



L'OPINION

# La guerre en Ukraine illustre le fiasco du char Leclerc français

🕒 3 min



Cet article est issu du n° 20230130  
p.7 Paru le lundi 30 janvier 2023

[VOIR CE NUMÉRO](#)

**Technologiquement de grande qualité, le tank tricolore a souffert de choix politiques et du désamour des militaires**

Culs de plomb

Trois cent vingt et un chars lourds ont été promis à l'Ukraine par plusieurs pays, a déclaré vendredi l'ambassadeur d'Ukraine en France, Vadim Omelchenko – un chiffre très élevé selon les experts, mais qui inclut peut-être des véhicules blindés de combat d'infanterie. La France n'a toujours pas décidé si elle fournirait les chars Leclerc souhaités par l'Ukraine.

Jean-Dominique Merchet

QUELLE (MAUVAISE) PUBLICITÉ ! Depuis que l'Ukraine a demandé des chars Leclerc à Paris, les responsables politiques et militaires français expliquent tous la même chose : ce blindé est compliqué à mettre en œuvre, il nécessite beaucoup de soutien et de maintenance, la formation des équipages est très longue... Comprendre : passez



l'Opinion

Un autre argument est avancé : l'armée de terre n'en a pas beaucoup, ceux qu'elle possède ne sont pas tous disponibles, ils doivent être modernisés et, de toute façon, la chaîne de production à Roanne est fermée depuis 2008. Quand on veut tuer son chien...

C'est un enterrement en bonne et due forme du char de combat français. Celui d'aujourd'hui et probablement celui de demain. Ce fiasco a des origines lointaines. « Nous ne nous sommes pas occupés de nos chars pendant vingt-cinq ans et l'histoire nous passe l'addition », résume l'ingénieur Marc Chassillan, spécialiste de l'armement terrestre, dans le magazine Raids.

Reprenons. L'idée du Leclerc remonte à la fin des années 1970, en pleine guerre froide. Il s'agissait alors de trouver un successeur à l'AMX-30. Un projet de coopération industrielle avec l'Allemagne échoua et Paris refusa d'acheter des Léopard 2, en service outre-Rhin depuis 1979. On fit donc un char franco-français dans les arsenaux du GIAT, aujourd'hui Nexter. Selon les plans initiaux, l'armée française devait en acquérir plus d'un millier. Mais lorsqu'il arriva dans l'armée de terre, en 1993, la guerre froide était terminée et les commandes furent réduites à 406 exemplaires.

Tir aux pigeons. Techniquement, le Leclerc est une réussite, en particulier sa conduite de tir et le chargement automatique des obus. Avec un équipage entraîné, il peut toucher jusqu'à six cibles en une minute tout en roulant. Du tir aux pigeons ! Cela n'a pourtant pas suffi à convaincre les clients. Seuls les Emirats arabes unis en achetèrent 436, en 1993. Une version de la française, avec en particulier un moteur allemand... Cet unique contrat s'avéra d'ailleurs être une mauvaise affaire financière pour la France et GIAT, qui y a perdu de l'argent.



l'Opinion

(Pologne, Estonie, Lituanie et aujourd'hui Roumanie). Le Leclerc n'a pas été déployé dans les opérations majeures de l'armée française, l'Afghanistan et le Sahel. Il n'a connu qu'une seule fois l'épreuve du feu, mais dans l'armée des Emirats. C'était au Yémen, à partir de 2015. Il semble avoir donné satisfaction, notamment sa résistance aux armes antichars. En 2020, les Emirats ont donné 70 de leurs Leclerc à la Jordanie. C'est donc le troisième pays à le mettre en œuvre. A titre de comparaison, le Léopard 2 sert dans dix-neuf armées et le M-1 Abrams dans neuf. Seul le Challenger 2 fait moins bien : deux pays, mais bientôt trois, avec l'Ukraine.

Dans l'armée française, le char Leclerc n'a jamais eu la cote. Il y a bien sûr des arguments budgétaires : jusqu'en 2015, les crédits étaient en baisse et un char de combat coûte très cher – près de 250 000 euros par an (et par char) pour son simple maintien en condition opérationnelle (MCO), selon les derniers chiffres disponibles. Les heures d'entraînement sont également très onéreuses – et donc réduites en deçà du minimum. Dans ces conditions, il était « difficile de reprocher aux décideurs, rationnés par les comptables de Bercy, de privilégier les systèmes d'armes servant en opérations au détriment des chars Leclerc qui firent beaucoup de figuration », reconnaît Marc Chassillan. Contrairement aux Leopard et aux Abrams, il a été peu modernisé jusqu'à présent. Quasiment la moitié du parc initial (180 sur 406) a disparu, puisqu'il n'en reste aujourd'hui que 226. Ils devront être « rénovés » – la commande pour les 100 premiers étant passée. Les autres ont été « cannibalisés » pour fournir des pièces détachées ou ne sont plus en état de marche.

Préjugé. L'argent n'est pas seul en cause. Le Leclerc a également été la victime d'un préjugé militaire. Au sein de l'armée de terre française, deux cultures cohabitent de longue date : celle du « lourd » et du «



l'Opinion

garnisons. Concrètement, des engins plus légers et à roues – comme l'AMX10-RC ou le canon Caesar. L'armée française est sans doute la seule grande armée à n'avoir qu'un seul engin lourd à chenilles – le Leclerc, quand les autres en alignent toute une gamme : Bradley, Marder, CV-90, etc.

Ce bilan présage mal de la suite. Sur le papier, la France et l'Allemagne sont engagés depuis 2017 dans un programme – parallèle au SCAF –, le MGCS (Main Ground Combat System) à l'horizon 2040. Il est encalminé et industriellement, la France risque d'être marginalisée sur le marché mondial. Les Allemands y sont en position de force et les Américains débarquent en Europe avec leur Abrams, alors qu'ils en étaient absents depuis une génération. Après la Pologne (366 commandes), l'Abrams arrive en Ukraine. Et d'autres pays entrent avec succès sur ce « segment » lourd : la Corée du Sud (K-20) et demain la Turquie, avec l'Altay.

@jdomerchet



A propos



Assistance



Solutions Pro

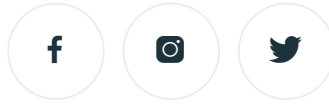


Cafeyn





SUIVEZ NOUS



 France 

[Conditions d'utilisation et de vente](#)

[Politique de confidentialité](#)

[Politique des cookies](#)

© 2023 - Tous droits réservés Lekiosque.fr SAS