



## 16ème législature

<b>Question N° :</b> <b>10565</b>	<b>De Mme Nathalie Da Conceicao Carvalho ( Rassemblement National - Essonne )</b>	<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> > Développement d'un appareil de transport stratégique	<b>Analyse &gt; Développement d'un appareil de transport stratégique.</b>
Question publiée au JO le : <b>01/08/2023</b> Réponse publiée au JO le : <b>21/11/2023</b> page : <b>10472</b>		

### Texte de la question

Mme Nathalie Da Conceicao Carvalho attire l'attention de M. le ministre des armées sur le recours à l'affrètement d'avions gros porteurs étrangers pour deux tiers des besoins de projection des armées. En effet, l'acquisition progressives des A400M et C130J n'a manifestement pas résolu le problème du transport aérien militaire stratégique, dans la mesure où il ne s'agit pas véritablement d'avions « gros porteurs » tels les Boeing C-17 Globemaster III, Lockheed C-5 Galaxy, Antonov An-124. Aussi, elle lui demande dans quelle mesure Airbus pourrait développer un appareil de transport stratégique lourd européen qui pourrait être ensuite acheté par toutes les armées européennes et vendu à l'exportation.

### Texte de la réponse

Le recours à l'affrètement d'avions gros porteurs étrangers répond à des besoins qui se caractérisent par leur volume, leur masse, voire les deux à la fois. De même, il peut s'agir de matériels pris individuellement ou du fret d'une opération pris globalement. Il y a donc une combinaison de contraintes qui pèsent sur les caractéristiques techniques des appareils et leur nombre à mettre en œuvre dans une manœuvre logistique. S'agissant des problématiques d'encombrement, il convient de préciser qu'il n'y a que très peu d'équipements dans les armées françaises qui ne soient pas transportables par A400M. Quand le cas se présente, il est possible de recourir à un BELUGA, pour lequel la compagnie AIRBUS a développé un système de chargement et de déchargement « en campagne » qui fait actuellement l'objet d'expérimentations. Ce système devrait permettre, à court/moyen terme, de garantir une relative autonomie de transport pour les opérations malgré des limites d'emploi de cet aéronef (rayon d'action, masse transportable). A plus long terme, dans le cadre de la coopération structurée permanente (CSP) de l'Union européenne, l'Allemagne porte le projet de Strategic Air Transport for Oversized Cargo (SATOC) visant à développer, à l'horizon 2035, une solution de transport aérien pour les matériels hors gabarit. La France participe à ce groupe de travail qui pourrait conduire au développement d'un appareil, pour lequel AIRBUS pourra concourir. S'agissant des problématiques liées au nombre de vecteurs à mettre en œuvre pour acheminer la totalité du fret d'une opération, les solutions sont trouvées en combinant des moyens patrimoniaux (A400M, MRTT, C130H&J) et des moyens contractualisés (type AN124), tout en limitant les matériels à déployer par voie aérienne. Quand c'est possible, le recours aux voies terrestres et maritimes est systématiquement recherché. Par ailleurs, le partage et la mutualisation de nos moyens de transport aérien avec nos partenaires européens est déjà effectif dans le cadre de l'European Airlift Transport Command (EATC) mais aussi avec nos alliés de l'OTAN dans le cadre du Movement Coordination Centre Europe (MCCE). Enfin, la loi de programmation militaire 2024-2030 prévoit la montée en



puissance de nos moyens de transport aérien, avec à l'horizon 2030, une flotte d'au moins 35 A400M et 15 MRTT.