



# ASSEMBLÉE NATIONALE

## 13ème législature

armée de l'air

Question écrite n° 75576

### Texte de la question

M. André Wojciechowski attire l'attention de M. le ministre de la défense sur les problèmes rencontrés par le projet européen A 400 M qui connaît des dérives, malheureusement repérées tardivement, dont les responsabilités sont multiples depuis la délégation générale à l'armement jusqu'aux États en passant, bien sûr, par les industriels qui ont démontré des déficiences de capacité d'ingénierie scandaleuses. Il lui demande comment, au niveau politique, son Gouvernement compte poursuivre cette coopération, notamment avec nos partenaires allemands et britanniques, en travaillant dorénavant autrement.

### Texte de la réponse

Le programme d'avion de transport militaire A400M est destiné à répondre au besoin opérationnel de projection stratégique et de capacité de manoeuvre tactique. Il doit permettre d'assurer le remplacement du Transall, dont le retrait a été engagé en 2005 pour les appareils de première génération, et d'apporter un complément à la capacité de ravitaillement aérien. Le programme est conduit en coopération entre 7 États, qui ont commandé un total de 180 avions : la France (50 avions), l'Allemagne (60 avions), l'Espagne (27 avions), le Royaume-Uni (25 avions), la Turquie (10 avions) et la Belgique (8 avions, dont 1 pour le Luxembourg). L'industriel chargé de la maîtrise d'oeuvre du programme est Airbus Military Sociedad Limitada (Airbus Military SL), dont les actionnaires sont Airbus, EADS-CASA, la société turque Turkish Aerospace Industries (TAI) et la société belge FLABEL. La conduite de ce programme a été confiée par les États participants à l'Organisation conjointe de coopération en matière d'armement (OCCAr). Le contrat entre l'OCCAr et Airbus Military SL, entré en vigueur le 31 mai 2003, prévoyait le premier vol de l'A400M en janvier 2008 et la première livraison à la France en octobre 2009. Ce contrat met en oeuvre des clauses qui ont pour objectif de responsabiliser l'industriel maître d'oeuvre et de lui laisser davantage de liberté pour optimiser le programme et en réduire les coûts et les délais. En contrepartie, les possibilités de contrôle des États participants, directement ou par l'intermédiaire de l'OCCAr, sont plus réduites que dans les autres programmes d'armement. En particulier, le contrôle sur les délais intermédiaires d'exécution du programme (avant la livraison de chaque avion) consiste principalement à vérifier le franchissement par Airbus Military SL de jalons d'avancement par rapport à l'échéancier prévisionnel. Conformément aux clauses prévues à cet effet dans le contrat, la responsabilité de la tenue des délais du programme incombe à Airbus Military SL, industriel maître d'oeuvre. Toutefois, le programme A400M s'est révélé être un défi plus important que ce qui avait été imaginé. Le programme s'est écarté de manière significative de ce qui avait été prévu initialement. Afin de confirmer leur engagement dans le programme, les États ont demandé à avoir des assurances sur la capacité de l'industriel à atteindre les objectifs du programme avec un niveau de risque acceptable. À l'initiative de la France, les 7 États participants ont mis en place un groupe d'experts qui a mené une analyse approfondie du programme et instauré un contrôle renforcé sur l'exécution du programme par Airbus Military SL. Ce groupe d'experts est parvenu à la conclusion que l'A400M reste un programme réalisable. Les États et l'industriel ont également exploré le cadre commercial, technologique et managérial qui pourrait couvrir les conditions d'une éventuelle négociation. À l'issue de ces travaux, la France a organisé le 24 juillet 2009 une réunion des ministres de la défense, au cours de laquelle les

7 pays participants ont confirmé leur engagement dans le programme et décidé d'ouvrir une nouvelle phase de négociation avec l'industriel, destinée à établir les conditions contractuelles de la poursuite du programme. Depuis cette date, les négociations ont permis d'aboutir, début mars 2010, à un accord de haut niveau sur les conditions financières de poursuite du programme. Un document plus détaillé a également été élaboré afin de formaliser l'ensemble des modifications à apporter au contrat. Ce document entérine notamment le nouveau calendrier de livraison des avions, à partir de mars 2013 pour la France. Il prévoit également le maintien de la responsabilité d'Airbus Military SL en tant que maître d'oeuvre sur l'ensemble du périmètre du programme. Parallèlement, le management du programme par l'industriel doit être réorganisé et amélioré. C'est sur la base de cet accord de haut niveau et de ce document détaillé que sera prochainement conclu l'avenant au contrat sur lequel le maître d'oeuvre industriel et les États s'engageront formellement. Les décisions sur le programme A400M seront prises en commun, poursuivant ainsi la très large concertation instaurée avec l'ensemble des pays partenaires. Pour compenser le retard pris par rapport au calendrier initial de mise en service de l'A400M, le ministère de la défense et des anciens combattants a prévu diverses mesures. Pour le transport tactique, l'utilisation de certains C160 Transall sera prolongée entre 2015 et 2018 et l'acquisition de 8 gros cargos légers de type Casa CN-235 a été notifiée en mars 2010. En matière de transport stratégique, les armées auront recours, en fonction de leurs besoins, à des locations, notamment dans le cadre du contrat SALIS qui sera prolongé au-delà de 2010. La France pourrait également recourir aux contrats de location de C17 de l'OTAN. Les besoins financiers du programme A400M et les coûts des mesures palliatives ne dépasseront pas l'enveloppe globale prévue dans la loi de programmation militaire pour les années 2009-2014. La charge financière supplémentaire, qui apparaîtra au-delà de 2020, sera étalée sur plusieurs années, selon le nouveau calendrier de livraison des appareils. En tout état de cause, le premier vol de l'A400M a eu lieu le 11 décembre 2009, confortant ainsi ce programme structurant pour l'industrie et les forces armées européennes. Par ailleurs, dans la mesure où il n'existe pas actuellement, ni pour la décennie à venir, d'avion équivalent sur le marché international, le positionnement de l'A400M laisse présager de nombreux succès à l'exportation.

## Données clés

**Auteur :** [M. André Wojciechowski](#)

**Circonscription :** Moselle (7<sup>e</sup> circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 75576

**Rubrique :** Défense

**Ministère interrogé :** Défense

**Ministère attributaire :** Défense et anciens combattants

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 6 avril 2010, page 3808

**Réponse publiée le :** 15 février 2011, page 1510