

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: - (2018)
Heft: 4

Artikel: Quels véhicules de combat d'infanterie pour demain?
Autor: Vautravers, Alexandre
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-823374>

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: 14.03.2025

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



Le M2/M3 *Bradley* est actuellement le véhicule de combat d'infanterie le plus lourd et le mieux protégé en Europe. Toutes les photos © A+V.

Armement

Quels véhicules de combat d'infanterie pour demain ?

Col EMG Alexandre Vautravers

Rédacteur en chef, RMS+

Le marché des véhicules blindés européens est un reflet de la désunion de l'Europe de la défense. Il existe aujourd'hui plus de dix plateformes de véhicules blindés légers, à roues ou à chenille, en service dans les différentes armées européennes. Les intérêts particuliers et nationaux ont certes joué ici un rôle. Mais d'autres facteurs expliquent un tel éclatement. Et ces facteurs sont de nature institutionnels et stratégiques.

Les plateformes lourdes, celles-employées pour les chars de combat de plus de 40 tonnes et jusqu'à MLC 70,¹ sont par définition polyvalentes. Le châssis du *Léopard 2*, du *Leclerc* ou encore du *M1* peuvent être facilement modifiées pour recevoir une nouvelle tourelle –comme cela a été le cas du *Challenger* britannique–, un nouveau moteur et train de roulement –à l'instar du *Leclerc* version export ou le *Challenger 2*. Chacun de ces engins a pu être transformé en engin de dépannage, de déminage ou en tant que poseur de ponts. La plupart de ces plateformes ont pu être adaptées, parfois à la suite de modifications importantes, pour constituer un obusier blindé comme le *Panzerhaubitze 2000*.

Les plateformes intermédiaires, MLC 30-40 ont jusque ici bénéficié d'une certaine polyvalence. Le *Marder* allemand, l'*ASCOD* conçu pour l'Espagne et l'Autriche (et désormais la Grande Bretagne) ou le *CV90* suédois ont été transformés en chars légers, portant des tourelles de 10,5 voire même de 12 cm. On connaît également des versions de dépannage ou de commandement, sans pour autant être exhaustif.

Plateformes intermédiaires

Cette catégorie intermédiaire a été concurrencée à la fois par des plateformes plus légères –et donc moins polyvalentes– mais également par la disponibilité de centaines d'engins lourds construits peu avant la fin de la guerre froide.

¹ Military Lift Class (MLC) : Le chiffre est en principe arrondi à la dizaine supérieure.

Les engins de 25-40 tonnes connaissent cependant un regain d'intérêt pour plusieurs raisons :

- le besoin de protection et donc de blindages renforcés, suite aux expériences en Irak, en Afghanistan ou bien dans le Sahel ;
- l'autonomie renforcée des unités d'infanterie, qui requiert l'emport de munitions, d'équipements et de réserves plus importants ;
- l'introduction dans certaines armées de systèmes de « fantassins du futur » (exemple : *FELIN* ou *IdZ*) qui prennent beaucoup de place et nécessitent des râteliers adaptés, ainsi que des bornes de chargement ;
- l'abandon du concept MRAP, généralement des camions modifiés en transports de troupes, trop hauts et peu mobiles ;
- la rareté relative de chars de combat, nécessitant l'emport d'armements plus importants (20-40 mm) que des mitrailleuses pour l'auto-défense.

Nouveautés et modernisations

Le seul engin véritablement nouveau sur le marché est le véhicule de combat d'infanterie (VCI) allemand *Puma*. Cet engin est une coopération entre Krauss-Maffei-Wegmann (KMW), Rheinmetall et Diehl ; le moteur est produit par MTU (Mercedes). Le *Puma* est original à double titre : il est sensiblement plus lourd et mieux protégé que ses concurrents ; et son canon de 30 mm dispose d'un débattement important vers le haut.

Une nouvelle version du *Marder* reconditionné est proposé sur le stand de Rheinmetall. Plusieurs centaines de ces engins d'ancienne génération sont actuellement destinés à l'exportation – notamment en direction de l'Amérique latine et du Moyen Orient.

Le *CV90* de conception suédoise (*Häggglunds*) figurait de manière prédominant sur plusieurs stands, à commencer par celui de BAE Systems. Les ingénieurs suédois et britanniques développent désormais une 4^e génération de cet engin, mieux blindé et protégé. On reconnaîtra les chenilles en caoutchouc et un train de roulement



Le «Combat Vehicle» ou CV 90 de conception suédoise s'exporte bien. Le carnet de commandes très fourni a permis à son propriétaire, BAE Systems, de proposer de nombreuses versions mises à jour: chenilles en caoutchouc, surblindages, armements nouveaux, engins guidés antichars...

améliorés, qui seront prochainement introduits en Suisse. De nombreux capteurs et tourelles télé-opérées sont également proposées.

Il est capable désormais d'emporter plusieurs types d'armement, y compris le *Bushmaster* américain de 30 mm, le Bofors 40 mm mais également le 35 mm Rheinmetall et bientôt un canon français de 40 mm CTAI à munitions télescopées. Ce dernier armement équipera, à l'avenir, l'*Ajax* de reconnaissance et le *Warrior* de combat d'infanterie au sein de l'armée britannique.

Réinviter la roue ?

Le marché des véhicules de transport de troupes (VTT) et de combat d'infanterie (VCI) à roues stagne depuis plusieurs années, en raison du besoin d'augmenter la protection de ceux-ci. La destruction d'un VBCI au Mali le 1^{er} juillet est dans les esprits; l'engin a été totalement détruit après avoir été heurté par une voiture bourrée d'explosifs. Cette attaque a causé 4 morts civils et 31 blessés graves, dont 8 militaires de la force BARKHANE. Il faut noter que la plupart des soldats français patrouillaient à pied à proximité du véhicule et ne se trouvaient alors pas

à l'intérieur au moment de l'attaque du véhicule kamikaze (VBIED). L'engin appartenait au 2^e régiment étranger d'infanterie (2^e REI).²

Le véhicule blindé de combat d'infanterie, du haut de ses 2,98 mètres de haut et de ses 25,6 tonnes était présenté sur le stand Nexter, mais également dans la halle dédiée à l'armée française. Une version sans tourelle VTT ne pèse que 23,3 tonnes – mais cela reste deux fois plus lourd qu'un *Piranha*... Au total, l'armée française dispose de 510 VCI et de 120 véhicules postes de commandement (VPC).

On s'interroge sur le *Boxer*, un engin conçu par le consortium ARTEC (Rheinmetall, MAN et KMW) pesant 33 tonnes et mesurant seulement 2,37 mètres de hauteur. Il est actuellement en production pour les Pays-Bas (400 engins commandés dont 200 confirmés), la Bundeswehr (600 exemplaires commandés), la Lituanie (88 engins dénommés *Viklas* dotés d'une large tourelle), la Slovénie (48 exemplaires potentiels) L'Australie souhaite en acquérir 221 pour remplacer ses *Piranhas*.

La grande nouvelle de l'année est le fait que la Grande Bretagne, après avoir quitté le programme *Boxer*, l'a à nouveau rejoint le 14 mars 2018. Entre 400 et 600 véhicules sont indispensables au remplacement des engins blindés actuels. Le marché potentiel du programme de plateformes terrestres futures (FRES) va jusqu'à 1'500 unités, mais on sait déjà que l'*Ajax* (ASCOD) et le *Warrior* sont compris dans ce chiffre.

D'autres engins font également partie du lot. Si le *Rosomak* polonais n'était pas présent, l'engin à partir duquel il a été développé, conçu par le groupe finlandais Patria et commercialisé sous le nom d'Army Modular Vehicle (AMV), était exposé. Cet engin pèse entre 16 et 27 tonnes selon les versions. Il mesure 2,3 mètres sans tourelle.

N'oublions pas les différentes versions du *Piranha*, présentées par General Dynamics Land Systems et développées à l'origine par Mowag à Kreuzlingen. La plus récente version et la plus « opérationnelle » exposée à Eurosatory était le *Dragoon*, une version du *Stryker* doté d'une tourelle de 30 mm. Cet engin est venu directement d'Allemagne (Vilseck) où se trouvent les cantonnements du 2nd Stryker Cavalry Regiment (SCR).

A+V

² <http://www.opex360.com/2018/07/01/mali-vbci-de-force-barkhane-verse-attaque-suicide-a-gao/>



Colonne de gauche, de haut en bas :

Marder revalorisé (Rheinmetall), *Puma* (KMW-Rheinmetall) et CV90 (Hägglunds/BAE Systems). Alors que beaucoup d'armées ont fait le choix d'abandonner la chenille pour le transport de troupes lors de la dernière décennie, plusieurs pays introduisent en ce moment des VCI chenillés dans leurs formations mécanisées.

A droite, de haut en bas :

VBCI (Nexter), AMV (Patria), *Boxter* (KMW) et *Dragoon* (General Dynamics). On constate à l'oeil nu que les engins blindés à roues sont désormais devenus tellement massifs qu'ils n'est plus guère possible des les camoufler. Malgré leur poids désormais égal aux engins chenillés (25-40 tonnes), leur degré de protection reste sensiblement inférieur.

Toutes les photos © A+V.

