



14ème législature

Question N° : 100918	De M. François Cornut-Gentille (Les Républicains - Haute-Marne)	Question écrite
Ministère interrogé > Défense		Ministère attributaire > Défense
Rubrique > défense	Tête d'analyse >opérations extérieures	Analyse > services externalisés. rapport. recommandations.
Question publiée au JO le : 29/11/2016 Réponse publiée au JO le : 14/03/2017 page : 2216 Date de changement d'attribution : 07/12/2016 Date de renouvellement : 07/03/2017		

Texte de la question

M. François Cornut-Gentille interroge M. le ministre de la défense sur le transport stratégique. Ne disposant pas de capacité de transport stratégique pour les gros volumes au profit des forces engagées sur des théâtres extérieurs, l'état-major des armées a recours à l'externalisation par le biais du marché SALIS et du marché à bons de commande d'affrètement d'avions cargo attribué à un groupement dont le mandataire est la société International chartering systems (ICS). Dans son rapport particulier sur les opérations extérieures de la France 2012-2015, la Cour des comptes se montre très critique sur les modalités de cette externalisation. La haute juridiction financière observe ainsi que « les éléments du bilan des surcoûts OPEX de 2013, année au cours de laquelle le recours à ces contrats a été massif du fait de Serval, sont également très défavorables au contrat ICS », le coût de l'heure de vol facturée par cette société étant largement supérieur à celui facturé dans le cadre du contrat SALIS. La Cour des comptes souligne d'ailleurs que « la non utilisation en 2015 de la totalité des heures de vol prévues *via* SALIS, pourtant prépayées par la France, constitue à cet égard une anomalie ». Cette anomalie relevée dans un rapport daté d'octobre 2016 aurait dû amener le ministère de la défense, déjà confronté à des surcoûts Opex particulièrement élevés, à reconsidérer les contrats externalisés en cours de transports stratégiques. Au lieu de cela, le marché conclu avec la société ICS a été reconduit en novembre 2016 pour l'année 2017 par le centre du soutien des opérations et des acheminements (CSOA) rattaché à l'état-major des armées, et le service spécialisé de la logistique et du transport (SSLT) du commissariat des armées. Cette précipitation ne peut que susciter l'étonnement. Aussi, il lui demande d'expliquer les raisons qui amènent le ministère de la défense à poursuivre sa politique d'externalisation du transport stratégique selon des modalités et avec des acteurs qui font l'objet de vives critiques de la part de la Cour des comptes, celle-ci allant jusqu'à parler d'anomalie.

Texte de la réponse

Le centre du soutien des opérations et des acheminements (CSOA) est l'organisme de l'état-major des armées chargé de mettre en œuvre les acheminements et le soutien au profit des opérations. Dans le domaine de l'affrètement, il remplit cette mission en tenant compte de deux impératifs : la satisfaction du besoin opérationnel et la recherche de la performance économique. Il convient d'observer que l'intensité des engagements sur les théâtres d'opérations extérieurs et des besoins logistiques qui en découlent confronte actuellement l'armée française à un déficit capacitaire s'agissant du transport aérien stratégique. Pour faire face à cette situation, le ministère de la défense a retenu plusieurs solutions externalisées qui prennent la forme : - d'un accord-cadre d'affrètement en urgence qui comporte trois lots relatifs aux passagers, au fret et au fret hors gabarit. Cet accord permet de couvrir,

au moyen d'un marché subséquent, un besoin inopiné qui ne peut être satisfait par les autres outils d'affrètement aérien. Sept candidats sont présélectionnés et consultés pour chaque lot. Les offres proposées par les titulaires lors des consultations comprennent un prix global de la prestation, qui, au-delà des aspects techniques, tient compte de la difficulté éventuelle à trouver le vecteur de transport adéquat ; - d'un marché national d'affrètement d'avions cargos : ce marché à bons de commande, notifié à la société ICS « International Chartering Systems » le 6 janvier 2015, avec une date d'effet au 9 février 2015, permet d'affréter différents types d'aéronefs selon des catégories prédéfinies (capacités d'emport et présence ou non de rampes d'accès). Il offre la possibilité d'accéder aux avions de type AN124 (l'un des plus gros porteurs au monde), mais aussi à d'autres appareils (IL 76, B747, C17, AN 225, B777, B767, B737 et AN12). Ce marché a été conclu pour une durée totale de 4 ans comprenant 4 périodes de reconduction expresse. La 2ème reconduction, intervenue en novembre 2016, couvre la période du 1er janvier au 31 décembre 2017. Les 3ème et 4ème reconductions sont respectivement prévues avant les 31 décembre 2017 et 31 décembre 2018 pour les périodes allant du 1er janvier au 31 décembre 2018 et du 1er janvier 2019 à la veille de la date anniversaire de la prise d'effet du marché, soit le 8 février 2019. Il est à noter, à cet égard, que les marchés de transport sont généralement construits selon cette architecture périodique, avec reconduction expresse et non tacite, afin de limiter l'engagement financier dans le temps. Par ailleurs, le principe général appliqué pour ce marché est celui d'un coût à l'heure de vol, complété par des frais variables sur justificatifs ou forfaitisés. Seules les heures de vol durant lesquelles l'aéronef transporte effectivement le chargement correspondant à la commande passée sont payées. Dans le cadre du premier marché de ce type passé en 2011, le délai de commande était de plus de 60 jours. Ce délai très contraignant a pu être ramené à 20 jours lors du renouvellement, par avenant, de l'accord-cadre, puis au titre du nouveau marché d'affrètement d'avions cargos applicable depuis février 2015 ; - d'un marché dit SALIS « Strategic airlift interim solution ». Dans le cadre de ce contrat multinational, 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 (ou du terrain sur lequel se trouvait l'avion au moment de la commande) jusqu'au retour sur cette base (ou sur un autre terrain à partir duquel l'avion pourra effectuer une autre mission), que l'avion transporte ou non le fret objet de la commande passée. En 2016, 591 heures de vol d'appareil de type AN124 ont été consommées, soit 550 heures prépayées et 41 heures additionnelles. Le choix de recourir en priorité à l'un de ces contrats, dont les caractéristiques opérationnelles et financières sont différentes, est d'abord dicté par la recherche de l'efficacité économique. Une étude amont est ainsi systématiquement réalisée afin d'évaluer le coût de chaque scénario envisageable. Au-delà de l'aspect strictement économique, ce choix est également commandé par des impératifs d'ordre opérationnel tels que l'urgence de la mission. D'autres critères sont pris en compte comme les contraintes techniques, la garantie de pouvoir accéder à la flotte des plus gros porteurs, toujours fortement sollicitée par plusieurs pays en cas de crise et la nécessité de diversifier les moyens d'accès à une ressource comptée pour s'assurer de la disponibilité de ces porteurs. Les trois marchés d'externalisation correspondent donc chacun à un périmètre propre de validité, et donnent globalement satisfaction.