

Le véhicule blindé léger (VBL) Panhard en Bosnie



Enfants bosniaques regardant passer un véhicule blindé léger (VBL) de l'Implementation Force (IFOR) en déplacement vers Sokolaca. Août-octobre 1996. Didier Charre. ECPAD.

Alors que les bataillons français (BATFRA), principalement équipés de véhicules de l'avant blindé (VAB) et de VBL, sont déployés dans le cadre de la FORPRONU depuis 1991 en ex-Yougoslavie, sous une livrée blanche aux sérigraphies noires, leur mission d'interposition entre belligérants serbes, croates et bosniaques confiée aux unités françaises a, jusque-là, donné des premiers résultats concrets. Essentiellement, il s'agit de patrouiller afin de sécuriser des axes logistiques ou des pénétrantes d'accès à des sites stratégiques : des procédés d'exécution particulièrement adaptés au VBL, dont la conception en fait le premier véhicule blindé ultraléger moderne.

Contrairement à tous les véhicules 4x4 qui l'avaient précédé au sein des unités d'éclairage et de reconnaissance, le VBL, entièrement habillé d'acier THD (très haute dureté) de 5 à 11 millimètres, met ses équipages à l'abri de toute la « ferraille » d'un théâtre instable et de basse intensité telle que la Bosnie. En outre, ses concepteurs lui ont ménagé des capacités de mobilité et de franchissement qui le placent très honorablement dans sa lignée d'éclaireurs *off-road* : ses quatre roues motrices permanentes, sa bonne garde au sol et son débattement respectable lui permettent, propulsé par son moteur turbo diesel Peugeot de 2,4 litres, d'atteindre les 95 km/h sur les mauvaises routes de la Bosnie et d'attaquer des pentes à 50 % ou d'affronter 30 % de devers.



Véhicule blindé léger (VBL) et silhouette de soldats du 2^e régiment étranger d'infanterie (REI) rejoignant le camp ONU de Razalié installé sur le mont Igman, en Bosnie-Herzégovine. Août-novembre 1995. Janick Marcès. ECPAD.

Autant d'atouts qui facilitent à la fois les infiltrations en terrain difficile, l'observation tactique et l'esquive rapide en cas de nécessité. Dans Sarajevo en particulier, le VBL se révèle rapidement comme le véhicule idéal pour les liaisons : silhouette basse, motorisation puissante (« *pas assez* », diront cependant certains) et blindage robuste mettent les soldats français à l'abri des *snipers* de toutes factions.



VBL doté du dispositif Milan. Photo d'Yves Debay.

Mais en juin 1995, les bombardements de l'OTAN sur Pale changent la donne et annoncent un durcissement de l'engagement. La réaction serbe est extrêmement violente : 167 casques bleus sont pris en otage avec 16 véhicules blindés, dont quelques VBL. Désormais l'armée serbe se considère en guerre contre les « troupes d'occupation », et le coup de main du pont de Vrbanja entraîne une contre-attaque du 3^e régiment d'infanterie de marine (RIMa) et l'envoi de la force de réaction rapide (FRR) sur le mont Igman. Ainsi s'achève le temps des VBL en livrée immaculée : place au matériel de guerre sous des couleurs plus appropriées. En appui des engins à roues (ERC) 90 Sagaie déjà sur place, sont notamment déployés des VBL 12,7 millimètres et même MILAN, ce qui dote la nouvelle IFOR (*Implementation Force*), chargée de superviser la mise en œuvre des accords de Dayton, d'une puissance de feu tout à fait significative. Précédant, si besoin, les « blindés canon » et préparant leur engagement en repérant des cibles éventuelles, le VBL grâce à sa furtivité est en mesure de reconnaître les itinéraires en toute discrétion et de trouver des positions de tir et de repli pour « les tubes ».

Au sein de la division multinationale *Salamandre*, les escadrons d'éclairage divisionnaires (EED) sur VBL sont chargés de la collecte du renseignement sur tout le territoire bosniaque, couvrant en particulier l'évacuation de la banlieue de Sarajevo par les Serbes. Ciblage de meneurs, protection de lieux de cultes, recherche de caches d'armes, escortes d'autorités, cloisonnement des belligérants, contrôle des grands axes routiers du Sud de Sarajevo, sont des composantes essentielles de la mission que reçoivent les EED de l'IFOR (puis de la SFOR, force de stabilisation, à partir de 1997-1998) sur leurs VBL.



Insigne de pilote VBL d'élite. Collection particulière.



Brigadiers-chefs en instruction sur le toit d'un VBL dans la banlieue de Mostar (Bosnie) en 1995. Janick Marcès. ECPAD.

Alors au début de leur carrière opérationnelle commencée en 1989, les VBL ne rencontrent pas de problèmes mécaniques majeurs (des milliers de kilomètres sont parcourus sans panne) et ne font l'objet que de remarques ciblées : l'absence de chauffage « bas » et la constatation de cas de gelures aux pieds conduisent l'armée de Terre à demander au constructeur Panhard l'installation d'un chauffage additionnel, livré en kit. La problématique de l'exiguïté du véhicule pose la question du développement et de la commande ultérieure de VBL châssis long (VB2L). Mais en quelques années, et pour son premier « baptême du feu » dans un conflit de basse intensité, cet engin s'est avéré indissociable des missions de maintien de la paix dans les Balkans.