



L'AIRBUS MILITAIRE A400M

SUR LE « CHEMIN CRITIQUE » DE L'EUROPE DE LA DÉFENSE

Commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées
Commission des finances

Rapport d'information de MM. Jacques Gautier et Jean-Pierre Masseret

Rapport d'information n° 205 (2008-2009)

I. Le programme A400M

Un des plus importants programmes européens d'armement

► La réalisation de l'Airbus A400M permettra à sept Nations européennes de disposer du même avion de transport militaire tactique et logistique : Allemagne, France, Espagne, Grande-Bretagne, Turquie, Belgique et Luxembourg ■

Un avion de transport polyvalent

► L'A400M pourra effectuer des « posés d'assaut » sur pistes sommaires avec à son bord un blindé léger. Il transportera des charges très loin, très vite, en empruntant les routes aériennes civiles. Il sera ravitaillable et ravitailleur en vol pour les hélicoptères. Enfin, il sera capable d'évoluer à basse altitude au plus près des zones hostiles ■

Un moteur exceptionnel

► Le moteur de cet avion, le TP 400, construit par le consortium européen EPI réunissant le britannique Rolls-Royce, le français Snecma, l'allemand MTU, et l'espagnol ITP est

« le plus puissant turbopropulseur développé en Occident »¹. Il constitue, avec ses hélices octopales géantes de plus de 5 mètres de diamètre, un défi technique et industriel en soi ■

Une approche entièrement commerciale

► L'« approche commerciale » consiste à délivrer, au terme d'une phase unique pour le développement et la production, un nombre fixe d'avions – 180 – à un prix indexé, mais ferme : 20 milliards d'euros aux conditions économiques initiales ■

II. Des problèmes importants

Un retard de quatre ans ?

► Le 9 janvier 2009, EADS a annoncé un retard d'au moins 3 ans pour la première livraison, qui aurait donc lieu fin 2012 (au lieu de fin 2009). Le

¹ Noël Forgeard – Président d'Airbus – site Eads – décision sur la motorisation de l'A400M – Toulouse le 6 mai 2003.

nouveau calendrier communiqué aux rapporteurs est le suivant.

► Le retard du premier vol, subordonné à celui du système informatique de contrôle des moteurs (FADEC), serait de l'ordre de 2 ans. Le retard pour la première livraison serait alors de 3 ans.

► La livraison du FADEC, prévue désormais pour le mois de juillet 2009, devrait être effective en prenant une marge de sécurité nécessaire pour les adaptations, aux environs du mois d'octobre 2009.

► Le retard effectif pourrait atteindre 4 ans, si AMSL confirmait son intention de ne produire qu'un avion ou deux la première année ■

Des spécifications insatisfaites

► Les spécifications des systèmes de navigation sont également préoccupantes. Quatre systèmes en particulier présentent, selon les industriels, des retards importants :

- le *Flight Management System* (FMS) ;
- le *GPS Air Data Inertial Reference System* (GADIRS) ;
- le *Terrain-Reference Navigation System* (TRN) ;
- le *Terrain masking low level flight* (TM-LLF)².

► Par ailleurs, la masse de la structure et des systèmes de mission devrait conduire à une masse à vide supérieure de 12 tonnes aux prévisions. Selon EADS, la capacité d'emport devrait être de 37 tonnes comme prévu. Mais, bien que l'industriel s'en défende, cela pourrait réduire les performances tactiques de l'appareil ■

III. Des conséquences dommageables

Une rupture capacitaire pour les armées

► Le transport à longue distance sera fortement affecté. Dans l'hypothèse où l'A400M n'entrerait jamais en service, le taux d'atteinte de l'objectif du contrat opérationnel passerait de 18 % à 12 %.

► Le problème serait encore plus grave pour les capacités de transport tactique qui seraient divisées par deux de 2008 à 2012.

► A cela il faut ajouter la perte d'entraînement et de savoir-faire des équipages et des pilotes de la flotte de transport, particulièrement dommageable pour l'armée de l'air.

Des problèmes financiers pour les industriels

► A ce jour, EADS a provisionné 1,785 milliard d'euros dans ses comptes au titre du programme A400M. Le programme est d'ores et déjà déficitaire de 8 % de son montant. Compte tenu du retard prévu et en l'absence de renégociation contractuelle, d'autres provisions seront nécessairement inscrites dans les comptes.

► La situation des sous-contractants doit également être prise en considération. Certains d'entre eux ne seront payés que lors de la livraison des avions, ce qui les place eux aussi dans une situation financière difficile ■

² Le TM-LLF est une option qui n'a pas été demandée par la France.

IV. Comment en est-on arrivé là ?

La forte pression des Etats a abouti à un programme risqué

► Le programme A400M a bien commencé et les travaux préparatoires ont été conduits comme il convient avec, d'une part, l'harmonisation du besoin opérationnel des forces armées et, d'autre part, l'accord sur la façon de conduire le programme.

► Mais les stratégies différentes des Etats (pression sur le calendrier du gouvernement anglais, pression sur les prix du gouvernement allemand) ont conduit à prolonger les négociations plus que de mesure et à demander un avion nouveau, avec un moteur à construire et une avionique innovante, dans des délais très brefs, à des prix bas et sans contribution financière à l'évaluation des risques technologiques. Les Etats ont trouvé un industriel acceptant cela. Peut-on le leur reprocher ? ■

Les erreurs d'EADS

► Stratégiquement, EADS a cherché, sur le modèle de Boeing, à équilibrer sa production d'avions civils par une production d'avions militaires afin, notamment, de bénéficier des avantages de la recherche duale. Cette stratégie reste valable.

► Mais industriellement, EADS a sous-estimé l'ampleur du défi et, managérialement, n'a pas mis toutes les chances de son côté pour le remporter. EADS s'est engagé à réaliser un type d'avion qu'il n'avait jamais fait, sans se doter de la meilleure organisation pour le faire. Il a de surcroît formalisé cet engagement dans un type de contrat inadapté ■

Un type de contrat inadapté et un suivi défaillant

► Le dialogue indispensable entre l'industriel et le donneur d'ordres a fait défaut. En outre, le principe du juste retour a été appliqué strictement, aussi bien pour le moteur que pour l'avion.

► Enfin, la faible capacité de l'OCCAr à prendre des décisions, au moins au début du programme, le manque de dialogue entre EADS et les sous-traitants, ainsi que les problèmes d'organisation du consortium des motoristes ont conduit à retarder l'identification des problèmes et donc leur résolution ■

V. Et maintenant ?

Le scénario du pire : l'abandon du programme

► Si les Etats européens décidaient d'abandonner le programme A400M, il leur serait impossible d'acquérir un appareil aussi polyvalent et ils se trouveraient dans l'obligation d'acquérir une flotte mixte de Lockheed C130J et de Boeing C17 américains, dont la disponibilité ne serait pas immédiate et dont le prix serait prohibitif. L'industrie aéronautique européenne perdrait des milliers d'emplois et une expertise précieuse. Le transport aérien militaire resterait un quasi-monopole américain pour des décennies.

L'application rigide du contrat reviendrait à punir EADS

► Compte tenu des retards annoncés, des pénalités seraient exigibles. Ce programme se traduirait par des pertes majeures, aujourd'hui de l'ordre de 8 %.

► Ne rien changer au contrat handicaperait EADS alors que dans le même temps l'Etat fédéral américain aide massivement son industrie aéronautique et Boeing en particulier. Pénaliser EADS parce qu'il a sous-estimé les risques et surestimé ses capacités : oui. Le fragiliser : non ■

La voie raisonnable de la renégociation

► Si l'on veut préserver les emplois européens, l'expertise de nos industriels et l'autonomie de nos armées, il est indispensable de trouver un nouvel équilibre contractuel qui permette de terminer le programme dans des conditions satisfaisantes pour tous.

► C'est la responsabilité de l'OCCAR, des Etats et des industriels ■

V. Les leçons à tirer

Abandonner purement et simplement le principe de juste retour

► Le juste retour n'est pas forcément inconciliable avec les exigences industrielles, comme le montre l'exemple de l'Agence spatiale européenne (ASE). Cependant, l'ASE dispose de compétences techniques,

d'une connaissance de l'outil industriel, et de diverses prérogatives qui rendent le juste retour gérable de manière raisonnable. Faute d'équivalent à ce jour de l'ASE dans le domaine de l'industrie de défense, la règle du juste retour doit être abandonnée ■

Créer les conditions d'un dialogue responsable entre les Etats et les industriels

Cela suppose que trois conditions soient remplies. La première est d'instaurer un véritable « leadership » du côté des Etats. La deuxième est d'accepter de part et d'autre d'adapter les spécifications initiales en fonction de l'évolution du développement. Enfin, il convient de s'assurer qu'en cas de recours à un contrat de type civil le dialogue puisse avoir lieu ■

Mieux gérer les risques technologiques

Il est indispensable d'identifier conjointement les risques en amont, par des études de réduction du risque, et d'éviter de cumuler les ruptures technologiques et de mettre les risques en série sur un même programme ■



Commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées

Téléphone : 01.42.34.46.53
Télécopie : 01.42.34.47.63
46 rue de Vaugirard
75291 Paris Cedex 06

Commission des finances

Téléphone : 01.42.34.23.80
Télécopie : 01.42.34.26.06
15, rue de Vaugirard
75291 Paris Cedex 06



M. Jacques Gautier
Sénateur (UMP)
des Hauts-de-Seine
Membre de la commission des affaires étrangères



M. Jean-Pierre Masseret
Sénateur (Soc) de la Moselle
Membre de la commission des finances, co-rapporteur spécial de la mission « Défense »