



AirTanker Service : quel pari pour la RAF ?

La private finance initiative (PFI), ou partenariat public-privé en français, est un processus largement utilisé par le gouvernement britannique ; il consiste en un financement par le secteur privé d'équipements publics. Ainsi, le Ministry of Defence (MoD) use en priorité de ce financement, à l'image du partenariat Future Strategic Tanker Aircraft (FSTA) établi entre la Royal Air Force (RAF) et AirTanker.

Le FSTA : une prestation garantie pour la RAF ?

Le consortium *AirTanker* est une compagnie aérienne créée pour mettre en œuvre le FSTA. Elle est composée des sociétés *Babcock*, *Cobham*, *Airbus Group*, *Rolls-Royce* et *Thales*. Le contrat doit fournir à la RAF une flotte de 14 *Airbus A330 Multi Role Tanker Transport (MRTT)*. L'armée de l'air britannique a préalablement défini la configuration des avions modulable en fonction de ses besoins. Les aéronefs assurent le ravitaillement en vol, le transport de passagers ou de fret et l'évacuation médicale.

Le contrat couvre une période longue de 27 ans pour que l'entreprise puisse amortir ses investissements. Selon l'accord, sur les 14 avions la société peut en affréter 5 à des compagnies privées afin d'accroître ses bénéfices, les 9 autres constituent une « flotte noyau »¹ réservée à la RAF. Ainsi en avril 2014 a eu lieu le premier vol d'un *A330 MRTT* au profit de l'agence de voyage *Thomas Cook*. La RAF reste cependant prioritaire pour l'utilisation des avions. Selon l'inscription des aéronefs sur le *Military* ou le *Civil Aircraft Register*, les pilotes et le personnel de cabine dépendent de la RAF ou d'*AirTanker*. Les civils employés par l'entreprise sont temporairement intégrés à la réserve en tant que *Sponsored Reserve*.

Quels bénéfices pour la RAF ?

Transférer à un opérateur privé les fluctuations et les risques liés aux investissements permet théoriquement au MoD de lisser et de mieux contrôler ses dépenses. *AirTanker* s'est engagé à financer la construction et l'exploitation des avions, ainsi que les infrastructures nécessaires. La formation des pilotes est également à sa charge. En outre, le contrat engage la société à une immédiateté et à une obligation de résultats en termes de disponibilité et d'efficacité opérationnelle.

Le programme FSTA est censé réduire les coûts de la flotte britannique grâce au remplacement des *VC-10K* et des *L-1011*, qui ont respectivement effectué leurs derniers vols en septembre 2013 et en mars 2014. De plus, la RAF n'a pas besoin en permanence de la totalité de ses appareils en vol, elle se contente donc d'acheter des heures de vol. Le *MRTT* est un avion dont la polyvalence fait figure d'exemple. Avion rapide à mettre en œuvre², ses capacités en terme de ravitaillement en vol et de transport logistique ne sont plus à démontrer.

Résultats concluants ou illusion budgétaire ?

Alors que les Britanniques envisageaient la PFI comme la meilleure solution d'un point de vue économique, ce processus n'est de fait pas le plus adéquat. Conséquemment, le ministère y perd une certaine compétence technique. Partant, le MoD ne dispose pas d'une assez bonne visibilité sur les bénéfices du consortium *AirTanker*. Le contrat a déjà dépassé les budgets alloués et avoisine les 12,3 milliards de livres sterling au lieu des 10,5 prévus initialement. A cela s'ajoutent les 450 millions que verse annuellement le MoD à *AirTanker*. Plus encore, 48 millions viennent alourdir la facture du fait de financements en conseil, en soutien aux concurrents, en coûts internes et en direction du projet. Le choix d'une PFI semble participer d'une logique d'opportunisme budgétaire qui peut être analysée comme un outil de déconsolidation de la dette publique.

Plus encore, l'impératif d'autonomie stratégique et de réversibilité nécessite le maintien de capacités de la RAF afin de pouvoir pallier toute défaillance (économique, politique, sécuritaire) du prestataire. Aussi, la contractualisation ayant duré 9 ans, soit deux fois plus que prévu, les *VC-10* et les *L-1011* ont dû être maintenus en service avec un coût qui a dépassé les 500 millions de livres sterling. Le modèle britannique confirme les difficultés liées à l'externalisation de capacités opérationnelles.

Si le modèle britannique a été suivi avec attention, l'application en France d'un tel système n'est pas forcément envisageable du fait des risques économiques trop importants. En outre, la dimension stratégique du ravitaillement en vol est très liée à la dissuasion nucléaire et donc à la souveraineté nationale française, ce qui n'engage pas à son externalisation.

Ces propos ne reflètent que l'opinion de l'auteur.

1. « core fleet »

2. 1h30 pour un processus standard