

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 150 (2005)
Heft: 3

Artikel: France : le "Véhicule blindé de combat d'infanterie"
Autor: Weck, Hervé de
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-346474>

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: 30.03.2025

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

France

Le « Véhicule blindé de combat d'infanterie »

Le futur *Véhicule blindé de combat d'infanterie* (VBCI) de l'Armée de terre française est un véhicule blindé modulaire destiné à assurer le transport, la protection et le soutien des groupes de combat d'infanterie et de leurs moyens de commandement. Succédant aux engins blindés AMX 10 et VAB (*Véhicule de l'avant blindé*) en service dans l'Armée de terre depuis les années 1970, il permettra de mieux répondre aux nouveaux types d'intervention des forces armées, qui impliquent une projection plus aisée sur les théâtres d'opérations, une mobilité accrue et la nécessité de faire face à des niveaux de menaces de plus en plus sévères.

■ Col Hervé de Weck

Dans un premier temps, deux types de VBCI seront réalisés, dont la mise en service opérationnel est prévue pour 2008 :

- Une *version de combat d'infanterie* (VCI) destinée à assurer le transport, la protection et l'appui de feu des groupes de combat des régiments d'infanterie des brigades blindées et mécanisées.

- Une *version poste de commandement* (VPC) destinée, après équipement de la troupe avec le *Système d'information régimentaire* (SIR), à assurer l'accueil, le transport et la protection des moyens de commandement de ces formations d'infanterie, mais également des unités de char *Leclerc*.

Un châssis de moins de 3 m de large et un moteur de 555 chevaux entraînant 8 roues motrices donnent au VBCI de 28 tonnes une excellente mobilité dans le terrain et sur la route, où la vitesse peut dépasser les 100 km/h et l'autonomie atteindre 750 km. Le VBCI sup-

Quelques étapes du programme

Le programme en est actuellement au premier tiers du développement.

– 2000 (novembre)	Notification du marché principal
– 2004	Prototype
– 2008	Premières livraisons
– 2010	Mise en service opérationnelle
– Production	65 en tranche ferme, 635 en tranche conditionnelle, avec Giat Industries et Renault VI.
– Commandes	700-1550 VCI et 150 VPC entre 2006-2013.

porte des pentes jusqu'à 60 % et des dévers jusqu'à 30 %.

L'équipage comprend 1 pilote et 1 tireur/chef. La version VPC est armée d'un tourelleau de 12,7 mm, elle dispose de 2 postes SIR et de 2 radios PR4G servis par 7 hommes. La version VCI peut transporter un groupe de combat de 9 hommes en tenue *Félin*. Elle est armée d'une tourelle de 25 mm, d'une mitrailleuse de 7,62 mm et d'un système lance-grenades *Galix*. C'est une tourelle monoplace de conception modulaire intégrant un canon de 25 mm stabilisé, permettant au tireur de maintenir la visée même lorsque l'engin roule dans le terrain. La conduite de tir intègre

un télémètre laser et une caméra thermique. Le canon, qui peut tirer à la cadence de 400 coups par minute, permet l'autodéfense antiaérienne.

Les progrès par rapport à l'AMX-10 et au VAB se situent au niveau de l'emport, du système de combat, de la mobilité stratégique, du coût de maintenance... Par rapport à la concurrence, c'est un véhicule de combat et de transport; la concurrence étant plutôt soit «Transport» (MRAV, *Piranha II*), soit «Combat», soit ancien et lourd (*Bradley, Warrior, Marder*), soit non encore développé (*Piranha IV*). La Direction générale de l'armement assure que le VBCI a de meilleures capacités d'em-

port et de protection que tous ses autres concurrents. Elle ne souffle mot de l'engin suédois CV-90 qui a été choisi par un certain nombre de pays, dont la Suisse.

Développement

L'entreprise générale est assurée par Giat Industries, qui est responsable de la caisse blindée, de la tourelle de la version VCI, de la protection, de l'intégration des autres équipements et du montage final, et Renault véhicules industriels (RVI), qui fournit notamment moteur, boîte de vitesses, suspension, train de roulement, circuit électrique et poste de conduite.

Un contrat pour 700 véhicules (550 VCI et 150 VPC) a été notifié le 6 novembre 2000. Afin d'assurer la maîtrise des délais, la tranche ferme de ce contrat porte sur le développement, la réalisation de 54 VCI et de 11 VPC, ainsi que sur leur soutien forfaitaire pendant deux ans, après la livraison du premier véhicule. Les commandes suivantes font l'objet de six tranches conditionnelles¹.

Campagne de promotion

Plusieurs pays s'intéressent au VBCI, dont la Belgique, la Grèce et l'Afrique du Sud. La DGA s'efforce de rendre le VBCI attractif pour susciter des coopérations. La fin probable du *Boxer* germano-néerlandais



VBCI.

place le VBCI dans une situation favorable. Pourtant, les Allemands doivent lancer le *Puma* en 2007, un véhicule de combat d'infanterie de 50 tonnes. Les Britanniques programment, avec le *FRES*, un successeur pour le *Warrior*. Pendant les deux années à venir, la DGA et Giat ont les coudées franches pour tenter de nouer des partenariats avec des forces armées qui ont besoin de remplacer un parc vieillissant très sollicité dans les opérations extérieures. Pour les convaincre de la qualité de la protection du VBCI face aux mines, la DGA a organisé en octobre 2004 une démonstration inspirée des *crash-tests* de l'automobile: la caisse de tir, chargée de mannequins, a roulé sur une mine de 7 kg et l'expérience a été filmée pour montrer la qualité de la protection.

Une coopération pourrait provoquer des changements dans la

conduite de ce programme, en particulier pour la tourelle. Les Français pourraient adapter la version actuelle en fonction des exigences belges. Reste à mieux identifier les besoins de ces éventuels partenaires... Les militaires souhaitent une tourelle achetée sur étagère avec un 30 mm, tandis que le ministère de la Défense penche pour un 90 mm. Autre champ de coopération possible: le sur-blindage avant, qui fera passer le VBCI de 28 à près de 30 tonnes.

La DGA va lancer une consultation restreinte pour laquelle aucune option n'est fermée, depuis le blindage réactif basique jusqu'aux dernières découvertes dans la protection active. Si le spécialiste allemand du blindage IBD était sélectionné, la DGA tendrait ainsi la main en direction de Berlin².

H. W.

¹ Pour en savoir plus sur les programmes en cours: http://www.defense.gouv.fr/dga/fr/les_metiers/programmes_armement/programmes_en_cours/index.htm

² TTU Europe, 23 juin 2004.