

Le groupe français Thales a annoncé le 11 août 2026 que sa filiale américaine, Thales Defense & Security, Inc., avait décroché une commande de plus de 400 caméras duales *SharpView - Minerva* destinées aux variantes *ACV-P* et *ACV-C* du véhicule de combat amphibie de l'*US Marine Corps*. Une opération de modernisation ciblée, qui remplace des systèmes de vision vieillissants par une technologie combinant imagerie thermique et voie visible dans un capteur unique.

Un contrat de retrofit optronique sur la flotte ACV

Thales Defense & Security, Inc. (TDSI), entité américaine du groupe basée à Clarksburg, dans le Maryland, a reçu une commande portant sur plus de 400 caméras SharpView - Minerva. Ces équipements sont destinés aux véhicules de combat amphibies du Corps des Marines des États-Unis, dans leurs versions ACV-P (*Amphibious Combat Vehicle - Personnel*) et ACV-C (*Command*).

Il ne s'agit pas d'un programme de développement, mais d'un remplacement d'équipements existants : les anciens systèmes de caméras embarqués cèdent la place à une chaîne d'imagerie bible de génération plus récente. L'argument est explicitement assumé par l'industriel. « *Le Corps des Marines peut rapidement déployer une solution mature et éprouvée sans les risques associés au développement d'un nouveau système* », déclare Chris Beauparlant, vice-président Capteurs et systèmes de missiles chez TDSI, cité dans le communiqué.

Le montant du contrat, son calendrier de livraison et l'identité exacte du donneur d'ordre contractuel (programme d'armement du Marine Corps ou intégrateur de la plateforme) n'ont pas été précisés par Thales. Le groupe n'a pas non plus indiqué si la commande couvre l'intégralité du parc ACV-P/ACV-C ou une première tranche.

Ce que change une caméra bible

Le principe de Minerva tient en une association : un imageur thermique infrarouge à ondes longues (LWIR) non refroidi et une voie visible couleur / bas niveau de lumière, logés dans un même boîtier compact.

L'intérêt opérationnel de cette combinaison est bien identifié dans le domaine de l'optronique embarquée. La voie visible restitue les couleurs, les contrastes et les détails de texture (panneaux, marquages au sol, repères de conduite) que l'infrarouge thermique ne rend pas. À l'inverse, la voie LWIR détecte les écarts de température et reste opérante là où la voie visible sature ou s'aveugle : obscurité totale, fumée, poussière soulevée par les colonnes, éblouissement, intempéries. Les Marines opérant depuis la mer vers la terre, puis en manœuvre à l'intérieur des terres, cumulent précisément ces environnements dégradés.

Selon Thales, le dispositif offre aux conducteurs, chefs de bord et équipages « *une sensibilité, une qualité d'image et une conscience situationnelle inégalées* » là où les caméras classiques atteignent leurs limites. Ces formulations relèvent du discours commercial de l'industriel et n'ont pas fait l'objet d'une évaluation indépendante publique.

Sur le plan de la fonction, Minerva appartient à la catégorie des systèmes dits DVE (*Driver's Vision Enhancement*) et LSA (*Local Situational Awareness*) : aide à la conduite de jour comme de nuit, vision arrière et de recul, veille périphérique rapprochée. Ce n'est pas un capteur de désignation d'objectif ni un système de conduite de tir, contrairement à d'autres briques du portefeuille optronique du groupe, comme la tourelle panoramique PAAG.

Une lignée industrielle canadienne

La caméra n'est pas une nouveauté. *Minerva* est conçue et produite par Thales au Canada, site que le groupe présente comme son centre d'excellence mondial pour les technologies infrarouges non refroidies. Une version haute définition a été lancée fin 2022, intégrant un détecteur LWIR non refroidi de 1280 × 1024 pixels au pas de 12 microns (une résolution encore peu répandue sur les détecteurs non refroidis, offrant deux fois plus de pixels qu'un format VGA) associé à un module visible full HD 1920 × 1080. Le capteur délivre un flux vidéo entièrement numérique en 60 Hz au format 3G-SDI, avec des traitements d'image automatiques à faible latence.

Thales Canada revendique plus de 10 000 systèmes DVE vendus dans une vingtaine de pays. Le groupe met par ailleurs en avant plus de 30 ans d'activité dans l'imagerie thermique refroidie et non refroidie, et une base installée auprès de plus de cinquante forces armées.

Le choix du non-refroidi n'est pas neutre. Un détecteur microbolométrique se passe de machine cryogénique : il est moins cher, plus léger, quasi instantanément disponible à la mise sous tension et beaucoup plus endurant en fonctionnement continu ; des qualités décisives pour un équipement qui tourne en permanence pendant toute la durée d'une mission. En contrepartie, sa portée de détection et sa sensibilité restent inférieures à celles d'un imageur refroidi, réservé aux fonctions de détection et d'identification à longue distance.

La plateforme ACV, en pleine consolidation

Le calendrier de cette commande s'inscrit dans un moment particulier du programme ACV. Développé par BAE Systems, ce véhicule amphibie 8×8 d'environ 35 tonnes remplace l'AAV-7, engin chenillé en service depuis les années 1970. Il se décline en une famille de variantes : transport de personnel (ACV-P), poste de commandement (ACV-C), version canon de 30 mm (ACV-30) dotée d'une tourelle téléopérée Kongsberg, et véhicule de dépannage (ACV-R).

Le programme est entré dans sa phase de maturité. Le *Marine Corps* a notifié à BAE Systems de nouvelles commandes d'ACV-30 début 2026, portant le total commandé de cette variante au-delà de 150 exemplaires, tandis que les documents budgétaires évoquent une fin programmée des acquisitions de véhicules neufs au profit d'un effort de valorisation du parc existant. En avril 2026, le responsable du programme indiquait par ailleurs solliciter l'industrie sur des pistes d'amélioration de la plateforme, moins de 6 ans après sa mise en service.

Cette modernisation s'articule aussi avec la réorganisation d'ensemble du Corps des *Marines* engagée sous *Force Design*, qui privilégie des unités dispersées, mobiles et opérant en zone littorale contestée ; un cadre d'emploi où la survivabilité des équipages dépend étroitement de

leur capacité à détecter tôt et à manœuvrer vite.

Une porte d'entrée vers le programme XM30

Thales indique enfin que *Minerva* a été retenue pour une phase d'évaluation et d'essais dans le cadre du programme XM30 de l'*US Army*. Ce programme, anciennement OMFV (*Optionally Manned Fighting Vehicle*), vise à remplacer le véhicule de combat d'infanterie M2 Bradley, en service depuis 1981. Il oppose General Dynamics Land Systems à American Rheinmetall Vehicles, avec des livraisons de prototypes physiques attendues à partir de l'été 2026 et une sélection d'un industriel unique envisagée en 2027.

Le programme a toutefois connu des turbulences : en février 2026, la direction de l'*Army* a suspendu la validation du jalon Milestone B afin de préserver la possibilité d'une refonte du besoin. Une sélection pour évaluation ne constitue donc, à ce stade, ni une commande ni une garantie d'intégration en série. Elle positionne néanmoins Thales sur le segment des capteurs de vision des futurs véhicules blindés américains, marché de plusieurs dizaines de milliards de dollars sur la durée.