



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Acquisition par l'armée d'avions de transport stratégiques lourds

Question écrite n° 9765

Texte de la question

M. Nicolas Dupont-Aignan appelle l'attention de Mme la ministre des armées sur le problème que rencontre actuellement le transport aérien militaire. En effet, jamais dans son histoire l'armée de l'air n'a eu un parc aussi faible d'avions aussi vieux. Aujourd'hui, la France a recours à l'affrètement d'avions gros porteurs étrangers (notamment Russes) pour deux tiers des besoins des projections extérieures. Certes les choses vont s'améliorer avec l'acquisition progressive des A400M et C130J en cours, mais il ne s'agit pas véritablement d'avions « gros porteurs » tels les Boeing C-17 Globemaster III, Lockheed C-5 Galaxy, Antonov An-124. Aussi, il lui demande si l'acquisition par l'armée de l'air de quelques avions de transport stratégiques lourds serait envisageable et à quel coût.

Texte de la réponse

Afin de remplir ses engagements multinationaux dans le cadre de l'Organisation du traité de l'Atlantique Nord (OTAN), de l'Union européenne (UE) ou de sa participation à une coalition, et de satisfaire les besoins liés à l'exécution des contrats opérationnels confiés aux armées, la France retient des solutions dont le choix est fondé sur des critères d'autonomie stratégique, de réactivité et de coopération multinationale. A cet égard, dans le domaine du transport aérien stratégique, le recours au contrat SALIS (Strategic Airlift Interim Solution), qui permet un accès aux flottes An-124 des compagnies Volga Dniepr (VDA, russe) et Antonov (ADB, ukrainienne), constitue une solution intérimaire dans l'attente de la montée en puissance des flottes patrimoniales des A400M et des MRTT (Multi-Role Transport Tanker). En vue de rechercher des solutions alternatives à l'An-124, une étude a été réalisée dès 2015 par l'agence européenne de défense (AED) sous l'impulsion de la France. Les conclusions de cette étude ont montré que le recours à cet aéronef est actuellement incontournable au regard des critères techniques et opérationnels retenus par les nations. L'utilisation d'avions de transport stratégique américains (C-5 et C-17), de l'OTAN (C-17) ou britanniques (C-17) est également possible, mais nécessite la passation et la mise en œuvre d'accords spécifiques. Dans ce contexte, la loi de programmation militaire pour les années 2019 à 2025 ne contient aucune disposition relative à l'acquisition d'avions de transport stratégique de type « gros porteur », tels le Boeing C-17 Globemaster III, le Lockheed C-5 Galaxy ou l'An-124. Les armées ont néanmoins engagé des travaux en 2018 afin d'évaluer, sur la base de considérations techniques et opérationnelles, le besoin de disposer, à l'horizon 2025, d'un complément capacitaire à la flotte patrimoniale (MRTT, A400M). Dans le domaine du transport stratégique, la France souhaite prioritairement engager avec ses partenaires européens une réflexion sur la construction d'une capacité de transport stratégique commune, ayant recours à des aéronefs de nouvelle génération, en s'appuyant sur les nouveaux mécanismes de financement européens et les compétences de l'industrie aéronautique européenne.

Données clés

Auteur : [M. Nicolas Dupont-Aignan](#)

Circonscription : Essonne (8^e circonscription) - Non inscrit

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 9765

Rubrique : Défense

Ministère interrogé : [Armées](#)

Ministère attributaire : [Armées](#)

Date(s) clée(s)

Question publiée au JO le : [26 juin 2018](#), page 5449

Réponse publiée au JO le : [19 février 2019](#), page 1647