



ÉTAT-MAJOR DES ARMÉES : *division emploi*.

**INSTRUCTION N° 922/DEF/EMA/EMP/1 modifiant l'instruction n° 120/MA/EMA/EMP/BTMS du 12 janvier 1966 (BOC, 1974, p. 1727; BOEM 123\*) relative aux transports aériens effectués par moyens militaires sur demande d'administrations publiques étrangères au département de la défense (édition 1974).**

*Du 30 mai 2007*

NOR D E F E 0 7 5 1 0 2 9 J

---

*Précédent Modificatif :*

2 juin 1995 (BOC, p. 3128 ; BOEM 123\*).

*Texte modifié :*

Instruction n° 120/MA/EMA/EMPL/BT/MAS du 12 janvier 1966 (BOC, 1974, p. 1727. ; BOEM 123.2.3.2) modifiée.

*Référence de publication :* BOC N° 14 du 19 juin 2007, texte 16.

---

L'instruction n° 120/MA/EMA/EMP/BTMS du 12 janvier 1966 est modifiée comme suit :

1. Remplacer le chapitre IV « TARIFS » par le chapitre IV suivant :

## **« CHAPITRE IV**

### **TARIFS.**

#### **1. DÉFINITION DES TARIFS.**

##### **1.1. Tarif "passager - kilomètre".**

C'est le prix du transport d'un passager sur une distance de un kilomètre. La distance à prendre en considération pour la facturation du transport est la distance orthodromique entre le point d'embarquement et le point d'arrivée du voyageur, sans tenir compte des escales intermédiaires.

Ce tarif est appliqué lorsque le transport demandé ne requiert pas la mise en œuvre d'un aéronef spécialement affecté à ce transport.

Le tarif est unique pour toutes les zones géographiques (tableau A).

Une réduction est consentie pour les enfants.

##### **1.2. Tarif « kilogramme - kilomètre ».**

Ce tarif est employé pour le transport du fret dans les mêmes conditions que le tarif précédent.

Le tarif est unique pour toutes les zones géographiques (tableau A).

Des coefficients de réduction sont appliqués lorsque le tonnage à transporter inscrit sur une même lettre de transport (bulletin T.M. 6) atteint 250 ou 500 kilogrammes.

### **1.3. Tarif « affrètement aéronef ».**

Ce tarif est appliqué lorsque le transport demandé requiert la mise en œuvre d'un aéronef et d'un équipage spécialement affectés à ce transport.

Le coût d'affrètement d'un appareil est composé de frais fixes et de frais variables qui sont rapportés à l'heure de vol.

Le tableau B donne le montant du coût global de l'heure de vol, somme des frais fixes et variables, pour chaque aéronef de transport et de liaison.

Dans les cas exceptionnels de missions sortant du champ d'application de la présente instruction, notamment pour les missions non couvertes par les contrats d'assurance ou exécutées avec des aéronefs affrétés par le ministère de la défense, les tarifs horaires à appliquer sont définis directement par l'organisme concerné.

## **2. RÈGLES D'ÉTABLISSEMENT DES TARIFS.**

Les frais pris en compte pour le calcul des tarifs sont établis à partir des paiements effectués et sont ajustés par l'indice PIB prévisionnel de l'année N.

### **2.1. Tarifs « passager -kilomètre » et « kilogramme - kilomètre ».**

Les tarifs "passager -kilomètre" et "kilogramme -kilomètre" sont établis en fonction du coût du transport d'un passager ou d'un kilogramme de fret sur un kilomètre pour un avion militaire type et une mission de référence.

### **2.2. Tarif « affrètement aéronef ».**

Le calcul est basé sur des activités prévisionnelles. Les tarifs pour l'année N sont calculés aux conditions économiques du 1<sup>er</sup> juillet de l'année N-1, ajustés par l'indice PIB prévisionnel de l'année N.

Pour éviter des variations liées à des dépenses exceptionnelles, en particulier dans le domaine de la maintenance, les coûts sont dans la mesure du possible moyennés sur les trois dernières années.

#### **2.2.1. Frais fixes rapportés à l'heure de vol.**

Les frais fixes sont calculés annuellement et sont rapportés à l'heure de vol par application du potentiel utilisable pour la flotte considérée. Ils sont constitués de trois catégories de coût : amortissement, coût des équipages et maintenance.

##### **a) Amortissement.**

L'amortissement est calculé de manière linéaire pour chaque type d'aéronef à partir du coût unitaire d'acquisition actualisé annuellement en fonction du PIB, auquel est ajouté le montant des volants rechanges divers, pour sa durée de vie théorique.

Le montant annuel est rapporté à l'heure de vol par application du potentiel utilisable prévu pour la flotte pour l'année considérée.

##### **b) Coût des équipages.**

Le coût annuel des équipages est obtenu en multipliant le montant des rémunérations et charges sociales (RCS), en intégrant la part employeur des cotisations de retraite dont le ministère a la charge, calculé sur la base de la composition de l'équipage type, par le nombre d'équipages pour la flotte considérée.

Ce coût annuel, hors indemnités de déplacement, est rapporté à l'heure de vol par application du potentiel utilisable prévu pour la flotte pour l'année considérée.

c) Maintenance.

Les coûts de maintenance, rapportés à l'heure de vol, sont constitués des coûts :

- liés à l'environnement technique (infrastructure, fonctionnement des installations, matériels de servitude) ;
- de la main d'œuvre des niveaux techniques d'intervention NTI 1 et 2, en intégrant la part employeur des cotisations de retraite, dont le ministère a la charge ;
- de l'entretien programmé des matériels du niveau technique d'intervention NTI 3 (EPM), réalisé par l'industriel ;
- des rechanges des niveaux techniques d'intervention NTI 2 et 3.

**2.2.2. Frais variables rapportés à l'heure de vol.**

Le coût direct rapporté à l'heure de vol d'un aéronef correspond aux coûts variables liés à son utilisation. Il est composé de quatre grandes catégories de coûts :

a) carburants et ingrédients.

Les coûts du carburant sont les coûts prévisionnels du tarif "service public" fournis par le service des essences des armées. Il est majoré forfaitairement de 5% pour tenir compte des ingrédients (huile, hydraulique, etc.).

b) indemnités de déplacement des équipages.

Ces coûts sont calculés par heure de vol et par type d'appareil sur la base de la composition d'un équipage type et pour un profil caractéristique de mission avec indemnités de déplacement.

c) frais d'assistance en escale.

Le calcul est effectué par chaque armée pour l'ensemble de sa flotte de transport et de liaison en fonction du montant des marchés d'assistance aéroportuaire qui lui sont affectés.

Ce coût est ajusté par l'indice PIB prévisionnel de l'année considérée.

d) redevances aéronautiques.

Le calcul est effectué par chaque armée pour l'ensemble de sa flotte de transport et de liaison en fonction du montant des redevances aéronautiques qui lui sont attribuées.

Ce coût est ajusté par l'indice PIB prévisionnel de l'année considérée.

**3. RÉVISION DES TARIFS.**

Chaque année, pour le 1<sup>er</sup> novembre, les tarifs applicables au 1<sup>er</sup> janvier de l'année suivante sont révisés par chaque armée en fonction de l'évolution des coûts d'utilisation des aéronefs. Le tableau B correspondant est transmis à l'état-major des armées, qui soumet au ministre de la défense un tarif harmonisé par aéronef et procède à sa publication.

**4. PRIMES D'ASSURANCE.**

Le montant des primes d'assurance est établi d'après les tarifs "passager", "bagage" et "fret" fixés chaque année par le titulaire du marché d'assurance passé par le service administratif du commissariat de l'air.

## **5. APPLICATION DES TARIFS.**

Les tarifs figurant aux tableaux «A» et «B» sont applicables à tout transport de personnes ou de fret ne relevant pas du ministère de la défense.

Toutefois, le transport peut ne pas donner lieu à remboursement, en application de l'article 2 de l'arrêté interministériel du 3 juin 1965 (BOC/A, p. 433; BOEM 410), c'est-à-dire :

« Dans des cas de transport aérien par moyens militaires de personnes privées ou d'agents des services publics et de matériel ne relevant pas du ministre de la défense, mais dont le transport est effectué sur ordre du ministre de la défense dans l'intérêt des armées. »

Le pouvoir de prendre les décisions particulières constatant qu'un transport est effectué dans l'intérêt des armées et qu'il ne doit donc pas donner lieu à remboursement, peut être délégué par le ministre de la défense aux autorités subordonnées dont la liste figure en annexe IV de la présente instruction.

## **6. CAS PARTICULIER DE L'ESCADRON DE TRANSPORTS ET DE CALIBRATION..**

Pour chaque transport au sein de l'escadron de transports et de calibration (ETEC) 065, la régulation aérienne de l'unité établit le titre de transport spécial objet de l'annexe I bis. Ce document comporte une partie prévisions de dépenses qui est proposée à la signature de l'autorité transportée à l'occasion du déplacement.

La partie prestation réellement effectuée est ensuite complétée par le régulateur et adressée au service administratif du commissariat de l'air pour liquidation. »

2. Remplacer l'annexe V par l'annexe V suivante :

### **« ANNEXE V**

#### **LISTE DES SERVICES DE LIQUIDATION DES TRANSPORTS PAR AÉRONEFS MILITAIRES.**

I. Par aéronefs de l'armée de l'air.

1. En ce qui concerne les vols effectués par des aéronefs de l'armée de l'air relevant des commandants supérieurs des forces aux Antilles, en Guyane ou en Polynésie française :

- commissariat à compétence générale de Fort de France (Martinique);
- régie de recettes des transports aériens militaires de Pointe à Pitre (Guadeloupe) ;
- régie de recettes des transports aériens militaires de Cayenne (Guyane) ;
- section administrative air n°30.190 à Faaa (Polynésie française).

2. En ce qui concerne tous les vols autres que ceux mentionnés au point 1 ci-dessus :

Service administratif du commissariat de l'air (S.A.C.A) n° 875.  
(division transport aérien, bureau des transports aériens militaires)  
DTA/BTAM - 26 Boulevard Victor - 00462 Armées

II. Par aéronefs de l'armée de terre.

Service interarmées de liquidation des transports (S.I.L.T.).  
SILT - BP 49 - 59998 Lille Armées

III. Par aéronefs de la marine.

1. Pour les vols effectués à l'intérieur de la zone Pacifique :

- direction des commissariats d'outre mer en Polynésie française (DICOM PF);
- base navale de Nouméa (Nouvelle Calédonie).

2. pour les transports autres que ceux mentionnés au 1 ci-dessus :

Service administratif du commissariat de l'air (S.A.C.A) n° 875.

IV. Par aéronefs de la gendarmerie nationale.

Service des plans et moyens/sous direction administrative et financière  
section prospective et analyse des coûts  
35, rue Saint-Dizier-75775 PARIS CEDEX 16

V. Par aéronefs de la délégation générale pour l'armement.

Direction des plans, du budget et de la gestion.  
26, Boulevard Victor  
00460 ARMEES

**TABLEAU A**

**TARIFS EXPRIMÉS EN EUROS APPLICABLES AU 1<sup>er</sup> JUILLET 2007.**

**1. TARIF PASSAGER/KILOMÈTRE.**

Toutes destinations	<b>0,164</b>
---------------------	--------------

Nota :

Réductions consenties aux enfants :

- enfants de moins de 2 ans, réduction de 90 %.

- enfants de plus de 2 ans et moins de 12 ans, réduction de 50 %.

**2. TARIF KILOGRAMME/KILOMÈTRE.**

Toutes destinations	<b>0,002</b>
---------------------	--------------

Nota :

Lorsque le fret groupé sur la même lettre de transport aérien (bulletin T.M. 6) atteint 250 kg, le prix de base est multiplié par 0,8.

Lorsque le fret inscrit sur le T.M. 6 atteint 500 kg, le prix de base est multiplié par 0,7.

**TABLEAU B**

**TARIFS EXPRIMÉS EN EUROS APPLICABLES AU 1<sup>er</sup> JUILLET 2007.**

Aéronefs	Coût global de l'heure de vol
AIRBUS A 310	<b>10 965</b>
AIRBUS A 319	<b>8 970</b>
AIRBUS A 340	<b>19 800</b>
C.130	<b>8 560</b>
C.160	<b>12 330</b>
C 135	<b>30 300</b>
CASA CN 235	<b>5 190</b>
FALCON 10	<b>6 300</b>
FALCON 50	<b>4 550</b>
FALCON 900	<b>9 430</b>
GARDIAN	<b>11 780</b>
MYSTERE 20	<b>15 310</b>
TBM 700	<b>1 800</b>
TWIN-OTTER	<b>2 400</b>
XINGU	<b>2 090</b>
ALOUETTE III	<b>4 740</b>
DAUPHIN SA 365	<b>5 050</b>
EC 145	<b>2 340</b>
ECUREUIL	<b>1 630</b>
FENNEC	<b>3 750</b>
PANTHER AS 565 SA	<b>7 770</b>
GAZELLE	<b>2 300</b>
LYNX WG 13	<b>11 930</b>
PUMA/SUPER PUMA	<b>7 090</b>
COUGAR	<b>10 900</b>
SUPER FRELON SA 321	<b>11 820</b>
PILATUS PC-6	<b>1 500</b>

».

Pour le ministre de la défense et par délégation :

*Le général de corps aérien,  
sous-chef « opérations »,*

Patrick PAIMBAULT.