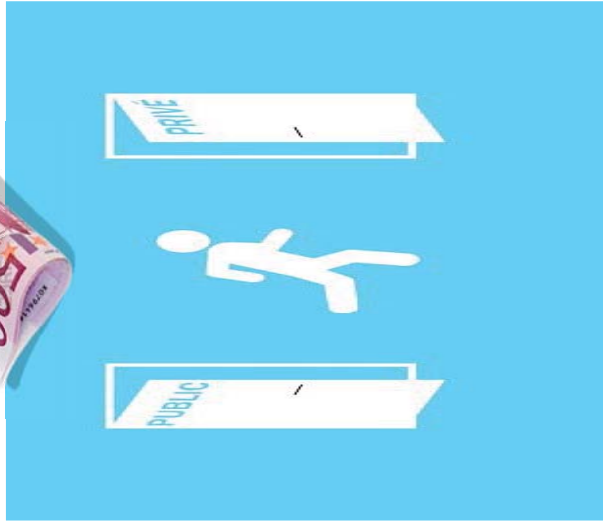


Il paraît qu'il faut faire des économies, c'est autrement plus facile sur le dos des personnels !

Dans ces temps de disettes budgétaires, on peut s'en étonner, cela profiterait-il à certain ? Cette interrogation mériterait bien quelques recherches afin de lever toute ambiguïté.



Des faits plus troublants encore contenus dans un dossier transmis à des organismes du ministère de la défense et chargés des acheminements et de la passation des marchés mettraient en cause plusieurs acteurs concernés par l'attribution et la mise en œuvre de marché à bons de commande. Il souligne les relations troubles entre certains intervenant (civils et militaires) et pour certains la seconde carrière commencée aussitôt quittée le ministère dans les sociétés avec lesquelles ils traitaient.

Il semble bien qu'aujourd'hui dans notre ministère comme dans la vie politique, une remise à plat des pratiques et une vraie moralisation de celles-ci soient plus que nécessaire. Comme il est souligné dans ce rapport : « à la Cour des comptes, aux ministères concernés et aux institutions d'approfondir les investigations du parlement afin d'éviter les risques de conflit d'intérêts et autres trafics d'influence qu'engendrent les secondes carrières ». Espérons qu'il sera entendu.

Autre question d'importance, les appareils utilisés pour ces transports (Antonov 124) affichent 30 ans d'âge, combien de temps pourront-ils encore être utilisés ? Si on peut penser qu'au prix de remise à niveau et de réduction du parc ils puissent atteindre 2030, au-delà quelles solutions aurons-nous !

Pour l'heure aucun programme français ou européen permettant de pallier cette disparition n'est à l'étude, ni même l'acquisition de moyens propres, aucun responsables politiques ou militaires n'a abordé le sujet.

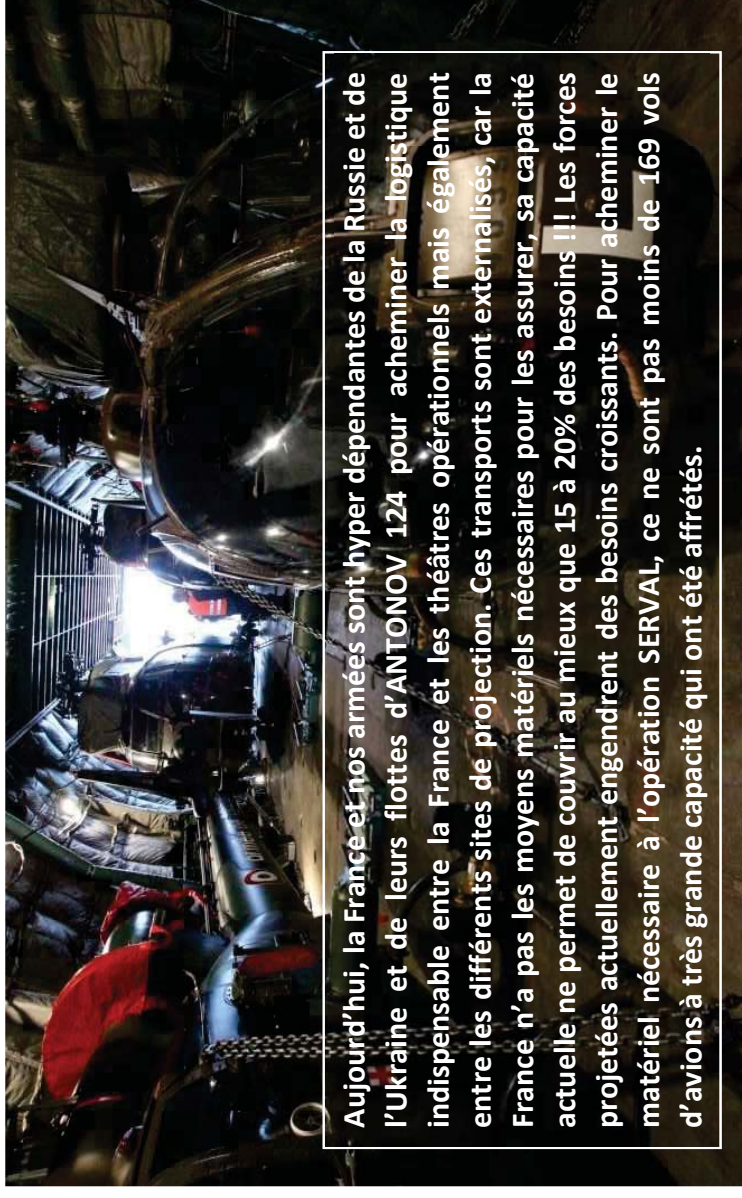
Il serait pourtant grandement temps d'y réfléchir pour eux s'ils souhaitent ne serait-ce qu'un peu préserver l'autonomie stratégique de la France. Ou du moins ce qu'il en reste !

Des réflexions qui ramènent à la revendication CGT d'un pôle public national de défense et d'un contrôle citoyen des questions de défense. Pour mémoire :

Un pôle public national de défense (PPND), proposé par la CGT, doit permettre une réappropriation de la maîtrise publique des industries d'armement. La fabrication et le commerce des armes doivent faire l'objet de mesures renforcées, notamment avec la mise en place d'un contrôle strict de la production et commercialisation des armes par le Parlement, ce qui garantirait l'indépendance et la souveraineté de la Nation. Il faut instaurer la démocratie par l'intervention citoyenne sur les questions de défense et celle des salariés sur la gestion des établissements, industries et groupes concourant aux missions de la Défense".

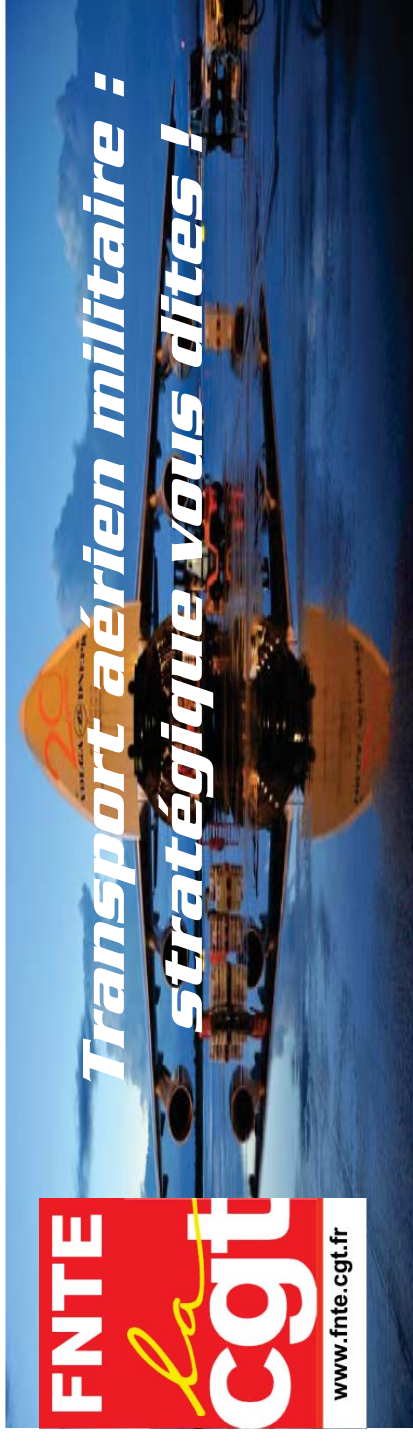


Mais leur intérêt est sûrement ailleurs surtout dans la période actuelle ou sauvegarder son siège, sa petite place au soleil, ses petits avantages est plus important que tout le reste.



Aujourd'hui, la France et nos armées sont hyper dépendantes de la Russie et de l'Ukraine et de leurs flottes d'ANTONOV 124 pour acheminer la logistique indispensable entre la France et les théâtres opérationnels mais également entre les différents sites de projection. Ces transports sont externalisés, car la France n'a pas les moyens matériels nécessaires pour les assurer, sa capacité actuelle ne permet de couvrir au mieux que 15 à 20% des besoins !! Les forces projetées actuellement engendrent des besoins croissants. Pour acheminer le matériel nécessaire à l'opération SERVAL, ce ne sont pas moins de 169 vols d'avions à très grande capacité qui ont été affrétés.

Montreuil, mai 2017



Un peu justik Jean-Yves, appelle Vladimir.

Un rapport récent de la commission des finances, de l'économie et du contrôle budgétaire pointe du doigt un certain nombre de défaillances déjà révélé par ailleurs par la Cour des comptes en 2016 et des pratiques plus que discutables, pour ne pas dire douteuses, dans la passation des marchés affrétés.



Pour ne rien arranger, le parc français est, comme pour beaucoup de ses matériels, vieillissant et les contraintes issues de ce besoin ne l'améliorent pas, augmentant le coût de sa maintenance. Pour les vols stratégiques (de France vers les zones de projection) seulement 2 A340 et 3 A310 affichant respectivement 22 et 30 ans d'âge, 11 C135 et 3 KC135 affichant la moyenne d'âge vénérable de 50 ans essayent de couvrir les besoins. Au vu de leur âge canonique, il n'est pas bien compliqué de comprendre qu'ils ne peuvent assurer toutes les missions actuelles. Quant aux vols tactiques (sur zone), ils sont assurés par les « honorables TRANSALL » dont ils ne restent que 21 exemplaires.

Là encore, on est bien loin des besoins réels. Et malgré les efforts des femmes et des hommes de l'AA et du SIAé pour maintenir la disponibilité, cette flotte est à bout de souffle.

L'urgence est donc bien à son renouvellement.

La commande de 12 A330-MRTT dont les premiers exemplaires devraient arriver en juin 2018 redonnera un peu de potentiel au transport. Mais il ne faut pas rêver, les capacités de cet appareil demeurent limitées et sont loin de couvrir le besoin. Quant à l'A400M, il est censé répondre aux failles existantes dans le transport tactique et stratégique.

On en est loin puisque la disponibilité de cet appareil est catastrophique (1 sur 10) et comme le dit le rapport,

« Il convient de mettre un terme à l'illusion de l'A400M avion stratégique ».

Là où l'on peut mettre 11 containers dans un Antonov 124, seulement 2 prennent place dans le cargo d'un A400M. Cet avion ne peut donc pas être la solution.

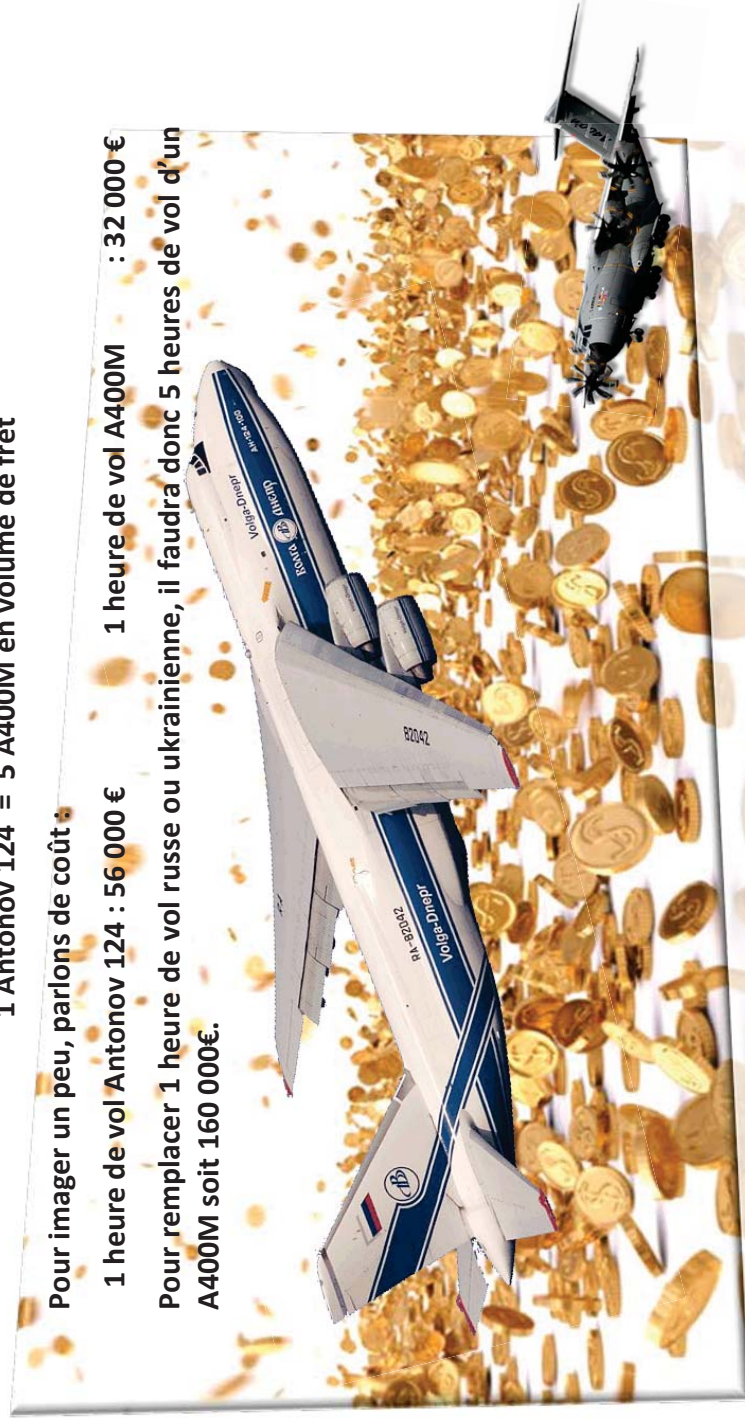
1 Antonov 124 = 5 A400M en volume de fret

Pour imaginer un peu, parlons de coût :

1 heure de vol Antonov 124 : 56 000 €

1 heure de vol A400M : 32 000 €

Pour remplacer 1 heure de vol russe ou ukrainienne, il faudra donc 5 heures de vol d'un A400M soit 160 000€.



Voilà comment par manque de volonté d'affecter les moyens nécessaires à l'achat d'appareil capables de satisfaire nos besoins en toutes circonstances (conflictuelles ou non), nos politiques ont rendu nécessaire l'externalisation de l'acheminement aérien militaire.



Toutes les interventions et projections actuelles ne sont rendues possible que par les capacités de la Russie et de l'Ukraine de disposer d'avions de grande capacité. Nous sommes là devant un « abandon de la souveraineté occulté mais bien réel ».

Occulté car sur le sujet le ministre de la défense reste muet et est bien loin d'être aussi prolix que sur d'autres comme les ventes à l'export par exemple. Occulté aussi car il est plus prestigieux et valorisant de parler du Charles de Gaulle, de SNLE (sous-marin nucléaire lanceur d'engins), de Rafale que des dromadaires volants que sont les avions de transport.

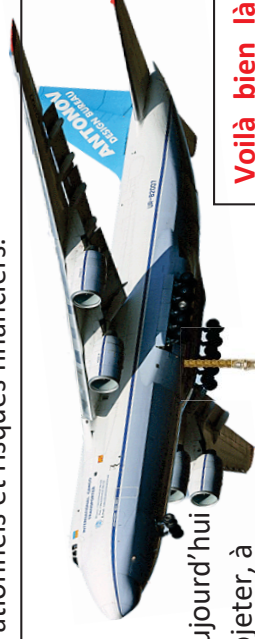


Dans la période actuelle ou « **ECONOMISER** » est le maître mot, il y a là un paradoxe.

Tout ceci a un coût. Là encore le ministère, comme celui du budget, est beaucoup moins regardant que lorsque l'on parle du coût d'un ouvrier ou d'un fonctionnaire. Dans ces derniers cas, la solution ne se fait pas attendre, suppression de postes et abandon de l'activité.



Il est étonnant également de voir comment le code des marchés publics peut s'appliquer, ou pas et qu'opter pour les solutions les moins onéreuses et ainsi économiser les deniers de l'état, donc les nôtres n'est pas une priorité. Les chiffres cités dans le rapport de la cour des comptes comme dans celui de l'assemblée nationale le démontrent bien. Là où les industriels soulignent qu'il ne faut jamais se reposer sur un seul fournisseur, le ministère de la Défense se le permet. Ceci le place sans recours possible devant de sérieux risques : risque opérationnels et risques financiers.



Pour faire simple, aujourd'hui notre capacité à projeter, à entretenir et à ravitailler nos

forces repose sur le bon vouloir d'une société privée russe, d'une société privée ukrainienne et d'une

composante du ministère de la Défense russe. Ce sont les seules, hormis les États-Unis, à disposer de moyens de très grandes capacités.

Voilà bien là une véritable épée de Damoclès suspendue au-dessus de la France par la Russie et l'Ukraine. Tous les beaux discours de nos gouvernants n'y changeront rien, notre indépendance n'est que virtuelle.

La Russie s'en est d'ailleurs servi en représailles en septembre 2015, lorsque le président de la république a mis fin au contrat sur les BPC et annulé leur livraison : plus de vol de la société russe TTF224 au profit de la France.



La masse financière brassée par une minorité sans réel contrôle de l'autorité de tutelle ou peut être sans réelle volonté de la faire a également mené à des gaspillages d'argent public en n'utilisant pas des heures de vol prépayées, mais en favorisant un prestataire par bons de commandes unitaires. De même pourquoi traiter avec une société basée en France pour le transport stratégique alors que l'on traite avec cette même société, mais à Singapour pour le transport tactique ?

