

**Le ministère des Armées a officialisé mercredi 15 janvier l'attribution du programme PL6T au consortium franco-allemand Arquus-Daimler Truck. Ce contrat stratégique marque le plus important renouvellement de véhicules logistiques militaires de ces dernières décennies.**

La Direction générale de l'armement (DGA) a notifié le contrat après l'expiration du délai de recours, mettant fin à plusieurs mois de suspense. Le marché porte sur la livraison de 7 000 camions tactiques de nouvelle génération, avec une option pouvant porter le volume total à 10 000 véhicules. D'une valeur estimée à environ 2 milliards d'euros, ce programme inclut non seulement la fourniture des camions mais également leur maintenance sur le long terme.

Les livraisons s'étaleront sur une période dépassant dix ans, à un rythme d'environ 1 000 camions par an. Cette cadence permettra un renouvellement progressif des capacités logistiques sans perturber les opérations en cours.

## **Le remplacement d'une flotte vieillissante**

Ces nouveaux véhicules remplaceront progressivement les camions Renault GBC180, dont certains exemplaires sont en service depuis plusieurs décennies. Cette modernisation s'inscrit dans le programme de transformation baptisé « *Vers une armée de Terre de combat* », qui vise à adapter les moyens matériels français aux exigences des conflits de haute intensité.

Le programme PL6T (Porteurs Logistiques 6 Tonnes) répond à une nécessité opérationnelle devenue pressante. Les enseignements tirés du conflit en Ukraine, les tensions géopolitiques croissantes et les scénarios d'intervention rapide en Afrique ont placé la mobilité terrestre et la résilience logistique au rang des priorités absolues.

Le véhicule retenu est le *Zetros*, un camion tout-terrain 6×6 conçu par Daimler Truck et commercialisé sous l'appellation *Zetros by Arquus*. Cette plateforme robuste est déjà en service dans plusieurs armées avec plus de 15 000 exemplaires livrés à travers le monde, notamment au Canada, en Lituanie et en Ukraine.

Le châssis *Zetros* sera équipé d'un moteur OM 460 Euro 3 et d'une transmission automatique, garantissant une facilité d'utilisation et de maintenance. Plusieurs variantes seront produites selon les besoins opérationnels : transport de troupes, véhicules équipés de grues, de treuils ou destinés au ravitaillement. Tous bénéficieront d'une charge utile de six tonnes et d'un blindage adaptable selon les missions.

## **Un partenariat industriel franco-allemand**

La victoire du consortium Arquus-Daimler Truck résulte d'une complémentarité industrielle stratégique. Daimler Truck apporte son expertise dans la conception et la production de véhicules tout-terrain robustes, tandis qu'Arquus, filiale française du groupe belge John Cockerill depuis juillet 2024, se distingue par sa maîtrise du blindage, de l'intégration militaire et du soutien en service.

Cette alliance était devenue nécessaire après la vente d'Arqus par Volvo Group à John Cockerill, privant l'industriel français de l'accès aux groupes motopropulseurs et châssis Renault Trucks/Volvo qui équipaient sa précédente gamme Armis.

La production sera partagée entre la France et l'Allemagne selon un schéma précis. Daimler Truck fabriquera les châssis dans ses usines de Wörth am Rhein, située près de la frontière française, et de Molsheim en Alsace. Arqus interviendra ensuite sur ses sites de Limoges, Garchizy et Saint-Nazaire pour la militarisation des véhicules, l'intégration des systèmes d'armes et des équipements spécifiques, ainsi que la protection blindée des cabines.

Cette répartition mobilisera environ 2 000 salariés sur le territoire français et permettra à Arqus d'assurer la maintenance de la flotte pendant toute sa durée de vie opérationnelle. Daimler Truck France contribuera également au soutien logistique via son réseau de plus de 150 points de vente et de service.

L'appel d'offres, lancé avant l'été 2024, avait suscité un vif intérêt parmi les constructeurs européens. Le consortium Arqus-Daimler Truck a dû affronter trois autres candidats sérieux : le constructeur suédois Scania, l'allemand MAN, et un groupement associant la société française Soframe au constructeur italien Iveco.

Les critères de sélection étaient particulièrement exigeants : chiffre d'affaires minimal de 600 millions d'euros sur les trois dernières années, capacité de production annuelle d'au moins 1 000 camions, véhicules aérotransportables, résistance aux tirs balistiques et protection contre les engins explosifs improvisés. Selon plusieurs sources industrielles, le prix proposé par Arqus-Daimler aurait constitué un facteur déterminant, se situant significativement en dessous des offres concurrentes.

## Un succès qui s'inscrit dans une dynamique

Ce contrat majeur confirme la position d'Arqus comme fournisseur privilégié de la DGA pour les véhicules logistiques. En avril 2024, l'entreprise avait déjà remporté le marché des camions-citernes de nouvelle génération (CCNG) pour 120 millions d'euros, avec une première tranche de 70 véhicules sur un programme total de 376 camions-citernes à livrer jusqu'en 2030.

Ces succès commerciaux interviennent dans un contexte de repositionnement stratégique. Arqus appartient désormais au groupe belge John Cockerill depuis juin 2024, avec des participations de 10 % des États français et belge dans John Cockerill Defense, soulignant l'importance stratégique de cette opération au-delà de sa dimension purement industrielle.

Thierry Renaudin, PDG de John Cockerill Defense, a déclaré dans un communiqué officiel : *« Nous sommes fiers de recevoir la confiance renouvelée du ministère des Armées, surtout que le programme PL6T revêt une importance majeure pour les forces armées françaises. »* Il a également souligné que *« l'attribution de ce programme contribue au renforcement de la*

*position de John Cockerill Defense sur le marché mondial de la défense terrestre. »*

Emmanuel Levacher, PDG d'Arquus, a pour sa part affirmé : « *En collaboration avec Daimler Truck, nous fournissons à l'armée française une solution robuste, moderne et durable qui répond aux besoins opérationnels à long terme. »*

Dans une déclaration plus détaillée, le dirigeant d'Arquus a précisé : « *Déjà en service, avec plus de 15 000 camions au sein de forces armées internationales comme celles du Canada, de la Lituanie et de l'Ukraine au cours des dernières années, le Zetros bénéficie de la valeur ajoutée significative d'Arquus : la militarisation, l'intégration des équipements et systèmes d'armes, des configurations polyvalentes pour le transport de troupes ou la logistique. »*

Ce contrat illustre une approche pragmatique de la souveraineté industrielle de défense. Si l'entreprise attributaire reste ancrée en France avec ses sites de production et de militarisation, elle s'appuie sur une plateforme allemande éprouvée et appartient désormais à un groupe belge.

Le contrat garantit que les opérations à plus forte valeur ajoutée - blindage, militarisation, intégration de systèmes - ainsi que la maintenance à long terme resteront réalisées sur le territoire français, préservant compétences et emplois nationaux. Au-delà des considérations industrielles, ce programme répond à des impératifs militaires urgents. La modernisation de la flotte logistique constitue un prérequis indispensable pour permettre à l'armée de Terre de remplir ses missions dans un environnement stratégique marqué par le retour des conflits de haute intensité.

La capacité à projeter rapidement des forces, à assurer leur ravitaillement en carburant, munitions et vivres, et à maintenir la mobilité tactique sur tous types de terrains déterminera l'efficacité opérationnelle des unités françaises dans les décennies à venir. Ces nouveaux camions, plus robustes, mieux protégés et dotés de systèmes modernes, constitueront l'ossature logistique permettant aux unités de combat de maintenir leur efficacité opérationnelle.

Les premières livraisons devraient intervenir dès 2026, permettant aux unités de l'armée de Terre de se familiariser progressivement avec ces nouveaux équipements. Le rythme de livraison d'environ 1 000 véhicules par an permettra une transition maîtrisée et une montée en puissance des capacités sans rupture opérationnelle.

Ce contrat pourrait également ouvrir des perspectives à l'export, le Zetros militarisé par Arquus pouvant séduire d'autres armées européennes et alliées recherchant des solutions éprouvées et maintenues sur le long terme. Pour John Cockerill Defense, ce succès renforce sa crédibilité sur le marché mondial de la défense terrestre et consolide son positionnement dans un secteur en forte croissance.

**La « logistique de masse » : un impératif stratégique de l'armée de Terre selon le général Schill, Chef d'état-major de l'armée de Terre.**



**Dans un entretien accordé fin décembre 2025 à Skyrock PLM, le général Pierre Schill, chef d'état-major de l'armée de Terre (CEMAT), a placé la logistique au cœur des priorités pour 2026, aux côtés des feux dans la profondeur et de la protection contre les menaces aériennes. Sa déclaration sans détour résume l'ampleur du défi : « Il faut être capable de faire une logistique de masse. C'est ça que l'on doit réapprendre. »**

L'exercice interarmées Orion 2023 a servi de révélateur brutal. Lors des débriefings, le chef de la division « *Emploi des forces* » à l'État-major des armées reconnaissait devant les parlementaires que « *la flotte de camions tactiques a éprouvé nos limites* ». Cette admission confirme ce que de nombreux observateurs soulignaient depuis des années : l'armée de Terre française, calibrée pour des opérations extérieures à effectifs réduits, ne dispose plus des capacités logistiques nécessaires au combat de haute intensité.

Le constat du général Schill est sans équivoque : dans les opérations menées au Sahel, l'armée française a engagé «  *finalement que des volumes de force assez réduits* ». Cette configuration permettait de pratiquer une « *logistique de précision* », optimisée pour la projection de forces légères dans des théâtres où la maîtrise aérienne était acquise et les lignes de communication relativement sécurisées. Mais cette approche, parfaitement adaptée à la contre-insurrection, s'avère inadéquate pour « *les temps qui viennent* ».

## **L'équation de la haute intensité**

n° 03  
1<sup>er</sup> semestre 2025  
Le magazine de réflexion de l'armée de Terre

# COMBATS FUTURS

ÉCLAIRER / INNOVER / EXPÉRIMENTER / EXPLOITER



**Dossier :**  
**La masse**

GRAND ENTRETIEN

Emmanuel Chiva

INNOVATIONS

Portrait :  
Guy Brossollet

PENSER LA GUERRE

L'usage du Geint dans  
la guerre d'Ukraine

CULTURE

Le franchissement :  
réflexions historiques  
pour un sujet d'avenir

La revue « *Combats futurs* » du Commandement du combat futur (CCF), dans son troisième numéro (page 34), a posé les termes concrets de l'équation. Déployer une division « *bonne de guerre* » suppose de projeter deux brigades, soit l'équivalent de 20 000 combattants et entre 5 000 et 9 000 véhicules. Pour soutenir un tel dispositif, il faut constituer en dépôt au minimum 1 000 conteneurs et 5 000 m<sup>3</sup> de carburant.

Mais le défi ne s'arrête pas au volume. Comme le souligne le CEMAT, « *une des réalités du combat moderne, et éventuellement du combat de grandes unités, est qu'il faut pouvoir durer, avoir des munitions et des pièces de rechange. Il faut aussi pouvoir évacuer les blessés, les soigner* ». Ces stocks devront être mobiles pour suivre la manœuvre et se soustraire aux

frappes ennemies dans la profondeur. Le ravitaillement des unités de l'avant impliquera de nombreux « *mouvements* » logistiques entre soutenus et soutenus, dans un environnement contesté où l'artillerie à longue portée, les missiles et les drones menacent en permanence les flux logistiques.

Le programme de remplacement des camions GBC180 par au moins 7 000 porteurs logistiques de charge utile de 6 tonnes (PL6T) illustre l'ampleur de l'effort nécessaire. Ce marché de 5 milliards d'euros, dont l'attribution au tandem Arquus-Daimler avec le Zetros 6x6 n'a toujours pas été officiellement confirmée, représente une pierre angulaire de la remontée en puissance logistique. Lors des débats sur le projet de Loi de programmation militaire 2024-30, il fallut d'ailleurs un amendement sénatorial pour confirmer la commande de 2 086 camions logistiques terrestres, sur une cible totale de 9 466 exemplaires de tout type – révélant au passage les tensions budgétaires qui pèsent sur ce domaine pourtant vital.

La création en mars 2024 de la Brigade Logistique (BLog), sous l'autorité du Commandement de l'appui et de la logistique de théâtre (CALT), marque une étape structurelle importante. Avec son état-major implanté à Montlhéry, elle rassemble environ 7 000 combattants logisticiens d'active et 2 600 militaires de réserve, et exerce son autorité sur tous les régiments du Train – à l'exception du 1er Régiment du Train Parachutiste, demeuré dans le giron de la 11<sup>e</sup> Brigade Parachutiste. L'objectif affiché est ambitieux : être en mesure de soutenir l'engagement en haute intensité d'une division sous 30 jours dès 2027.

## **La logistique à « *peut-être été un peu oubliée* »...**

L'admission du chef d'état-major selon laquelle la logistique a « *peut-être été un peu oubliée* » dans les années précédentes relève de l'euphémisme. Confrontée aux contraintes budgétaires successives, la logistique a régulièrement fait les frais des arbitrages, les investissements se concentrant sur les capacités opérationnelles directes au détriment des fonctions de soutien. La mutualisation interarmées, l'externalisation de certaines fonctions et l'optimisation des flux en temps de paix ont permis des gains d'efficacité à court terme, mais ont créé des vulnérabilités structurelles pour un conflit majeur.

Les stocks de munitions, pointés régulièrement par les rapports parlementaires, ne permettraient de soutenir que quelques jours de combat intensif. Les capacités de transport tactique et opératif, les moyens de manutention, les infrastructures de stockage et les effectifs dédiés au soutien ont tous été réduits au cours des années 2000 et 2010. La question des pièces de rechange, de la maintenance en campagne et de la résilience des chaînes d'approvisionnement face à une menace de niveau pair demeure largement ouverte.

## **Un changement de paradigme**

Le retour à une « *logistique de masse* » implique bien plus qu'une simple augmentation quantitative des moyens. Il s'agit d'un véritable changement de paradigme doctrinal et organisationnel. La dispersion et la mobilité des moyens logistiques deviennent impératives face à la menace des feux dans la profondeur. Les grands dépôts statiques, cibles privilégiées de l'artillerie à longue portée et des missiles, doivent céder la place à des structures

modulaires, mobiles et redondantes.

L'automatisation et la numérisation des flux logistiques, tout en offrant des gains substantiels d'efficacité, créent une dépendance aux systèmes d'information potentiellement vulnérables aux cyberattaques. La résilience des chaînes d'approvisionnement exige une révision complète de la doctrine d'acquisition et de gestion des matériels, incluant la constitution de stocks stratégiques dimensionnés pour plusieurs mois de conflit.

Au-delà des capacités militaires stricto sensu, la question industrielle s'impose comme un préalable incontournable. Les cadences de production actuelles, calibrées pour les besoins d'entraînement et de petits conflits, devraient être multipliées par un facteur dix à vingt pour répondre aux besoins d'un engagement majeur. La capacité de régénération en cours de conflit devient aussi importante que le niveau initial des stocks.

La reconstitution d'une capacité de logistique de masse nécessite également des effectifs substantiels, formés et entraînés aux spécificités du combat de haute intensité. Le ratio historique entre combattants et soutiens, qui peut atteindre un pour un dans certaines configurations de conflit moderne, contraste fortement avec les structures actuelles optimisées pour la projection de forces. La reconstitution des spécialités logistiques et la formation de réservistes opérationnels capables de renforcer rapidement les unités d'active constituent des enjeux majeurs.

## L'horizon 2027

L'objectif fixé – soutenir une division en haute intensité sous 30 jours en 2027 – ne laisse que peu de marge de manœuvre. Entre la commande des matériels, leur livraison, la formation des personnels et la mise au point des doctrines d'emploi, les délais sont serrés. La réussite de cette transformation conditionnera la crédibilité de la posture de défense française et de ses engagements de solidarité européenne.

Le constat du général Schill sur la nécessité de « *réapprendre* » la logistique de masse souligne l'ampleur du chemin parcouru à rebours depuis la fin de la Guerre froide. Trois décennies d'opérations à format réduit ont fait perdre à l'armée de Terre non seulement des moyens matériels, mais aussi une culture, des savoir-faire et une vision stratégique de la logistique comme fonction déterminante de la guerre moderne. La capacité à opérer cette transformation en profondeur, dans un contexte budgétaire contraint et face à l'urgence stratégique, constituera l'un des tests majeurs de la résilience du modèle d'armée français.

**La masse dans les armées françaises - Un défi pour la haute intensité (IFRI, 2021).**

[View Fullscreen](#)

[Aller au contenu PDF](#)