

## 15ème législature

<b>Question N° :</b> <b>25409</b>	De <b>M. François Cornut-Gentille</b> ( Les Républicains - Haute-Marne )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé &gt; Armées</b>		<b>Ministère attributaire &gt; Armées</b>
<b>Rubrique &gt; défense</b>	<b>Tête d'analyse</b> >Transport aérien hors gabarit	<b>Analyse &gt; Transport aérien hors gabarit.</b>
Question publiée au JO le : <b>24/12/2019</b> Réponse publiée au JO le : <b>26/05/2020</b> page : <b>3666</b> Date de renouvellement : <b>14/04/2020</b>		

### Texte de la question

M. François Cornut-Gentille interroge Mme la ministre des armées sur le transport aérien de fret militaire hors gabarit. Tant pour la projection aérienne de forces que pour leur entretien, les forces françaises ont recours à des avions de transport Antonov-124 ayant la capacité d'emporter du fret hors gabarit. Ces avions ont été conçus il y a plus de trente ans et leur production a été interrompue. Le risque d'obsolescence est donc réel. Face à ce risque, la Russie a initié le programme Slon, successeur de l'An-124. Au nom de l'autonomie stratégique, la France ne peut se permettre de se reposer sur la Russie voire l'Ukraine pour disposer d'un tel type d'appareil. Aussi, il lui demande de préciser les intentions du Gouvernement quant à la réalisation d'un programme national ou en coopération d'avion de transport de fret militaire hors gabarit.

### Texte de la réponse

La capacité patrimoniale de transport stratégique souffre aujourd'hui d'un déficit. Néanmoins, cette capacité augmentera progressivement avec l'arrivée des avions de transport et de ravitaillement Multi Role Transport and Tanker (MRTT). Ils constitueront le cœur de la capacité en avions de transport stratégique (ATS), qui comprendra en 2028 un ensemble complémentaire et cohérent de 35 A400M et 15 MRTT. Fin 2019, 16 A400M et 2 MRTT étaient en service au sein des armées. Cette augmentation de capacité nationale sera complétée par une offre plus importante au travers de la coopération européenne, via l'European Airlift Transport Command et le Movement Coordination Centre Europe notamment, nos partenaires voyant également leurs flottes de MRTT et A400M monter en puissance. Pour autant, la France ne disposera pas d'aéronefs dits « oversized cargos », capables de transporter les quelques matériels dont les dimensions sont trop importantes (char Leclerc, chariots élévateurs...) mais dont le besoin d'aérotransport n'est pas toujours avéré. Sauf urgence particulière, le transport de ce type de matériels par voie maritime est systématiquement privilégié. Ces avions permettent également de densifier un déploiement lorsque le temps est contraint (chargement pouvant aller jusqu'à 10 containers contre 2 dans un A400M et simplification des opérations de transit nécessitant moins de personnel). Les seuls aéronefs « oversized cargos » sont aujourd'hui l'An124 et le C5. D'autres vecteurs (C17, Beluga, voire A380) offrent, ou pourraient offrir, des capacités complémentaires mais ne répondent pas au besoin strict de transport de fret hors gabarit. Une étude n'excluant aucune piste est en cours avec la direction générale de l'armement (DGA) pour évaluer le besoin dans ce domaine. Cette étude intégrera un volet coopération avec notre partenaire allemand.