

ASSEMBLÉE NATIONALE

6 janvier 2026

PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2026 - (N° 2247)

Non soutenu

N° CF895

AMENDEMENT

présenté par

M. Limongi, M. Salmon, M. Boccaletti, Mme Colombier, M. Giletti, M. Gonzalez,
 Mme Florence Goulet, M. Jacobelli, M. Jenft, Mme Lechon, Mme Martinez, M. Monnier,
 Mme Rimbert, M. Sabatou, M. Tesson et M. Tonussi

ARTICLE 49**ÉTAT B****Mission « Défense »**

null

Modifier ainsi les autorisations d'engagement et les crédits de paiement :

(en euros)

Programmes	+	-
Environnement et prospective de la politique de défense	0	0
Préparation et emploi des forces	0	1
Soutien de la politique de la défense	0	0
Équipement des forces	1	0
TOTAUX	1	1
SOLDE	0	

EXPOSÉ SOMMAIRE

Prélever 1 euro de l'action 06 "Surcoûts liés aux opérations extérieures", du programme 178 "Préparation et emploi des forces", pour abonder l'action 08 "Projection - mobilité - soutien" du programme 146 "Équipement des forces".

Cet amendement d'appel vise à attirer l'attention du Gouvernement sur la future rupture technologique et capacitaire à laquelle sont confrontées nos armées en matière de transport aérien stratégique lourd, spécialement pour le transport de charges hors gabarit.

Nos armées dépendent aujourd'hui du contrat SALIS (Solution internationale pour le transport aérien stratégique), qui repose sur la flotte d'Antonov An-124-100 exploitée par la compagnie privée ukrainienne Antonov Logistics Salis. Ces appareils peuvent transporter jusqu'à 120 tonnes de charge utile, là où nos A400M français sont limités à 30 tonnes, soit quatre fois moins.

Cette dépendance est d'autant plus préoccupante que les Antonov An-124-100 approchent de leur fin opérationnelle, les premiers exemplaires datant de 1987. Leur disponibilité devient donc de plus en plus incertaine, bien que nous en ayons toujours besoin, comme l'a illustré le recours à un Antonov pour le pont aérien vers Mayotte après le cyclone Chido, faute de solution nationale.

Airbus avait envisagé de pénétrer ce segment de marché par l'intermédiaire de sa filiale Airbus Beluga Transport, mais a finalement renoncé le 24 janvier 2025, abandonnant ainsi la perspective d'une solution européenne.

En tant que rapporteur de la mission "Mobilité stratégique", il apparaît nécessaire de signaler cette vulnérabilité capacitaire et d'inciter l'État à engager les investissements nécessaires afin de garantir, à terme, une capacité française autonome de transport aérien lourd, et ainsi amorcer une réflexion concrète sur le renouvellement de cette capacité stratégique essentielle. Cette réflexion est d'autant plus pertinente que la cible initiale des 50 A400M inscrite dans LPM 2019-2025 a été revue à la baisse pour atteindre 41 appareils.