



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Transport stratégique aérien

Question écrite n° 1778

Texte de la question

M. François Cornut-Gentile interroge Mme la ministre des armées sur le transport stratégique aérien. Pour la phase de projection par voie aérienne, la France a recours à l'affrètement de gros porteurs (Antonov 124) dans le cadre du contrat SALIS complété par un marché à bons de commande national attribué à la société ICS. Selon le programme annuel de performance pour 2018, le coût de l'heure de vol d'Antonov dans le cadre du contrat SALIS est fixé en moyenne à 38 600 euros pour 2017. *Via* la société ICS, ce coût s'établit en moyenne à 67 500 euros. Dans le programme annuel de performance pour 2017, les coûts mentionnés pour l'année 2016 s'établissaient respectivement à 37 000 et 49 000 euros. Si le coût de l'heure de vol *via* le contrat SALIS est resté stable, celui facturé par la société ICS connaît une hausse de 37,75 % en un an, alors que le marché à bons de commandes a été conclu pour couvrir les années 2015 à 2018. Aussi, il lui demande d'expliquer la brutale augmentation du coût de l'heure de vol des Antonov 124 lorsque ceux-ci sont affrétés *via* la société ICS et d'indiquer si ce changement tarifaire constitue une modification substantielle de l'économie du contrat de nature à le remettre en cause.

Texte de la réponse

L'intensité des engagements sur les théâtres d'opérations extérieurs et des besoins logistiques qui en découlent confronte l'armée française à un déficit capacitaire en matière de transport aérien stratégique. Pour faire face à cette situation, le ministère des armées a retenu plusieurs solutions externalisées qui ont pris la forme notamment : - d'un marché dit SALIS « Strategic airlift interim solution ». L'accord multinational SALIS, en vigueur depuis 2006, a été renouvelé en 2017 et regroupe actuellement 10 pays membres. Il permet un accès aux flottes An124 des compagnies Volga Dniepr (VDA, russe) et Antonov (ADB, ukrainienne) à travers deux marchés distincts. Les prix sont fixés et négociés par l'agence de soutien et d'acquisition de l'OTAN (NSPA). Ils dépendent de différents critères comme le volume global d'heures prépayées par les pays, les besoins effectivement exprimés ou les frais de fonctionnement de la NSPA. Toutes les heures de vol sont facturées depuis le départ de la base opérationnelle de Leipzig jusqu'au retour sur cette base, que l'avion transporte ou non le fret objet de la commande passée ; - et d'un marché à bons de commande notifié à la société ICS « international Chartering Systems » en 2015 dont l'exécution n'a pas été reconduite au-delà du 30 novembre 2017, pour sa dernière année. Ce contrat avait permis d'affréter différents types d'aéronefs selon des catégories prédéfinies (capacités d'emport et présence ou non de rampes d'accès) et d'accéder à des avions de type An124 mais aussi à d'autres appareils tels que IL76, B747, An225, B777, B767, B737 ou An12. Le prix comprenait le coût à l'heure de vol, complété par des frais variables sur justificatifs ou forfaitisés. Seules les heures de vol durant lesquelles l'aéronef transportait effectivement le chargement correspondant à la commande passée étaient payées. Pour 2017, la France avait réservé 300 heures de vol sur le contrat SALIS. Environ 900 heures ont finalement été réalisées au travers de ce contrat. Le contrat ICS a été utilisé à hauteur de 210 heures de vol en 2017. S'agissant de l'évolution du prix moyen de l'heure de vol dans le cadre des marchés ICS et SALIS, celle-ci est reprise dans le tableau suivant :

Année	2014	2015	2016	2017
SALIS	37 400 €	42 700 €	42 700 €	52 749 €
ICS	55 500 €	66 500 €	66 500 €	67 500 €

Il apparaît que le prix moyen de l'heure de vol ICS, qui incluait une part fixe et une part variable (1) est en augmentation de 1,5 % entre 2016 et 2017. Cette augmentation est due aux fluctuations du dollar et non à une modification des tarifs décidée par le prestataire. Comme indiqué ci-dessus, le coût des heures de vol de ces deux marchés ne peut pas être comparé directement du fait des différences de comptabilisation de ces heures (facturation de la totalité des heures aller et retour pour SALIS, facturation des seules heures durant lesquelles l'aéronef porte le chargement pour ICS). Un nouveau processus contractuel est en cours d'instruction pour 2018, sur la base d'une analyse nouvelle des besoins et de l'offre qui vise à optimiser la cohérence de l'architecture contractuelle globale. (1) englobant notamment les frais de carburant, les droits de trafic, les taxes aéroportuaires et l'hébergement des équipages. La donnée figurant dans le projet annuel de performance 2017 de la mission ministérielle « Défense » au titre du coût moyen de l'heure de vol du marché ICS n'incluait pas la part des frais variables.

Données clés

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

Circonscription : Haute-Marne (2^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 1778

Rubrique : Défense

Ministère interrogé : [Armées](#)

Ministère attributaire : [Armées](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [10 octobre 2017](#), page 4770

Réponse publiée au JO le : [13 mars 2018](#), page 2101