



14ème législature

Question N° : 79294	De M. Jacques Kossowski (Union pour un Mouvement Populaire - Hauts-de-Seine)	Question écrite
Ministère interrogé > Défense		Ministère attributaire > Défense
Rubrique > défense	Tête d'analyse > armée de l'air	Analyse > A 400 M. perspectives.
Question publiée au JO le : 12/05/2015 Réponse publiée au JO le : 28/07/2015 page : 5758		

Texte de la question

M. Jacques Kossowski attire l'attention de M. le ministre de la défense sur les capacités opérationnelles de l'A400M d'Airbus *Defence et Space*. Il apparaît que ce nouvel appareil rencontre de nombreuses difficultés notamment en termes de largage de parachutistes ou de matériel, d'autoprotection et d'atterrissage sur des terrains difficiles. Les modèles actuellement livrés à l'armée de l'air ne peuvent qu'effectuer des missions de transport logistique. Il semble que l'avionneur ne soit toujours pas en mesure de fournir des appareils permettant des aérolargages contraignant ainsi la France à acquérir sur étagères des Hercules C130. Il s'interroge sur les raisons qui ont causé de tels retards dans la mise au point définitive de l'appareil. Les relations entre la DGA et l'industriel ont-elles été suffisamment étroites lors de la conception ? Il lui demande si le programme d'acquisition de l'A400M par l'armée française est remis en cause par son ministère.

Texte de la réponse

Les dispositions du contrat relatif à l'acquisition de l'A400M prévoyaient dès l'origine que les premiers avions seraient fournis équipés de leurs seules capacités logistiques, les capacités militaires devant quant à elles être progressivement introduites par la suite. Les retards enregistrés dans le développement de ces capacités militaires ont toutefois conduit la société Airbus à livrer davantage d'appareils que prévu au standard initial, cette situation concernant notamment la France en sa qualité de premier client doté de l'A400M. A cet égard, il convient d'observer que les travaux d'adaptation de l'aéronef aux exigences militaires se révèlent complexes d'un point de vue technique et imposent à Airbus de mettre en oeuvre des compétences nouvelles, hormis dans le domaine du ravitaillement en vol. Par ailleurs, il convient de rappeler qu'une approche à caractère commercial a dans un premier temps été privilégiée lors du lancement du programme A400M : un contrat de développement et de production unique de l'aéronef, dans lequel les États acquéreurs s'engagent sur une commande ferme de tous leurs avions, confié à un industriel autonome s'agissant de la réalisation de l'appareil et du choix de ses sous-traitants, mais soumis à une forte obligation de résultats. Par la suite, les échanges techniques ont été renforcés avec le groupe Airbus et se sont notamment traduits par une très forte implication de la direction générale de l'armement du ministère de la défense dans le processus de certification et de qualification des fonctions militaires de l'A400M, afin de s'assurer que les prochains aéronefs seront entièrement conformes aux attentes de l'armée de l'air. A l'occasion des opérations militaires auxquelles participe actuellement la France, l'A400M a d'ores et déjà démontré, dans le domaine du soutien de nos forces, de remarquables qualités que viendra prochainement renforcer l'exploitation possible de son potentiel tactique. La remise en cause des acquisitions de cet avion par la France n'est donc en aucune façon envisagée. Enfin, il est précisé qu'il est envisagé de doter nos armées de quatre Lockheed C-130 Hercules supplémentaires pour compenser le vieillissement des C-160 Transall et garantir les capacités



tactiques nécessaires à la conduite des opérations. Deux de ces appareils devraient être équipés afin de pouvoir ravitailler en vol les hélicoptères, en vue de répondre aux besoins accrus de mobilité sur les théâtres du fait de la multiplication des opérations et des fortes élongations de la bande sahélo-saharienne notamment.