est choisi d'une part parce que sa conception est plus aboutie : le train de roulement et les chenilles du M1 sont moins fiables ; il devra être rétrofité ultérieurement avec le canon de 12 cm de Rheinmetall, et ne dispose pas de périscope intégré à la conduite de tir, qui permet de réduire considérablement le temps d'acquisition des buts. A cela s'ajoute le fait que la consommation en carburant du M1, comme ses coûts d'entretien, sont considérablement plus élevés. Enfin il est question durant l'évaluation d'une construction sous licence en Suisse, et les firmes allemandes sont plus promptes à coopérer avec l'industrie nationale.

En 1984, on prévoit l'achat de 35 chars directement en Allemagne et la construction en Suisse de 175 véhicules pour un budget de 2'410 millions; un second lot de 210 engins est prévu pour la fin des années 1980 pour un coût de 1,9 milliards. Mais ce projet, le coût et la cadence de livraison de seulement 3 engins par mois sont sévèrement critiqués.

Le 18 septembre 1984, un nouveau projet est envisagé par la commission militaire du Conseil des Etats: 35 engins allemands et la fabrication de 345 chars en Suisse en un seul lot. 65% de la production est confiée à l'industrie suisse. Et le budget total de 3390 millions fera l'objet d'accords de compensation avec l'Allemagne entre 1987 et 1989. Après plusieurs discussions politiques et deux audits, le projet est accepté le 12 décembre 1984, malgré une réduction de 25 millions et parallèlement, une rallonge de 500 millions aux entreprises publiques d'armement en 1986/87.

Le bataillon de chars 24 défile à Neuchâtel le 19 juin 1986, pour le 25e anniversaire de la division de campagne 2.





Le char 68/75 à large tourelle bénéficie d'une première revalorisation à partir de 1988. Il sera retiré avant de subir la seconde.

Le plus grand Programme militaro-industriel

Un consortium industriel complexe est mis sur pied autour d'Oerlikon-Contraves et de Krauss-Maffei. Au total, 700 firmes participent au programme, dont 150 en Suisse romande et 25 au Tessin ce qui correspond aux proportions linguistiques du pays. Cela représente environ 2'000 places de travail sur 8 ans.

Les 35 chars importés d'Allemagne et le matériel de périphérie sont livrés par Krauss-Maffei le 7 juillet 1987. L'instruction des cadres et des premières compagnies débute. Les deux premiers chars construits en Suisse sont remis à la troupe le 17 décembre. Ils se succéderont à une cadence de 6 chars par mois jusqu'au 19 mars 1993.

Le seul incident du programme sera un problème mineur concernant les boîtes de transmission au début de 1989. Toutes les pièces seront contrôlées et remplacées aux frais de l'industrie, sans engendrer de contretemps. Le coût total du programme peut se chiffrer à 3630 millions – soit 265 de plus que le budget initial, mais 800 millions de moins si l'on tient compte du renchérissement. Il s'agit du plus gros budget d'armement de l'histoire de la Suisse.

Rythme de l'introduction du char 87 *Léopard*

Année	Nbr de cp chars dans l'ER bl 22/222 (printemps/été)	Régiments équipés du <i>Léopard</i> (CT/CI)
1987	0 / 1	Pz Bat 12
1988	1 / 1	Pz Bat 12 + Pz Bat 20 (Pz Rgt 2, Mech Div 4)
1989	2 / 3	Pz Bat 13 + Pz Bat 27 (Pz Rgt 8, Mech Div 4)
1990	2 / 3	bat chars 15 + bat chars 19 (rgt chars 7, div méc 1)
1991	3 / 3	Pz Bat 14 + Pz Bat 28 (Pz Rgt 3, Mech Div 11)
1992	3 / 4	bat chars 17 + bat chars 18 (rgt chars 1, div méc 1)
1993	4 / 5	Pz Bat 13 + Pz Bat 29 (Pz Rgt 9, Mech Div 11)

CT: Cours de transition - CI: Cours d'introduction

Sources : - Ernst Stettler, « Die Umschulungskurse auf den Panzer 87 Leo, » *Armee-Motor* No.10, 1989, p. 355-361.

- Paul Zollinger, « L'instruction dans les écoles de troupe blindées 22/222, » *Armee-Motor* No.9, 1989, p. 284-290.

Introduction à la troupe

Le *Léopard* est une arme de la guerre froide. Signe des temps, il équipe d'est en ouest les six régiments de chars des divisions mécanisées 11, 4 et 1 entre 1987 et 1992. Les régiments comptent deux bataillons à trois compagnies de chars et une de grenadiers de chars. Chaque compagnie aligne 3 sections de 3 chars, et un dixième pour le commandant d'unité.

Dans la doctrine de l'époque (Armée 61), une poussée mécanisée adverse doit être usée par un dispositif d'infanterie sédentaire. Les formations blindées, décentralisées, doivent alors contre-attaquer les éléments ayant percé, anéantir un ennemi gêné dans sa mobilité ou intervenir rapidement contre des troupes aéroportées.

La réforme Armée 95 dissout les lourdes divisions mécanisées, et crée cinq brigades blindées à deux bataillons de chars et un bataillon mécanisé – soit sept compagnies de *Léopard* ou 73 chars. Les missions de ces brigades sont étendues pour refléter la réduction des effectifs de l'infanterie: désormais, elles sont engagées en bloc dans des secteurs libres de troupes sédentaires. Une capacité de réaction rapide, de grands mouvements opératifs, la concentration des moyens ou les manifestations de forces gagnent en importance.

Au milieu des années 2000, il est apparent que la doctrine autant que le matériel doivent être adaptés. Le choc de l'engagement massif de chars n'est plus la règle. Pour manœuvrer de manière discrète et rapide, se synchroniser et agir efficacement, le char *Léopard* doit bénéficier d'une importante revalorisation conçue autour de l'introduction d'un système de conduite et d'information.

A+V