



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

armée de l'air

Question écrite n° 63744

Texte de la question

Mme Françoise Imbert attire l'attention de Mme la ministre de la défense sur l'équipement de l'avion A400M. En effet, le futur avion militaire européen A400M doit être équipé d'un groupe auxiliaire de puissance (GAP) qui, à ce jour, n'est pas sur étagère. En France, la société Turboméca et sa filiale Microturbo ont une expérience certaine dans l'étude, le développement et l'industrialisation des GAP. Turboméca a développé et a produit les AST 600 et 950 pour les avions militaires Bréguet Atlantique et Transall-Astarte, puis l'APS 3200 en coopération avec Sundstrand pour les avions civils de la classe mono-couloir. Turboméca a conservé le droit de fournir cet équipement pour des avions militaires et a pu revenir sur le marché civil fin 2002. La société Turboméca et sa filiale Microturbo, qui fait partie du groupe SNECMA depuis mai 2000, ont donc la possibilité de revenir sur ce secteur d'activité en fournissant le GAP de l'A400M. Mais les dirigeants de Turboméca ont jugé que les conditions financières (aides au développement et commerciales) n'étaient pas satisfaisantes. Aussi, elle lui demande si le Gouvernement entend maintenant soutenir la SNECMA et susciter sa candidature pour équiper l'avion A400M.

Texte de la réponse

Le choix du fournisseur du groupe auxiliaire de puissance (GAP) pour le programme européen de transport militaire A 400M, par la société Airbus Military, maître d'oeuvre de ce programme, s'est porté en février 2005 sur l'offre de la société Hamilton Sundstrand, basée sur l'APS 3200, face à l'offre concurrente présentée par la société Honeywell, qui restait seule en lice. Pour sa part, le groupe SNECMA avait, dans un premier temps, décidé de participer à cet appel d'offres lancé en 2002. Ainsi, l'entreprise toulousaine Microturbo, filiale de la société Turboméca au sein du groupe SNECMA, avait proposé un GAP dérivé de l'APS 3200, équipant principalement les avions de ligne Airbus et Boeing de plus petites capacités. Les techniques utilisées pour le programme d'avion de transport A 400M sont en effet, dans beaucoup de domaines, celles de l'aéronautique civile, en particulier pour le GAP. Toutefois, les activités de Microturbo étant surtout orientées vers le marché des aéronefs militaires, le groupe SNECMA a considéré par la suite que les investissements à consacrer pour la fourniture du GAP du programme A 400M étaient excessifs. L'entreprise Microturbo s'est donc retirée de l'appel d'offres, laissant ainsi seules en lice les sociétés américaines Hamilton Sundstrand et Honeywell, leaders mondiaux dans le domaine des GAP. SNECMA a préféré concentrer ses investissements dans d'autres domaines. La participation des sociétés du groupe SNECMA, maintenant dénommé Safran, aux compétitions organisées pour la fourniture des différents équipements du programme A 400M reste néanmoins toujours encouragée par le ministère de la défense. D'ailleurs, le démarreur à air proposé par Microturbo, qui était en concurrence avec un produit américain, a été retenu par l'avionneur européen pour ce même programme.

Données clés

Auteur : [Mme Françoise Imbert](#)

Circonscription : Haute-Garonne (5^e circonscription) - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 63744

Rubrique : Défense

Ministère interrogé : défense

Ministère attributaire : défense

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 26 avril 2005, page 4153

Réponse publiée le : 19 juillet 2005, page 7085