



14ème législature

Question N° : 76	De M. François Cornut-Gentille (Union pour un Mouvement Populaire - Haute-Marne)	Question écrite
Ministère interrogé > Défense		Ministère attributaire > Défense
Rubrique > défense	Tête d'analyse > armée	Analyse > aéronefs. coût.
Question publiée au JO le : 03/07/2012 Réponse publiée au JO le : 22/01/2013 page : 810 Date de renouvellement : 08/01/2013		

Texte de la question

M. François Cornut-Gentille attire l'attention de M. le ministre de la défense sur les aéronefs militaires. Pour accomplir leurs missions, les armées disposent de plusieurs types d'aéronefs, avions et hélicoptères. Outre la réponse au besoin opérationnel, la décision d'acquisition repose sur le coût initial, mais aussi celui lié à la maintenance et à celui de l'heure de vol. Ce dernier coût donne lieu à de nombreuses polémiques qui ne tiennent pas compte de la valeur ajoutée technologique. Des divergences d'estimation se sont également faites jour. Aussi, il lui demande de préciser le coût budgétaire de l'heure de vol pour chacun des aéronefs, avions et hélicoptères, en service dans les armées.

Texte de la réponse

Depuis 2005, la mission de modernisation du maintien en condition opérationnelle des matériels aéronautiques (MMAé) du ministère de la défense a mis en place une méthode et un outil pour, d'une part, évaluer les dépenses réalisées annuellement pour assurer le maintien en condition opérationnelle (MCO) de chacune des flottes, d'autre part, établir une estimation du besoin financier à un horizon de 15 ans. La méthode de calcul du coût du MCO par appareil prend en considération les dépenses en personnel (rémunérations et charges sociales - RCS), les dépenses d'entretien programmé des matériels (EPM), ainsi que les dépenses de soutien. Cette méthode, qui bénéficie des apports du système d'information budgétaire interministérielle CHORUS, fait actuellement l'objet de réflexions menées dans le cadre des travaux engagés par le ministère de la défense, auxquels participe la MMAé, visant à doter le ministère d'une solide comptabilité analytique (GT ARAMIS). Ainsi, et de façon synthétique, entre 2005 et 2010, la dépense globale de soutien (RCS + EPM + budgets de fonctionnement) s'est établie entre 3 300 et 3 400 millions d'euros (M€), avec un EPM en augmentation et des RCS en diminution, du fait de l'application de la révision générale des politiques publiques depuis 2007, alors que l'activité aérienne a diminué de 13 % et le parc de 21 % sur cette même période. Par ailleurs, il convient d'indiquer que, pour une même flotte, certaines dépenses varient - parfois de façon importante - d'une année sur l'autre. Ces variations traduisent les phases successives dans lesquelles se trouvent les flottes lors de leur évaluation : « début de vie » (les aéronefs volent peu et le matériel n'est pas mature : les coûts à l'heure de vol sont donc élevés et peuvent augmenter si des compléments d'investissements sont nécessaires), « maturité » (le coût décroît avec l'augmentation des heures de vol et l'amélioration de la fiabilité et de la connaissance des appareils), ou « fin de vie » (plusieurs phénomènes concourent alors à l'augmentation du coût de soutien à l'heure de vol, notamment l'usure des matériels entraînant une maintenance supplémentaire ; l'apparition d'obsolescences nécessitant un traitement coûteux ; les évolutions du matériel imposées par les industriels). Enfin, et d'une façon plus générale, le coût à l'heure de vol demeure tributaire de l'activité aérienne et du nombre d'aéronefs disponibles (en parc et en service), mais également de l'architecture contractuelle



(renouvellement des contrats, nature des prestations, aléas techniques, et échéances d'opérations majeures d'entretien). Le tableau ci-après présente, pour les aéronefs de la flotte française, des moyennes des coûts du MCO par heure de vol constatés en 2010.

TYPE D'AÉRONEF	MOYENNE DES 3 COÛTS les plus importants	MOYENNE DES 3 COÛTS les moins importants
Avions	26 235 €	1 344 €
Hélicoptères	32 480 €	4 323 €