

A S S E M B L É E   N A T I O N A L E

X I I I <sup>e</sup>   L É G I S L A T U R E

# Compte rendu

## Commission des Finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire

### Mission d'évaluation et de contrôle

#### Les externalisations dans le domaine de la défense

- Audition, ouverte à la presse, de M. Alain Costes, ingénieur général de l'armement (conseil général de l'armement), accompagné du colonel Philippe Samie, sur le maintien en condition opérationnelle (MCO) aérien, sur les externalisations dans le domaine de la défense

Mercredi

30 mars 2011

Séance de 17 heures 15

Compte rendu n° 2

SESSION ORDINAIRE DE 2010-2011

**Présidence  
de M. David Habib,  
Président**



**M. David Habib, Président.** Dans le cadre de nos travaux sur les externalisations dans le domaine de la défense, nous accueillons maintenant M. Alain Costes, ingénieur général de l'armement auprès de l'état-major des armées, accompagné du colonel Philippe Samie, pour évoquer le maintien en condition opérationnelle (MCO) aérien.

Monsieur l'ingénieur général, je vous laisse la parole pour une brève présentation liminaire, puis nous en viendrons aux questions.

**M. Alain Costes, ingénieur général de l'armement (conseil général de l'armement).** En tant que chef de la Mission de modernisation du MCO des matériels aéronautiques de la défense (MMAé), petite équipe de dix personnes qui rend directement compte au cabinet du ministre – dont j'ai une lettre de mission –, j'ai une vision transversale du ministère pour toutes les questions de maintien en condition opérationnelle des aéronefs, avions comme hélicoptères.

Cette fonction m'a été confiée à compter du 1<sup>er</sup> avril 2010, mais la mission a été créée en juin 2005, à la suite d'un audit qui avait montré que des progrès étaient possibles – étant précisé qu'il s'agit d'une activité dispersée entre l'état-major des armées, les états-majors de force et la DGA. L'objectif était de créer une équipe suffisamment indépendante pour promouvoir des idées novatrices.

L'une des actions majeures a été de construire un modèle de coût du MCO aéronautique, en rassemblant des informations relatives tant aux rémunérations et charges sociales qu'aux dépenses de contrats.

Étant également responsable du projet MCO aéronautique dans le cadre de la RGPP, je vous présenterai successivement, s'agissant des externalisations, les critères retenus, l'impact sur les effectifs et les gains financiers.

Les critères pouvant conduire à une décision d'externalisation, tout d'abord, sont de plusieurs ordres.

Il s'agit en premier lieu de critères opérationnels. On externalise des fonctions ou des activités qui ne sont pas critiques ou sensibles pour le contrat opérationnel des forces. *A priori*, une activité dont les forces ont besoin lorsqu'elles sont déployées ou susceptibles d'être déployées n'est pas externalisable ; à l'inverse, la possibilité d'une externalisation pourra être examinée lorsqu'il s'agit d'une activité relativement standard, se déroulant sur le territoire national, pour laquelle il existe des applications civiles ou des possibilités industrielles. La formation fait partie de cette deuxième catégorie – je pense à l'école de Dax.

Il faut aussi veiller à ce que les forces aient suffisamment d'activité de maintenance pour être capables d'assurer la permanence opérationnelle de maintenance en déploiement : pour que les avions déployés en opérations extérieures soient opérationnels, l'armée doit disposer non seulement de personnes sur place, mais aussi d'un vivier en France suffisamment large pour assurer les rotations de personnel.

Vient ensuite le critère économique. Le principe est simple. Si l'évaluation initiale – par exemple le devis d'un industriel – fait apparaître, par rapport au coût en régie, un gain supérieur ou égal à 20 %, on approfondit les travaux – lancement des consultations, recueil des offres. Il arrive que celles-ci conduisent à abandonner le projet.

Les choses ont été beaucoup plus formalisées par le ministère depuis l'été 2010. À trois moments-clés, on s'assure auprès du ministre qu'il est d'accord pour que les travaux soient poursuivis ; ce sont des jalons décisionnels. La principale raison en est que toute externalisation est assortie d'un volet social, comportant des reclassements ou des

reconversions de personnels : le ministre peut en accepter le principe et en informer les organisations syndicales, ou ne pas souhaiter aller plus loin.

Actuellement, nous travaillons sur le dossier de l'externalisation du soutien des avions Xingu ; les évaluations économiques étant favorables, le ministre nous a donné son feu vert en octobre dernier pour lancer les consultations ; les offres sont en train d'être remises. Elles seront assorties d'une évaluation actualisée du coût en régie afin de demander au ministre, au vu du gain potentiel, sa décision finale.

J'en viens – deuxième point – à l'impact sur les effectifs.

Dans le cadre de la RGPP, des objectifs annuels ont été fixés en termes de gains en effectifs sur le MCO aéronautique, aboutissant à un gain cumulé de 4 495 personnes sur la période 2008-2014 – sur un total d'un peu moins de 25 000 personnes – par rationalisation. S'y ajoute, toujours selon le mandat fixé en 2008, un gain potentiel de 750 postes par externalisation.

Au 1<sup>er</sup> janvier 2011, nous en sommes, pour les rationalisations-restructurations, à un gain de 3 199 personnes, et pour les externalisations, à un gain de 1 432 personnes. Ce chiffre inclut le transfert des ateliers de la Marine sur les bases de Bretagne au SIAé, dans la mesure où il s'agit d'un transfert entre titre 2 et titre 3 ; les externalisations « pures » hors du ministère représentent environ 500 personnes.

Troisième point : l'impact financier des restructurations et externalisations.

Les données financières du ministère nous permettent d'évaluer le coût global d'une personne appartenant au personnel de la défense : en moyenne, il est de 60 000 euros par an si l'on considère l'ensemble « rémunérations et charges sociales » (RCS) et « pensions », ces dernières représentant le tiers du total ; s'ajoutent environ 6 000 euros par an de dépenses annexes – habillement, informatique, nourriture, frais de déplacement. Sur cette base, une personne en moins représente donc une économie de 66 000 euros par an. L'économie globale apportée par les restructurations du MCO aéronautique peut ainsi être évaluée, à la fin de la période, à 300 millions d'euros par an.

Pour évaluer l'économie apportée par une externalisation, on procède différemment : on mesure l'écart entre le coût en régie et le coût du contrat. Un calcul approximatif conduit à évaluer à 15 % le gain sur les opérations réalisées ; les économies attendues à l'horizon 2015 sont d'environ 30 millions d'euros par an. Il apparaît donc que les restructurations procurent des économies plus importantes que les externalisations ; mais ces dernières ont aussi pour objectif d'apporter un service optimisé.

Quelques observations maintenant sur l'évolution du MCO aéronautique depuis 2008.

Elle a été marquée, tout d'abord, par de fortes rationalisations internes, largement aidées par la création du Service industriel de l'aéronautique (SIAé), ayant vocation à accueillir des entités qui ont des activités industrielles, quel que soit l'état-major d'origine. C'est ainsi que depuis le 1<sup>er</sup> janvier, les ateliers de maintenance de la Marine situés à Lann Bihoué, à Lanvéoc et à Landivisiau sont sous la responsabilité du SIAé ; les personnels n'ont pas bougé et font toujours le même travail, mais à moyen terme, il sera possible d'avoir une meilleure efficacité économique en optimisant la répartition de l'activité entre les différents sites du SIAé. D'autres activités sont transférées au SIAé, notamment, depuis le 1<sup>er</sup> janvier, des visites de l'armée de l'air sur les Alpha Jet, ou encore la maintenance industrielle des sièges éjectables – qui désormais ne se fait plus sur chacune des bases, mais sur le site SIAé d'Ambérieu.

Deuxième évolution importante : la clarification des responsabilités entre les états-majors, le SIAé et la SIMMAD (Structure intégrée de maintien en condition opérationnelle des matériels aéronautiques de la Défense).

En troisième lieu, « l'interarmisation » s'est développée : Groupe interarmées d'hélicoptères (GIH) à Villacoublay ; accueil d'hélicoptères de l'armée de l'air sur la base de l'armée de terre à Pau ; Rafale Marine détaché à la base aérienne de Saint-Dizier – situation difficilement imaginable il y a quelques années, mais aujourd'hui possible du fait du rapprochement des équipements et des formations.

Enfin, le SIAé développe des partenariats avec l'industrie, l'idée étant d'optimiser l'usage des gros moyens, qu'ils relèvent de l'un ou de l'autre.

J'en arrive au coût global du MCO aéronautique.

Nous l'avons évalué à 3,75 milliards d'euros en 2009. Les dépenses de personnel – RCS (rémunérations et charges sociales) et pensions, ainsi que les frais de fonctionnement associés – représentent 36 %, soit un peu plus de 1,3 milliard. La part de soutien initial des opérations d'armement, relevant du programme 146 *Équipement des forces* piloté par la DGA, représentent 0,4 milliard. Les contrats de maintenance représentent 53 %, soit près de 2 milliards, dont 20 % environ vont au SIAé et 80 % à l'industrie.

Ce travail d'évaluation lancé par la MMAé permet de suivre les évolutions du coût global du MCO aéronautique et de faire des prévisions. Entre 2005 et 2009, le coût global est resté assez stable, mais cela résulte d'un effet de ciseaux : la baisse des dépenses de personnel a compensé l'augmentation du coût des contrats. Celle-ci résulte, pour une petite part, des contrats d'externalisation, et surtout, du fait que les appareils modernes qui remplacent petit à petit les flottes anciennes sont plus chers à entretenir – phénomène qui n'est pas particulier à la France ; mais les armées parviennent néanmoins à contenir les coûts en réduisant le nombre d'appareils ainsi que le nombre d'heures de vol. Les analyses fines auxquelles nous procédons, armée par armée et puis flotte par flotte, nous permettent d'évaluer le coût du soutien dans les années à venir, compte tenu des prévisions d'activité des forces.

Dernier point : les externalisations depuis le SIAé.

Le SIAé ne réalise pas lui-même des externalisations globales dans son domaine d'activité. En revanche, il pratique la sous-traitance de capacité ou de spécialité, pour faire face à un pic de charge ou pour réaliser une tâche particulière – par exemple la peinture. Mais la sous-traitance ne représente qu'une très petite partie de sa « charge pilotée » : en 2010, sur une charge pilotée de 3,2 millions d'heures, la sous-traitance a représenté moins de 200 000 heures – l'heure n'étant ici qu'une unité de comptabilisation correspondant au travail qu'il aurait fallu faire en interne, car c'est la prestation elle-même qui est contractualisée.

Enfin, le compte de résultats du SIAé fait apparaître que les rémunérations des personnels représentent 40 % du chiffre d'affaires ; 40 % encore correspondent à des acquisitions auprès des industriels. Les industriels qui réclament une privatisation de son activité doivent être conscients de l'importance des prestations qu'il achète de toute façon à l'industrie.

**M. Louis Giscard d'Estaing, Rapporteur.** Où situez-vous la frontière entre sous-traitance et externalisation ?

**M. Alain Costes.** L'externalisation concerne une fonction complète. On peut considérer que le SIAé externalise son activité de peinture ou de décapage, dès lors qu'il la confie en bloc à l'extérieur ; il s'agit néanmoins d'un élément d'une prestation plus large. On peut en revanche parler d'externalisation véritable quand il s'agit de l'ensemble de la

maintenance des Xingu, ou encore de la fourniture d'heures de vol pour l'école de Dax : il y a alors externalisation d'une prestation complète, dans le cadre de contrats de longue durée, revus chaque année en fonction du plan de charge, et avec des obligations de résultats.

**M. Louis Giscard d'Estaing, Rapporteur.** En ce qui concerne « l'interarmisation », tous les matériels aéronautiques utilisés par plusieurs armes font-ils l'objet d'une maintenance rationalisée ?

**M. Alain Costes.** Il y a rationalisation, en ce sens que la maintenance dans son ensemble est gérée par la SIMMAD et par une seule et même équipe. Cependant cette rationalisation n'est pas complète. Tout d'abord, notamment du fait des règles de comptabilité publique, chacune des armées est propriétaire de ses rechanges, même si la SIMMAD a une vision d'ensemble qui lui permet, au vu des besoins et des stocks de chacune, de demander un mouvement de l'une vers une autre. De plus, un Puma de l'armée de l'air n'est pas absolument identique à un Puma de l'armée de terre ; les programmes de maintenance sont donc un peu différents.

**M. le colonel Philippe Samie.** Il est difficile de parvenir à une mutualisation complète sur les appareils anciens. Il existe des différences entre les armées – y compris la gendarmerie – non seulement dans le matériel et l'équipement du matériel, mais aussi dans les processus de formation des personnels, équipages comme mécaniciens. Dans ce domaine nous progressons, mais lentement.

Les vrais enjeux concernent les matériels nouveaux. C'est ainsi que pour le Rafale, ou encore pour le NH90, nous travaillons à éviter toute divergence dans les plans d'entretien, dans la formation des personnels et dans l'équipement des aéronefs. Cependant il y a nécessairement des écarts, les appareils utilisés par chaque armée devant assurer des missions spécifiques.

**M. Alain Costes.** La SIMMAD est un vecteur de cette mutualisation. Elle doit se diviser en deux entités, l'une à Bordeaux, l'autre à Paris. À cette occasion, sous l'égide du MMAé, des petites unités encore indépendantes vont être réunies à la SIMMAD.

**M. Bernard Cazeneuve, Rapporteur.** Les services du ministre de la Défense, et notamment le Secrétariat général de l'administration (SGA), nous ont indiqué que la politique d'externalisations relevait de la décision du ministre et que chaque projet devait faire l'objet d'une étude préalable. Disposez-vous néanmoins d'une marge de manœuvre, ou tout doit-il passer par le SGA et le ministre ?

Par ailleurs, je constate qu'en matière de transport aérien stratégique, on est allé loin dans la mutualisation et les externalisations, y compris par l'utilisation de matériels étrangers – je pense aux Antonov – pour le transport de matériel. Comment assurez-vous le MCO de matériels qui sont fabriqués par des étrangers et qui remplissent des missions opérationnelles stratégiques ?

**M. Alain Costes.** Les instructions du cabinet du ministre sont très strictes : il n'est pas question de se lancer dans une externalisation sans avoir eu un feu vert, sinon du ministre lui-même, au moins de son cabinet.

Pour le dossier Xingu, le cabinet nous a indiqué que, les personnels civils concernés étant peu nombreux, il n'y avait pas besoin de passer par le ministre pour lancer la consultation. En ce qui concerne les évaluations financières, nous avons établi au début nos références et nos méthodes de calcul du coût global – à partir des rémunérations et charges sociales, déterminées flotte par flotte, en tenant compte du management, de la logistique, du personnel de la SIMMAD... –, mais le SGA a créé la Mission d'appui aux partenariats

public-privé (MPPP), qui a développé sa propre méthodologie, laquelle est devenue la référence. La MPPP, au vu des dossiers initiaux du Xingu, a considéré que nous pouvions lancer la procédure, ce que nous avons fait. Actuellement, le dossier est en phase d'approfondissement pour pouvoir être présenté au ministre.

Nous appliquons donc la procédure strictement. Il reste bien quelques discussions sur ce qu'il faut comptabiliser – intégration ou non des pensions dans les rémunérations, prise en compte ou non de la manière dont les personnes peuvent être reclassées... Au SGA de préciser ces points.

**M. Bernard Cazeneuve, Rapporteur.** Cette règle doit garantir que des économies vont être dégagées au terme du processus d'externalisation. Dans les opérations dont vous avez connaissance, était-ce le cas – du moins dans le modèle de calcul, étant entendu que des écarts peuvent être constatés lors de la réalisation ?

**M. Alain Costes.** Oui. Mais il existe toujours des incertitudes dans la réalisation. Je n'ai pas de chiffres à vous présenter sur les opérations dont je suis le déroulement, les données étant trop récentes.

**M. Bernard Cazeneuve, Rapporteur.** Parmi les externalisations accomplies ces dernières années, pourriez-vous nous en citer une ou deux pour lesquelles il est possible de mesurer le décalage entre les objectifs assignés et les résultats obtenus ?

**M. Alain Costes.** Non. Je n'en sais pas plus que ce qui figure dans les documents relatifs au dossier de Dax et à celui de Cognac.

**M. Bernard Cazeneuve, Rapporteur.** Vous avez bien distingué les restructurations et les externalisations. Or quand nous voyons se déployer la réforme du ministère, nous avons le sentiment que les externalisations sont un prolongement, qui ne dit pas son nom, des restructurations en cours : on en attend qu'elles aboutissent à une diminution supplémentaire d'effectifs. Est-on sur ce chemin dans l'armée de l'air ?

**M. Alain Costes.** À l'objectif fixé aux armées de réduire leurs effectifs de 54 000 personnes, le MCO aéronautique doit contribuer à hauteur de 4 495 personnes, correspondant aux seules rationalisations. Les gains en effectifs résultant des externalisations viennent en plus – mais il existe une différence de nature : une externalisation est réversible.

**M. Bernard Cazeneuve, Rapporteur.** Les externalisations n'ont-elles pas pour but d'aller, sans le dire, bien au-delà du niveau de déflation des effectifs qui a été fixé ?

**M. Alain Costes.** Certes, une externalisation conduit en principe à une réduction d'effectifs, mais souvent les postes ainsi dégagés sont repris ailleurs, pour répondre aux divers besoins des armées.

**M. Bernard Cazeneuve, Rapporteur.** Lorsque vous pratiquez une externalisation, l'entreprise privée est-elle obligée, en vertu de l'article L. 1224-1 du code du travail, de reprendre la totalité du personnel ?

**M. Alain Costes.** L'entreprise n'a aucune obligation de reprendre les personnels. Cette obligation s'applique seulement à certaines activités de service comme la restauration.

Mais il existe, depuis septembre dernier, le dispositif de mise à la disposition de personnel. Pour nous, l'intérêt de cette mise à disposition temporaire est de raccourcir le délai de « prise de compétence » de l'industriel – qui alourdit la facture. L'inconvénient est que le décret impose une mise à disposition pour la durée du contrat et pour exercer la même activité ; l'employeur n'est donc pas libre d'utiliser ces personnels comme il le souhaite pour

optimiser son organisation – alors que si nous externalisons, c’est bien pour bénéficier d’une telle optimisation.

**M. Bernard Cazeneuve, Rapporteur.** Dès lors que l’article L. 1224-1 ne s’applique pas et que la mobilité des fonctionnaires n’est pas obligatoire, comment fait-on pour que les externalisations aboutissent à une diminution des effectifs ?

**M. Alain Costes.** L’établissement concerné doit être déclaré établissement restructuré. C’est l’une des contraintes qui nous sont imposées par le cabinet du ministre.

**M. Bernard Cazeneuve, Rapporteur.** On en revient à l’idée que l’externalisation peut être un moyen de poursuivre des restructurations au-delà de celles qui ont été annoncées.

**M. Alain Costes.** Oui, d’une certaine façon. Mais le fait de déclarer cette restructuration permet aussi aux personnels de bénéficier des aides à la mutation. Le souhait des armées est que telle personne qui fait aujourd’hui la maintenance du Xingu à Nîmes aille demain à Lann Bihoué ou à Landivisiau pour faire la maintenance du Rafale ou des Atlantique 2.

**M. Bernard Cazeneuve, Rapporteur.** Dans votre calcul de l’économie engendrée par une externalisation, incluez-vous le coût des mesures sociales d’accompagnement applicables au personnel d’un établissement restructuré ?

**M. Alain Costes.** Aujourd’hui je ne les comptabilise pas, mais on est en train de me demander de les prendre en compte dans les nouveaux calculs. Le SIAé, lui, les comptabilise car il doit les payer sur son budget.

**M. Bernard Cazeneuve, Rapporteur.** Si on ne comptabilise pas les mesures d’accompagnement social rendues nécessaires par les restructurations, comment être sûr du modèle d’économies présenté ?

**M. Alain Costes.** Le modèle que je vous ai présenté est fondé sur le coût constaté. Mais dans les travaux qui viennent d’être lancés avec la direction des Affaires financières du ministère de la Défense, visant à calculer les économies réalisées, il nous est demandé d’intégrer ce type de coûts. Dans le dossier préparatoire à une décision, nous ne les comptons pas.

**M. Bernard Cazeneuve, Rapporteur.** Il ne me paraît pas très orthodoxe, pour mesurer l’intérêt qu’il y aurait à externaliser des opérations, de ne pas prendre en compte le coût des mesures sociales d’accompagnement : cela fausse l’équation, même si je ne sais pas dans quelle proportion.

**M. le colonel Philippe Samie.** Ces mesures ne s’appliquent qu’aux personnels civils. Or les personnels concernés sont essentiellement des personnels militaires. Dans le dossier du Xingu, les personnels civils ne dépassent pas huit ou neuf personnes.

**M. Bernard Cazeneuve, Rapporteur.** Il n’en va pas de même dans toutes les opérations d’externalisation.

**M. le colonel Philippe Samie.** En effet, mais je parle du MCO aéronautique.

**M. Bernard Cazeneuve, Rapporteur.** Le problème semble se présenter différemment dans la Marine...

**M. le colonel Philippe Samie.** Nous conduisons un travail sur les postes, y compris dans l’estimation des coûts. Les postes disparaissent ou sont transférés ; mais la gestion des effectifs est une manœuvre plus délicate.

**M. Bernard Cazeneuve, Rapporteur.** Il reste que dans le cadre de la RGPP, l'externalisation est destinée à faire des économies ; il nous faut donc examiner si tel est bien le cas – d'autant que les positions divergent, y compris au sein du SGA, sur le principe même des externalisations.

**M. le colonel Philippe Samie.** Les plus grosses opérations d'externalisation, destinées à recentrer le militaire sur l'opérationnel, ont été conduites avant le lancement de la RGPP. Leurs bénéfices ont déjà été engrangés. Le reste, en effet, mérite examen.

**M. Bernard Cazeneuve, Rapporteur.** Les gains susceptibles d'être tirés d'externalisations comme celle de la fonction RHL (restauration-hébergement-loisirs) vont être plus difficiles à évaluer. Tout ce qui était facile ayant été fait, il faut se pencher sur les conditions dans lesquelles on fera le reste !

**M. Alain Costes.** Vous avez évoqué l'utilisation d'Antonov pour le transport stratégique : il s'agit de contrats de service ; on achète des heures de vol ou un service de transport – comme on fait transporter des conteneurs par un cargo. Pour des besoins ponctuels, mieux vaut pratiquer le contrat de location que posséder des matériels coûteux à entretenir.

**M. Louis Giscard d'Estaing, Rapporteur.** J'aimerais avoir des précisions sur les entreprises qui peuvent être choisies pour faire le MCO de certains types d'appareil. Je pense en particulier aux Falcon de l'ETEC et de la Marine nationale. Quels sont les critères de choix de ces entreprises ? Y a-t-il une règle d'appartenance à l'Union européenne – dont, à ma connaissance, la Suisse ne fait pas partie ? Est-il légitime que les employés travaillant sur les bases françaises relèvent d'un droit non communautaire ?

**M. Alain Costes.** Les règles communautaires imposent l'ouverture au marché européen, mais non la restriction aux pays de l'Union. Pour les Falcon, le choix ne s'est pas fait sans garde-fous : garanties professionnelles de la société, réalisation des travaux en France, respect de certaines règles du droit français. Ce système permet que s'exerce une compétition stimulante.

**M. Louis Giscard d'Estaing, Rapporteur.** Il ne faut pas que les différences de charges sociales créent des distorsions de concurrence. C'est tout le problème de Ryanair à Marseille.

**M. Alain Costes.** Il en va de même pour les Puma et les Hercules C130, dont la maintenance a été confiée à une société portugaise, dans le cadre d'une mise en concurrence : incontestablement, les charges sociales jouent dans le devis.

**M. le colonel Philippe Samie.** Il faut avoir à l'esprit ce que représentent ces contrats dans le budget total du MCO.

**M. Alain Costes.** 40 % des 2 milliards que représentent les contrats de maintenance font l'objet d'une mise en concurrence ; le reste se fait de gré à gré, certaines pièces n'ayant qu'un seul fournisseur. 7,5 % vont vers des sociétés étrangères.

**M. David Habib, Président.** Sans compter la sous-traitance que les entreprises peuvent faire à l'étranger.

**M. Alain Costes.** En effet.

**M. David Habib, Président.** Il me reste à vous remercier pour cet échange et la précision de vos propos.

## Projet MCO aéronautique



Audition du  
30 mars 2011

MISSION DE MODERNISATION  
DU MAINTIEN EN CONDITION  
OPÉRATIONNELLE (MCO)  
DES MATÉRIELS AÉRONAUTIQUES  
DE LA DÉFENSE

« Améliorer la performance du MCO  
des matériels aéronautiques du XXI<sup>e</sup> siècle »

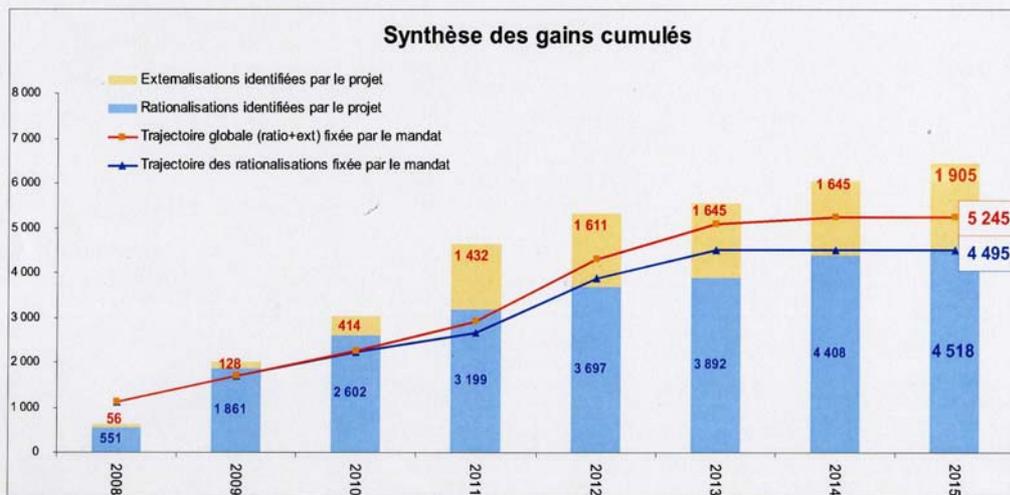
## Éléments sur le MCO aéronautique

- **Externalisations**
  - Critères
  - Impact sur les effectifs
  - Gains financiers
  
- **Evolution du MCO aéronautique depuis 2008**
  
- **Coût global du MCO – Répartition entre les acteurs**
  
- **Externalisations au SIAé**

## Externalisations

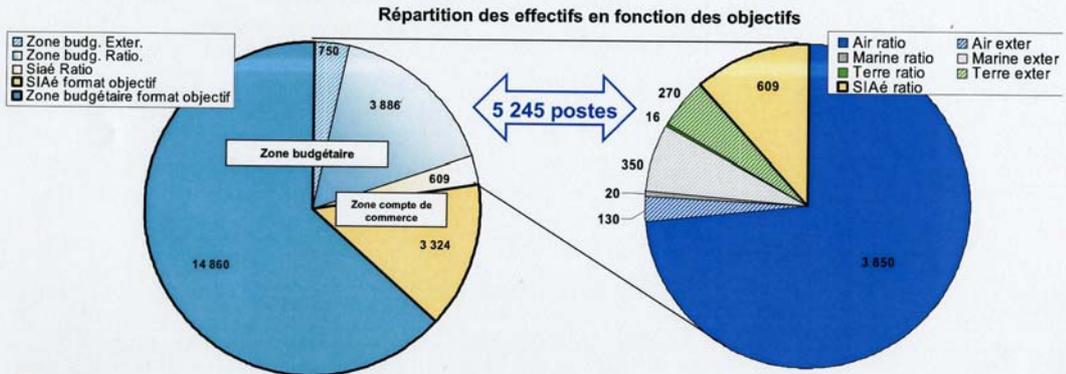
- **Processus de décision**
  - **Critères opérationnels**
    - Soutien opérationnel (NSO) : Soutien industriel (NSI)
    - Potentiel pour les OPEX
  - **Critère économique : engagement des consultations si l'estimation initiale de gain entre régie actuelle (évaluée en coût global) et externalisation > 20%**
  - **Depuis été 2010 : saisine de la MPPP pour validation de la comparaison**
    - dossier Xingu
    - dossier EFA Fr (en deux temps)
  - **Depuis septembre 2010 : application jalons MINDEF**
    - dossier Xingu
- **Liste des projets**
  - **Réalisés**
    - Fennec : notifié en décembre 2009 (5,95 M€ par an)
    - F200 : notifié en juin 2010 (20 M€ par an)
    - F10 : notifié en décembre 2010 (7 M€ par an)
    - Explorer C160 : notifié en janvier 2011 (13 M€ par an)
  - **Etudiés puis abandonnés : Falcon 50 de la marine, AlphaJet, EFA Fr**
  - **En cours**
    - Xingu : notification prévue à l'été 2011. L'actualisation de l'étude de coût est en cours avec la MPPP.
    - EFA Fr-AI : décembre 2014
    - Le Luc : décembre 2014

## RGPP : gains en effectifs du projet « MCO Aéronautique »



## Cadre du projet « MCO aéronautique »

- **Mandat fixé par lettre 12061/DEF/CAB du 25 août 2008**
  - 2008-2014 : objectif ambitieux (>22%) de gain de 5 245 postes sur un périmètre initial de 23 429 postes
    - 4 495 postes à gagner en rationalisation
    - 750 postes à gagner en externalisation (transferts vers le SIAé inclus)



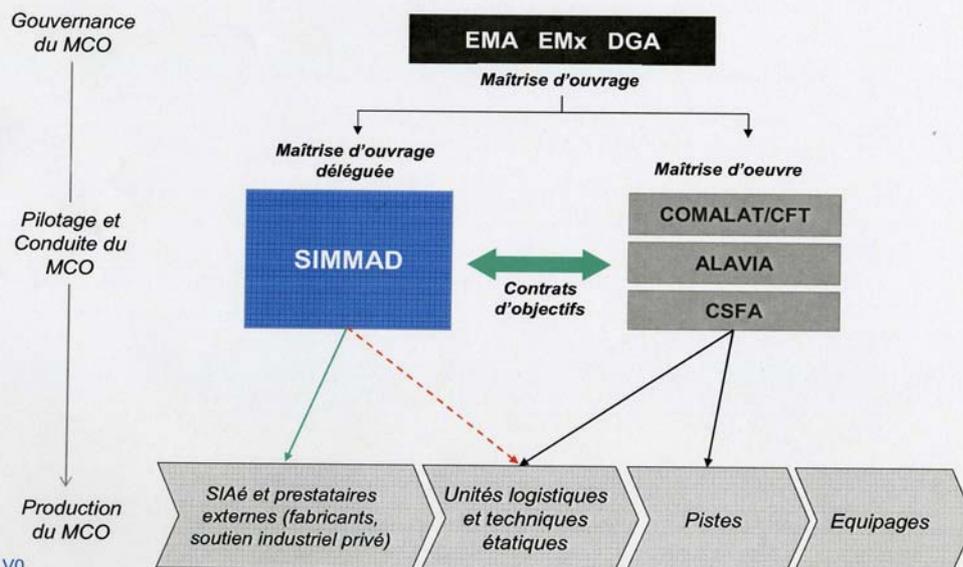
- L'armée de l'air porte l'essentiel des gains prévus (83 % de la zone budgétaire)
- Les gains attendus évoluent avec la progression des projets

V0

MCO aéronautique – mars 2011

6 / 16

## Organisation du MCO aéronautique



V0

8 / 16

## Evolution du MCO aéronautique depuis 2008

- **Fortes rationalisations internes**
  - Regroupements au sein du SIAé
  - Clarification NSO / NSI
  
- **Clarification des responsabilités**
  - Entre les EMx
  - Avec le SIAé
  - Avec la SIMMAD
  
- **Développement de l'interarmisation**
  - GIH à Villacoublay, base hélicoptères de Pau
  - RAFALE M à St Dizier
  - Gestion technique des flottes
  - Gestion des rechanges
  
- **Développement des partenariats SIAé - industrie**