



# ASSEMBLÉE NATIONALE

## 13ème législature

armée de l'air

Question écrite n° 44805

### Texte de la question

M. François Cornut-Gentile interroge M. le ministre de la défense sur les retards chroniques du programme d'avion militaire A400M. Désormais, ce programme mené dans le cadre d'une coopération européenne accuse plus de quatre ans de retard sans que pour autant une date certaine de livraison ait été précisée par l'industriel. Ce report place les armées face à un défi capacitaire majeur, les avions de transport actuels étant arrivés en fin de vie. Ce programme a été placé sous l'égide de l'OCCAR, organisme européen dédié aux programmes d'armement développés en coopération. A ce titre, l'OCCAR se doit de contrôler la bonne exécution du contrat et veiller au respect des engagements calendaires. En conséquence, il lui demande de préciser la part de responsabilité incombant à l'OCCAR dans les défaillances du programme A400M.

### 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 manœuvre 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'œuvre 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 œuvre des clauses qualifiées de « commerciales », différentes des clauses traditionnelles des contrats d'armement. Ces clauses, inspirées par celles des contrats civils d'Airbus, avaient pour objectif de responsabiliser l'industriel maître d'œuvre 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, industriel maître d'œuvre. 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 une période de moratoire, à compter du 1er avril 2009 et jusqu'à la fin juillet, durant laquelle un groupe d'experts a mené une analyse approfondie du programme et a mis en place un contrôle

renforcé sur l'exécution du programme par Airbus Military. Ce groupe d'experts est parvenu à la conclusion que l'A400M reste un programme faisable. Le premier vol de l'avion est désormais envisagé entre décembre 2009 et février 2010 et les premières livraisons pour la France à la fin de l'année 2012. Les États et l'industrie 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'industrie, destinée à établir les conditions contractuelles de la poursuite du programme. Afin de préserver dans tous les cas les droits contractuels des États et de donner toutes ses chances à la recherche d'une solution, cette nouvelle phase sera également couverte par un moratoire.

## Données clés

**Auteur :** [M. François Cornut-Gentille](#)

**Circonscription :** Haute-Marne (2<sup>e</sup> circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 44805

**Rubrique :** Défense

**Ministère interrogé :** Défense

**Ministère attributaire :** Défense

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 24 mars 2009, page 2692

**Réponse publiée le :** 25 août 2009, page 8233