



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Acquisition de convertibles

Question écrite n° 20723

Texte de la question

M. Franck Marlin attire l'attention de Mme la ministre des armées sur le fait qu'en Europe il n'existe aucune offre industrielle tant sur les hélicoptères lourds que sur les aéronefs à décollage et atterrissage verticaux (ADAV, ou VTOL en anglais), qui incarnent manifestement le prochain trou capacitaire. En ce sens, du côté des ADAV, le néant. Pas de réflexions sur cette question, hormis peut-être un intérêt britannique pour le V-22 Osprey. Ce constat rappelle celui des drones où la France a eu 20 ans de retard. Or une force militaire terrestre devra pouvoir disposer à l'horizon 2030 d'un appareil permettant de se déployer en profondeur du territoire ennemi, tout en opérant depuis une base qui resterait hors de portée de frappes, et bien entendu sans ravitaillement. Le V-280 Valor est annoncé comme pouvant transporter 14 passagers et quatre membres d'équipage. Sa vitesse maximale est 518,5 km/h, son autonomie de 1 000 à 1 500 km et sa charge utile maximale est de 5,8 tonnes. Il pourra disposer de roquettes et canons. Le Valor, à la différence du Osprey, dispose pour sa phase de transition en vol de rotors et de boîtiers de transmission qui basculent, et seulement eux, là où sur le V-22, la totalité du groupe motopropulseur doit effectuer une bascule. Cet appareil mi-hélicoptère et mi-avion semble répondre au besoin de contrer le développement des systèmes d'armes destinés à l'interdiction de l'espace aérien (Anti Access et Area Denial). Dans ce contexte, les stratégestes s'accordent à dire que la guerre de haute intensité du XXI^e siècle se jouera sur l'acquisition de technologies de rupture capables de percer ou contourner cette bulle. Aussi, dans la mesure où le vecteur aérien de demain, avion ou hélicoptère, devra être plus endurant, plus rapide, plus furtif, il lui demande si le Gouvernement entend se porter acquéreur pour les armées françaises de convertibles comme le V-280 Valor.

Texte de la réponse

La France a fait le choix dans la loi de programmation militaire (LPM) 2019-2025, d'une part de renouveler et de rationaliser ses flottes d'hélicoptères légers avec le GUEPARD, et d'autre part de consolider et de moderniser sa flotte d'hélicoptères de manœuvre avec le CAIMAN dont les dix derniers seront adaptés aux besoins des forces spéciales. Elle n'entend pas acquérir l'aéronef de transport V280-VALOR ou tout autre appareil de type convertible. Dès 2026 et avec une cible de 169 aéronefs pour l'après 2035, le GUEPARD va apporter progressivement aux trois armées un surcroît significatif de capacités en termes de mobilité, d'autonomie (835 km), de transport (5 commandos ou 2 brancards), de vitesse de croisière (285 km/h) et de soutien par rapport aux cinq flottes actuelles qu'il va remplacer (GAZELLE, LYNX, FENNEC, PANTHER et DAUPHIN). Le GUEPARD sera armé de mitrailleuses de 7.62mm, d'un canon de 12.7mm pour l'armée de Terre et de missiles anti-navires léger pour la Marine nationale. L'intégration d'autres capacités est à l'étude. L'hélicoptère CAIMAN répond déjà aux besoins de mobilité et d'autonomie de l'armée de Terre et de la Marine nationale. Son autonomie, ses capacités de transport de quatre tonnes et sa vitesse de croisière de 285 km/h lui permettent d'infiltrer et d'extraire de jour comme de nuit un groupe de 10 à 20 commandos à près de 900 kilomètres en zone hostile. Outre ses deux mitrailleuses, il peut être armé d'un canon de 12.7mm M3M. Le standard 2 qui sera livré dès 2025 aux forces spéciales et dont la caméra grand champ constitue une rupture technologique, préparera la rénovation à mi-vie de l'ensemble de la flotte à l'horizon 2030. Les études nécessaires au

lancement du programme hélicoptère de manœuvre de nouvelle génération débiteront en cours de LPM. Ce programme permettra de pourvoir au remplacement des CARACAL et COUGAR après 2030. Parallèlement, et afin de contrer le développement des systèmes d'armes destinés à l'interdiction de l'espace aérien, les armées françaises étudient la modernisation des systèmes d'autoprotection destinés à équiper à l'horizon 2030 l'ensemble des flottes d'hélicoptères et d'avions de transport tactique. Elles continuent, par ailleurs de développer leurs savoir-faire tactiques du vol de combat qui contribuent à assurer la sûreté des hélicoptères en zone hostile. En outre, les armées et la direction générale de l'armement (DGA) en liaison avec les industriels dont Airbus helicopters, réfléchissent à l'apport de la grande vitesse pour les hélicoptères. Ainsi, Airbus helicopters, après le démonstrateur X3, développe le démonstrateur Racer dans le cadre du programme de recherche européen civil CleanSky II. Au sein de l'Organisation du traité de l'Atlantique Nord (OTAN), les armées s'intéressent aux réflexions sur les voilures tournantes à grande vitesse (250 nœuds), dans le cadre du panel Applied vehicle technology. L'ensemble de ces choix contribue au soutien de la base industrielle européenne conduite par Airbus helicopters qui maîtrise parfaitement ces segments d'hélicoptères, en entretenant l'innovation et les exportations. En ce qui concerne la coopération et l'interopérabilité, la France a mené des essais d'appontage du Boeing/Bell V-22 Osprey de l'US Marine Corps, sur des bâtiments de projection et de commandement (BPC) de la marine nationale. Pour les opérations extérieures, elle bénéficie de l'appui de ses alliés notamment dans le domaine des hélicoptères lourds.

Données clés

Auteur : [M. Franck Marlin](#)

Circonscription : Essonne (2^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 20723

Rubrique : Défense

Ministère interrogé : [Armées](#)

Ministère attributaire : [Armées](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [25 juin 2019](#), page 5721

Réponse publiée au JO le : [15 octobre 2019](#), page 8772