

JEEP MILITAIRES

Depuis 1940 (Willys MB, Ford GPW et Hotchkiss M201)



Jeep militaires

Ancêtre du 4×4 d'aujourd'hui, la « Jeep » reste le véhicule militaire le plus

célèbre du monde. Destinée par l'armée américaine à remplacer le cheval, la moto et le side-car, elle fait l'objet, en juin 1940 avant même l'entrée en guerre des Etats-Unis, d'un appel d'offres auquel répondent les constructeurs automobiles American Bantam, Willys-Overland et Ford. Leurs prototypes doivent notamment parcourir 8.000 km de route et 8.000 km tout terrain, atteindre 88 km/h sur route, transporter trois hommes avec une mitrailleuse et aussi respecter diverses spécifications en vue de simplifier la gestion des stocks, faciliter les opérations d'entretien et de réparations et garantir des composants éprouvés et fiables. A l'origine, « Jeep » est un terme militaire utilisé par les mécaniciens pour désigner tout véhicule réceptionné pour essai dans les années 1930, mais, selon l'auteur du livre Pat Ware, ne correspond pas aux abréviations de « Governmental Purpose » et « General Purpose » (« Jipi » en anglais). Toutefois début 1941, ce terme s'impose pour désigner ces voitures qui seront utilisées pour la reconnaissance, la patrouille, le transport de personnel et de matériel, la station radio mobile, l'évacuation sanitaire, la pose de lignes téléphoniques et le dépannage léger. Elle sera déclinée en version amphibie avec un gouvernail et une hélice. American Bantam ayant été éliminé, Ford construit 277.896 exemplaires entre 1941 et 1945 et Willys 361.349. Les Jeep, qui supportent mal la traversée de l'Atlantique, sont alors acheminées en pièces détachées en Grande-Bretagne pour être montées sur place dès août 1943. Les forces spéciales britanniques « SAS » bricolent des Jeep lance-flammes, très redoutées des soldats allemands, en modifiant d'autres pour leur donner une autonomie de plus de 1.000 km en vue de raids de commandos derrière les lignes ennemies, notamment pour attaquer le ravitaillement en carburant de l'Afrika Korps lors de la bataille d'El Alamein. Dans le cadre de la loi prêt-bail, les Soviétiques reçoivent plus de 20.000 Jeep et s'en inspirent pour fabriquer leur propre modèle amphibie après la guerre. De leur côté, les Allemands militarisent la « Coccinelle » qui devient la « Volkswagen Kübelwagen ». A la fin de la guerre, la Jeep, utilisée par toutes les armées alliées sur tous les théâtres d'opérations, a démontré sa fiabilité, sa polyvalence et ses facultés de franchissement. Le général Dwight Eisenhower déclare que « *la Jeep, le Dakota (avion bimoteur de transport) et la péniche de débarquement furent les trois outils qui ont gagné la guerre* ». Pour le chef d'état major des armées américaines, le général George Marshall, « *la Jeep représente la plus grande contribution de l'Amérique à la guerre moderne* ». Après la guerre, les autorités militaires françaises, ne disposant pas d'assez de dollars pour acheter des pièces de rechange pour leurs Jeep vieillissantes, confient, à la société Hotchkiss, la fabrication d'un modèle français dénommé M201 et

quasiment identique à la Jeep américaine. Le M201, retiré du service en 2005, sera successivement équipé de postes de radio, de la mitrailleuse AA52, de phares infrarouges et enfin des missiles Entac (Engin téléguidé antichar) puis Milan (Missile d'infanterie légère antichar), tous deux franco-allemands.

L'ouvrage « Jeep militaires », abondamment illustré, donne aussi tous les détails techniques et contacts utiles aux amoureux de la « *principale ambassadrice de l'Amérique en guerre* »

Loïc Salmon

« Jeep militaires » (2013) par Pat Ware. Éditions E-T-A-I/160 pages/36,90 €.