



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

armée de l'air

Question écrite n° 47885

Texte de la question

M. François Cornut-Gentile interroge M. le ministre de la défense sur la capacité de projection des armées françaises. Afin d'assurer la projection d'hommes et de matériels sur des théâtres d'opération lointains, la France a recours à des capacités nationales vieillissantes, dans l'attente de l'arrivée de l'avion de transport A 400 M, aux forces aériennes alliées ou à des sociétés privées françaises ou étrangères. Cette externalisation de la capacité de projection en faveur du secteur privé prend et est appelée à prendre une place croissante. Afin d'en évaluer l'importance, il lui demande de dresser le bilan pour l'année 2008 des contrats d'externalisation signés en matière de projection, en indiquant notamment leur montant financier respectif et l'identité et la nationalité des prestataires retenus.

Texte de la réponse

En complément de ses capacités de transport aérien stratégique, l'armée française a recours à des moyens aériens civils. Les données relatives aux montants des contrats et accords permettant de disposer de ces moyens aériens, ainsi que celles concernant l'origine des compagnies aériennes ayant effectué les prestations, au titre de l'année 2008, figurent dans le tableau récapitulatif suivant (ne sont pas comptés les coûts des transports de fret par voie aérienne commerciale [essentiellement du fret de faible masse envoyé en urgence] et les affrètements au profit des passagers) :

	ORGANISME AYANT passé le contrat	TITULAIRE du marché	PAYS D'IMMATRICULATION des compagnies aériennes (1)	ESTIMATION des coûts
Contrat SALIS	NAMSA	Groupelement russo-ukrainien	Ukraine Russie	34 878 423 EUR
Marché de commission	Direction centrale du commissariat de l'armée de terre (DCCAT)	Société française	Turkménistan Russie Biélorussie Azerbaïdjan Ukraine	17 742 016 EUR

Contrats d'affrètement	Structure centrale d'achat et de mandatement de l'armée de l'air (SCAM-air)	Sociétés françaises remises en concurrence à chaque affrètement	États-Unis Biélorussie Russie Emirats arabes unis Pays-Bas Espagne Kazakhstan Libye Azerbaïdjan Ghana Turquie	10 873 801 EUR
(1) Classement par ordre décroissant du montant des prestations réalisées.				

SALIS (Strategic Air Lift Interim Solution) est un contrat par lequel la France a décidé, avec plusieurs de ses partenaires de l'Union européenne et de l'Organisation du traité de l'Atlantique Nord (OTAN), d'acquérir un nombre d'heures de vol d'avions gros porteurs. SALIS représente une solution intérimaire destinée à combler les lacunes des Européens dans le domaine du transport aérien stratégique, en attendant de pouvoir disposer de leurs propres moyens dans ce domaine. Ce contrat, conclu par la NAMSA (Nato Maintenance and Supply Agency, organisme de l'OTAN ayant la personnalité juridique pour agir au nom des nations parties prenantes), permet à la France de disposer, depuis le début de l'année 2006, d'une capacité d'avions gros porteurs de type Antonov 124. L'accord prévoit la mise à disposition de deux Antonov 124 dans un délai de soixante-douze heures, de deux appareils supplémentaires sous six jours et deux autres sous neuf jours. La société russe Volga-Dnepr et la société ukrainienne ADB fournissent les aéronefs mis à disposition dans le cadre du contrat SALIS. Les montants du contrat SALIS sont connus très tardivement avec exactitude. À la complexité du découpage des frais fixes (heures de vols prépayées en totalité, partiellement ou à régler en totalité), s'ajoute la problématique des frais variables dont les factures sont adressées plusieurs mois après la réalisation des prestations. Ainsi, les coûts relatifs à l'année 2008 ne sont pas définitivement arrêtés. Toutefois, la somme indiquée dans le tableau ci-dessus est très proche du montant définitif. S'agissant des autres marchés, les armées ne font pas directement appel aux compagnies aériennes mais s'adressent au centre multimodal des transports (CMT), chargé de la planification, de la programmation et de la conduite des acheminements au profit de l'ensemble des forces armées. Son champ d'application couvre les opérations extérieures ou intérieures, dans leurs phases de projection des forces, de soutien, de relèves et de désengagement, les exercices et le soutien des forces prépositionnées et de souveraineté. Il agit dans une perspective multimodale afin d'offrir les meilleures solutions d'acheminement à ses différents clients. Pour recourir aux moyens aériens civils, le CMT utilise les différents marchés à sa disposition : SALIS, les marchés d'affrètement d'aéronefs avec remise en concurrence permanente passés par la SCAM-air et le marché de commission de transport de bout en bout, dédié au ravitaillement du théâtre d'opération afghan dans le cadre de l'opération Héraclès, passé par la DCCAT. Hormis les Antonov 124 obtenus au titre du contrat SALIS, le CMT passe par des commissionnaires de transport français qui prospectent sur le marché aérien mondial de manière à répondre aux exigences de l'appel d'offre dans les meilleures conditions opérationnelles et financières. L'origine des compagnies aériennes utilisées, qui sont toutes de nationalité étrangère, s'explique principalement par le type d'aéronef employé : Antonov 124, Iliouchine 76 et Boeing 747 cargo pour l'essentiel.

Données clés

Auteur : [M. François Cornut-Gentille](#)

Circonscription : Haute-Marne (2^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 47885

Rubrique : Défense

Ministère interrogé : Défense

Ministère attributaire : Défense

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 5 mai 2009, page 4113

Réponse publiée le : 22 septembre 2009, page 9021