



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

construction aéronautique

Question écrite n° 107975

Texte de la question

M. Jacques Brunhes appelle l'attention de Mme la ministre de la défense sur les inquiétudes des représentants syndicaux et des élus du comité d'entreprise de SNECMA Services Châtelleraut concernant la situation de leur entreprise. Ce centre a acquis, depuis une quarantaine d'années, une véritable maîtrise dans le domaine de la maintenance et la réparation des moteurs turbopropulseurs des avions de transport de l'AAF, les « Transall C 160 » et les « Hercule C130 » équipés de « Tyne » et de « T56 ». C'est une entreprise phare dans un secteur porteur qui assure des emplois stables, une dynamique sociale et joue un rôle essentiel dans l'économie châtelleraudaise. Or, le moteur « Tyne » représentait 80 % de la charge du site, aujourd'hui, il ne représente plus que 40 %. D'ailleurs, en trois ans les effectifs de l'entreprise sont passés de 746 à 689 et les départs à la retraite ne sont plus remplacés. Pour la sauvegarde de ce savoir-faire, il est essentiel de fournir à ce centre la garantie des charges de travail pour les années à venir. À cette fin, les représentants syndicaux proposent non seulement un contrat « fin de vie » entre le SIMMAD et SNECMA Services pour le moteur « Tyne », mais aussi que la relève se prépare d'ores et déjà en prévoyant la maintenance et réparation du « TP 400 » sur ce site. Par ailleurs, pour une meilleure visibilité concernant les plans de charge, ils souhaitent également connaître l'évolution prévisionnelle des heures de vol pour les Transall ainsi que le calendrier de mise en service et le démarrage de la maintenance de l'« A 400M » et de ses moteurs TP 400. Enfin, ils veulent savoir si une suite sera donnée à l'appel d'offre de la Libye sur la maintenance des moteurs « Tyne MK 800 » équipant ses avions de transport « Alénia G 222 ». Compte tenu de l'importance de ces propositions et interrogations, il lui demande de bien vouloir lui apporter les éléments de réponse.

Texte de la réponse

Selon les prévisions, l'activité des avions de transport Transall C 160 en service dans l'armée de l'air restera soutenue jusqu'en 2010, à hauteur de 24 000 heures de vol annuelles. Au cours des années suivantes, elle sera appelée à décroître progressivement, parallèlement au nombre d'avions « Transall » restant en service. À titre indicatif, le nombre d'heures de vol pourrait ainsi s'établir à 20 000 en 2011 et décroître progressivement pour atteindre 4 000 en 2015. Le maintien en condition opérationnelle des moteurs « Tyne » des avions est assuré actuellement par un marché dont l'échéance est prévue fin 2008. Les travaux préparatoires de contractualisation du marché suivant débiteront prochainement avec la consolidation et la validation de l'expression des besoins. Cette première étape sera suivie de l'élaboration de la démarche contractuelle. S'il est donc à ce stade prématuré de définir la procédure qui sera retenue, il apparaît que la proposition d'un contrat « fin de vie » entre la structure intégrée du maintien en condition opérationnelle des matériels aéronautiques de la défense (SIMMAD) et SNECMA Services pour les moteurs « Tyne » est l'une des solutions envisageables. S'agissant de l'avion de transport militaire futur « A 400 M », réalisé sous la maîtrise d'oeuvre d'Airbus Military (AMSL), le calendrier concernant les cinquante appareils commandés par la France prévoit un étalement des livraisons entre 2009 et 2019, à raison de deux appareils en 2009 et six pour chacune des deux années suivantes. À partir de 2012, la cadence annuelle moyenne sera de cinq appareils, avec la livraison du dernier avion en 2019. Les livraisons seront suivies de la mise en service opérationnel. Les premières offres pour la maintenance des « A

400 M » sont attendues dans le courant de l'année 2007. Pour ce qui concerne plus particulièrement les moteurs « TP 400 » de l'« A 400 M », les travaux industriels préparatoires pour assurer leur maintenance, dès l'entrée en service des avions, devraient débuter d'ici au début de l'année 2008. L'organisation industrielle correspondante, qui n'est pas fixée à ce jour, dépendra notamment des discussions avec les autres pays européens engagés dans la coopération sur le programme « A 400 M ». En tout état de cause, le motoriste européen EN, maître d'oeuvre du « TP 400 » en sous-traitance d'AMSL, proposera vraisemblablement de faire assurer la maintenance des moteurs en service par ses quatre sociétés mères (dont SNECMA Moteurs pour la France). Dans ce cadre et sans préjuger de la part susceptible d'être confiée aussi au service de la maintenance aéronautique de la délégation générale pour l'armement, SNECMA Services aurait vocation naturelle à assurer, au vu des compétences reconnues de son site de Châtellerauld, tout ou partie de la maintenance et réparation des pièces produites par SNECMA Moteurs, telles que la turbine haute pression et la chambre de combustion. Enfin, s'agissant des moteurs « Tyne MK 800 » équipant les dix-neuf avions de transport « Alenia G 222 » de l'armée de l'air libyenne, les autorités de ce pays avaient dans un premier temps fait part à la société SNECMA Moteurs de leur intention de les faire remettre en état. Par la suite, il est apparu que la Libye s'orientait plutôt vers une solution de retrait du service. En tout état de cause, aucun appel d'offre n'a été reçu en France pour la maintenance de ces moteurs. Si un appel d'offres devait finalement être émis, SNECMA Services, plus spécialement chargé du maintien en condition opérationnelle de ces moteurs développés par SNECMA en coopération avec MTU AeroEngines et Rolls-Royce, a fait part de son intention d'y apporter une suite favorable sous réserve de l'autorisation réglementaire.

Données clés

Auteur : [M. Jacques Brunhes](#)

Circonscription : Hauts-de-Seine (1^{re} circonscription) - Député-e-s Communistes et Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 107975

Rubrique : Industrie

Ministère interrogé : défense

Ministère attributaire : défense

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 24 octobre 2006, page 10961

Réponse publiée le : 16 janvier 2007, page 550