



# ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

## armement

Question écrite n° 24128

### Texte de la question

M. Philippe Plisson attire l'attention de M. le ministre de la défense sur la situation de l'atelier industriel de l'aéronautique pour lequel les récentes mesures et décisions rendues publiques sur la rénovation du ministère de la défense et de la fonction publique dans le cadre de la révision générale des politiques publiques et des travaux sur le « Livre blanc sur la défense » ont créé un vague de forte inquiétude parmi le personnel. Depuis 20 ans, le ministère de la défense n'a eu de cesse de se restructurer. En 20 ans les effectifs civils sont passés de 140 000 à 80 000 et 2 000 unités ont fait l'objet de restructuration. Aujourd'hui il est question d'une énième réforme affectant la totalité du ministère. Constitué au 1er janvier 2008, le service industriel de l'aéronautique (SIAé) a déjà vu diminuer le nombre de ses personnels, par des mesures de non remplacement des départs en retraite et de restrictions de ses embauches. Malgré cela il est parvenu à conserver une capacité industrielle reconnue, en mettant en oeuvre en interne des actions de progrès et en faisant appel, chaque fois que nécessaire, à de la sous-traitance. Avant même que ne s'impose la RGPP, le SIAé a donc fait figure de bon élève pour ce qui concerne l'optimisation des moyens de défense. Les évolutions voulues par la RGPP ont déjà été mises en oeuvre : externalisation des moyens de soutien, amélioration des processus et méthodes industriels, diminution du nombre de niveaux d'intervention (regroupement du NT12 et du NT13), interarmement du maintien en condition opérationnelle (armée de l'air, marine nationale, armée de terre, gendarmerie). Malgré ces restructurations en cours, ces établissements sont à nouveau inquiets par l'annonce faite de la suppression de 6 175 équivalents temps plein. Le cas particulier de l'atelier industriel de Bordeaux permet d'illustrer le risque qu'il y aurait à appliquer la RGPP sans prendre en réelle considération les spécificités des différents ministères et de leurs composantes. L'AIA de Bordeaux est un établissement du ministère de la défense créé en 1944, employant 916 personnes à ce jour (1 400 il y a 20 ans). Ces personnels sont de différents statuts : ouvriers d'État, fonctionnaires, contractuels de droit public, militaires. Depuis septembre 2006, l'établissement accueille des représentants des armées. Ces derniers sont chargés de coordonner selon une logique de plateau les besoins des utilisateurs avec la maintenance opérationnelle réalisée sur base et la maintenance industrielle réalisée à l'AIA. Dans le cadre de la rationalisation des structures de l'armée de l'air, une équipe détachée de la base de Mont-de-Marsan effectue l'assemblage de moteurs complets M88 au sein de l'AIA. À partir de septembre 2008 ce transfert d'activité sera étendu progressivement à l'ensemble des besoins en moteurs complets M88 (Rafale) et Larzac (Alphajet). Le constat est fait que l'AIA de Bordeaux n'a pas attendu la RGPP pour contribuer à la mutualisation des moyens, humains et industriels au sein du ministère. Le savoir-faire et les compétences de l'AIA de Bordeaux sont unanimement reconnus par ses partenaires et ses clients ; ses moyens industriels positionnent l'AIA comme un outil particulièrement performant dans le monde de la maintenance aéronautique, et a attisé à plusieurs reprises la convoitise de ses concurrents. Parce qu'il est compétitif, l'AIA contribue à réduire la dépense étatique en modérant les appétits des industriels privés en matière de maintenance, en optimisant les besoins en rechanges, assurant lui-même la réalisation d'opérations de maintenance à un moindre coût ou en négociant leur coût auprès de sous-traitants. Parce que sa raison d'être est la maintenance en condition opérationnelle des turboréacteurs et des turbomachines des aéronefs des armées françaises, l'AIA est la garantie de trouver une réponse rapide aux problèmes de maintenance hors planning. Continuer à réduire ses effectifs conduirait à condamner certaines de ses activités et par là, à ce qu'il ne puisse plus assurer de façon convenable l'entretien de la flotte ancienne, voire mature, et par conséquent à

mettre en difficulté la capacité d'intervention militaire de la France. D'autre part, à ce jour, le SIAé n'a toujours pas été consulté sur la faisabilité de la maintenance de l'avion de transport militaire A400M qui est pour l'instant déléguée à Airbus Militari. L'armée de l'air souhaite que le SIAé soit désigné expert pour le TP400 (le turbo-propulseur de l'A400M), voire intégré à la maintenance. Les rôles seraient ainsi mieux répartis : le constructeur produit les rechanges, le SIAé supervise la maintenance et l'armée de l'air n'est pas l'otage d'un interlocuteur unique. Ce positionnement garantirait pour l'AIA un plan de charge plus serein pour les années à venir, puisqu'il irait au-delà de 5 ans, un certain nombre de matériels étant progressivement retirés du circuit de réparation. Eu égard à ces observations, il lui demande de bien vouloir prendre en compte les spécificités de l'AIA dans la RGPP afin que la logique appliquée ne soit pas purement comptable, de mener une réflexion sur son devenir en concertation avec les personnels militaires et civils, d'assurer la pérennisation de son activité en lui confiant des matériels nouveaux notamment la participation du SIAé au MCO de l'A400M et de son moteur TP400.

## Texte de la réponse

Le ministère de la défense s'est engagé, au même titre que l'ensemble des départements ministériels, dans la démarche de révision générale des politiques publiques (RGPP) décidée par le Président de la République et le Premier ministre. Dans ce cadre, la réorganisation des armées et des services a fait l'objet de travaux importants qui vont permettre au ministère de la défense de rationaliser ses implantations et de regrouper les services de soutien propres à chaque armée afin de générer des économies d'échelle. La rationalisation des soutiens constitue l'un des axes majeurs de la réforme, l'objectif étant d'optimiser le maintien en condition opérationnelle des matériels. La réforme a déjà été engagée pour les matériels aéronautiques avec la création, le 1er janvier 2008, du service industriel de l'aéronautique (SIAé), organisme de soutien à vocation interarmées rattaché au chef d'état-major de l'armée de l'air, qui regroupe notamment les quatre ateliers industriels de l'aéronautique (AIA) de Bordeaux, Clermont-Ferrand, Cuers-Pierrefeu et Ambérieu. La création du SIAé a ainsi permis au ministère de la défense de conserver en son sein une expertise et une capacité industrielle reconnues dans le domaine de la maintenance aéronautique. En particulier, l'AIA de Bordeaux, fort de ses moyens industriels, de la qualité de sa connexion au soutien opérationnel et de son expertise propre, s'inscrit comme un outil performant et compétitif dans le monde de la maintenance aéronautique. La gestion industrielle du SIAé se base sur une gestion prévisionnelle des ressources humaines productives, fondée à la fois sur l'évolution du plan de charge des années à venir et sur le besoin de maintenir l'expertise et le savoir-faire du service. En 2008, le comité directeur coprésidé par le chef d'état-major des armées et le délégué général pour l'armement, tenant compte de l'impératif de maintenir un flux de recrutement permettant de garantir la capacité d'action du SIAé, a autorisé l'embauche de 40 ouvriers pour compenser les départs en retraite à hauteur d'un recrutement pour deux départs prévus. Dans les années à venir, les recrutements devront néanmoins être dimensionnés au regard d'une double évolution : l'adaptation du format des flottes aéronautiques des armées à la cible fixée par le Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale et à la future loi de programmation militaire, et la participation du SIAé à l'effort général de rationalisation du soutien au sein du ministère de la défense décidé dans le cadre de la RGPP. Afin de ne pas perdre les acquis de la mutualisation des fonctions de support et d'administration déjà mise en oeuvre depuis 2000 au sein du SIAé, ces fonctions transverses conserveront leur unicité de gestion, centralisée dans chacun des AIA (par exemple achats industriels à Clermont-Ferrand, gestion financière et comptable à Cuers-Pierrefeu), en synergie avec leurs bases de défense respectives. S'agissant plus particulièrement de l'AIA de Bordeaux, cet atelier sera rattaché à la future base de défense de Mérignac. Le plan de charge de cet établissement permet d'aborder l'avenir de façon confiante, notamment en ce qui concerne le soutien des moteurs M53, M88 et T56 et la montée en puissance de l'activité sur les opérations de maintenance dite de deuxième niveau technique (NTI2). À cet égard, afin de répondre au plan de charge actuel et à venir de l'AIA de Bordeaux, c'est plus de la moitié des recrutements réalisés en 2008 par le SIAé qui ont été affectés à cet atelier. Le SIAé a également montré sa capacité à s'inscrire dans des schémas industriels en coopération (notamment avec l'entreprise Rolls-Royce pour les moteurs T56) et plusieurs scénarios sont à l'étude quant à l'implication de l'AIA de Bordeaux dans les nouveaux programmes, au nombre desquels figure le soutien du TP400, le turbopropulseur de l'A400M.

## Données clés

**Auteur :** [M. Philippe Plisson](#)

**Circonscription :** Gironde (11<sup>e</sup> circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 24128

**Rubrique :** Défense

**Ministère interrogé :** Défense

**Ministère attributaire :** Défense

Date(s) clé(e)s

**Question publiée le :** 3 juin 2008, page 4572

**Réponse publiée le :** 12 août 2008, page 6933