

BULLETIN OFFICIEL DES ARMÉES



Édition Chronologique n° 44 du 26 octobre 2017

**PARTIE PERMANENTE
État-Major des Armées (EMA)**

Texte 3

INSTRUCTION N° 1700/ARM/DCSEA/SDO3/SOUT.MAT

fixant l'organisation du maintien en condition opérationnelle des matériels au service des essences des armées.

Du 25 juillet 2017

DIRECTION CENTRALE DU SERVICE DES ESSENCES DES ARMÉES : *sous-direction « opérations » ; bureau équipements.*

INSTRUCTION N° 1700/ARM/DCSEA/SDO3/SOUT.MAT fixant l'organisation du maintien en condition opérationnelle des matériels au service des essences des armées.

Du 25 juillet 2017

NOR A R M E 1 7 5 1 6 7 9 J

Références :

- 1) Code de la défense.
- 2) Décret n° 2009-869 du 15 juillet 2009 (JO n°162 du 16 juillet 2009 ; texte n° 30 ; signalé au BOC 32/2009 ; BOEM 100.2).
- 3) Décret n° 2009-1177 du 5 octobre 2009 (n.i. BO ; JO n° 231 du 6 octobre 2009, texte n° 18).
- 4) Décret n° 2012-244 du 21 février 2012 (JO n° 46 du 23 février 2012, texte 4 ; signalé au BOC 16/2012).
- 5) Arrêté du 23 mai 1990 (BOC, p. 1629 ; BOEM 111.2.3, 112.9, 113.3.4) modifié.
- 6) Arrêté du 21 février 2012 (JO n° 46 du 23 février 2012, texte n° 8 ; signalé au BOC 22/2012 ; BOEM 111.2.4, 320.1.1, 500.3.3) modifié.
- 7) Instruction n° 830/DEF/EMA/OL/4 du 5 avril 2001 (BOC, 2001, p. 2160 ; BOEM 112.9) modifiée.
- 8) Instruction générale n° 125/DEF/EMA/PLANS/COCA – n° 1516/DEF/DGA/DP/SDM du 26 mars 2010 (BOC N° 15 du 15 avril 2010, texte 4 ; BOEM 310.12.1).
- 9) Décision n° 15-03171-D/DEF/SIMMT - 000836/DEF/DCSEA du 6 mars 2015 (n.i. BO).
- 10) Décision n° 836/DEF/DCSEA du 6 mars 2015 (n.i. BO).
- 11) Lettre n° 11-09381-D/DEF/SIMMT/DIR/BSM du 6 juin 2011 (n.i. BO).
- 12) Lettre n° D-14-004968/DEF/EMA/MCO/NP du 16 mai 2014 (n.i. BO).
- 13) Lettre n° D-17-002563/DEF/EMA - n° 052836/DEF/DGA/D du 10 mai 2017 (n.i. BO).
- 14) Note D-12-008557 DEF/EMA/MCO/NP du 21 août 2012 (n.i. BO).
- 15) Note n° 3142/DEF/DCSEA/SDO/3/SM du 21 novembre 2016 (n.i. BO).

Pièce(s) Jointe(s) :

Neuf annexes.

Texte abrogé :

Instruction n° 1841/DEF/DCSEA/SDE/2/MAT/244 du 3 avril 2008 (BOC N° 21 du 6 juin 2008, texte 5 ; BOEM 502.2).

Classement dans l'édition méthodique : BOEM 502.2

Référence de publication : BOC n° 44 du 26 octobre 2017, texte 3.

SOMMAIRE

Préambule.

Champ d'application.

1. LE MAINTIEN EN CONDITION OPÉRATIONNELLE DES MATÉRIELS PÉTROLIERS.

1.1. Le maintien en condition opérationnelle des matériels au ministère des armées.

1.2. La logique du milieu.

1.3. La logique de niveau de responsabilité.

2. LES MAINTIENS EN CONDITION OPÉRATIONNELLE DES MATÉRIELS DU SERVICE DES ESSENCES DES ARMÉES.

2.1. Le maintien en condition opérationnelle des matériels terrestres.

2.1.1. Maîtrise d'ouvrage.

2.1.2. Maîtrise d'ouvrage déléguée.

2.1.3. Les maîtrises d'oeuvre (étatiques ou privées).

2.1.4. Maîtrise de l'activité.

2.2. Le maintien en condition opérationnelle des matériels pétroliers.

2.2.1. Maîtrise d'ouvrage.

2.2.2. Maîtrise d'ouvrage déléguée.

2.2.3. Les maîtrises d'oeuvres (étatiques et privées).

2.2.4. Maîtrise de l'activité.

3. LES COMPOSANTS DU MAINTIEN EN CONDITION OPÉRATIONNELLE PÉTROLIER.

3.1. Les maîtrises d'ouvrage.

3.2. La direction centrale du service des essences des armées.

3.3. La direction de l'exploitation et de la logistique pétrolières interarmées.

3.4. La structure intégrée du maintien en condition opérationnelle des matériels terrestres.

3.5. Les contrôles.

4. LES PARCS.

4.1. Emploi.

4.2. Gestion logistique du bien.

5. LES ACHATS.

6. LA MAINTENANCE.

6.1. Pilotage de la maîtrise d'ouvrage déléguée.

6.2. Conduite/Exécution de la maîtrise d'oeuvre.

7. LA LOGISTIQUE (SUPPLY CHAIN).

8. L'INFORMATION.

8.1. Le système d'information logistique.

8.2. Traitement du RETEX.

8.3. Outils de communication.

9. PROSPECTIVE-INNOVATION.

10. DISPOSITIONS DIVERSES.

ANNEXE(S)

ANNEXE I. GLOSSAIRE.

ANNEXE II. DÉFINITIONS.

ANNEXE III. INSTANCES DE GOUVERNANCE DU MAINTIEN EN CONDITION OPÉRATIONNELLE.

ANNEXE IV. VOLET ORGANISATIONNEL DU MAINTIEN EN CONDITION OPÉRATIONNELLE DES MATÉRIELS PÉTROLIERS.

ANNEXE V. COUPLE « CYCLE DE VIE DES MATÉRIELS » ET « COÛTS ».

ANNEXE VI. CARTOGRAPHIE DOCUMENTAIRE DU MAINTIEN EN CONDITION OPÉRATIONNELLE DES MATÉRIELS DU SERVICE DES ESSENCES DES ARMÉES.

ANNEXE VII. ATTRIBUTIONS DE LA DELPIA EN QUALITÉ DE MAÎTRISE D'OUVRAGE DÉLÉGUÉE DES MATÉRIELS PÉTROLIERS ET D'INTERLOCUTEUR DE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE DÉLÉGUÉ DES MATÉRIELS TERRESTRES.

ANNEXE VIII. CONDUITE DE LA MAÎTRISE D'OEUVRE DU SERVICE DES ESSENCES DES ARMÉES.

ANNEXE IX. ATTRIBUTIONS MAJEURES DES MAÎTRISES D'OEUVRES DE LA DIRECTION DE L'EXPLOITATION ET DE LA LOGISTIQUE PÉTROLIÈRES INTERARMÉES.

Préambule.

Découlant de l'analyse des macro-processus déclinée de la démarche qualité entreprise par le SEA, le processus « organiser et mettre en œuvre le maintien en condition opérationnelle (MCO) », objet de cette instruction pour le volet organisationnel, vise la maîtrise des activités de soutien destinées à assurer, à l'aide de moyens (techniques, humains, financiers etc.), de procédures, modes opératoires et prestations, la disponibilité d'un matériel de manière à ce que celui-ci fournisse le service attendu dans les conditions d'utilisation fixées, sur une durée déterminée.

Comme précisé dans l'instruction générale de 8^e référence, le MCO est préparé et pris en compte dès le début d'un programme d'acquisition d'un matériel afin qu'il puisse être mis en œuvre dès sa mise en service et prendre fin à l'issue de son élimination.

Conformément aux termes des documents cités en 11^e (1) et 15^e (1) référence, la direction centrale du service des essences des armées (DCSEA) définit et contrôle l'application de la politique de MCO du SEA.

Cette politique s'appuie sur des principes généraux (organisation, satisfaction du besoin, performance du MCO), décrit la stratégie du soutien et arrête les modalités relatives à l'amélioration continue.

Dans une logique d'efficacité à moindre coût, la DCSEA fixe les objectifs ainsi que les responsabilités des organismes relevant de son autorité et affecte les moyens humains et financiers nécessaires pour atteindre ces objectifs.

Des instances de gouvernance du MCO lui permettent d'exercer pleinement ses attributions en la matière.

Le présent document a vocation à être décliné en instructions particulières ou en textes portant sur la mise en œuvre du MCO en général et sur la conduite de la maintenance et la gestion des ateliers en particulier.

Champ d'application.

Les dispositions de la présente instruction générale s'appliquent à l'ensemble des matériels et véhicules utilisés par le SEA, qu'ils soient pétroliers ou non, et aux matériels et véhicules pétroliers utilisés par les armées, directions, services ainsi que par la direction générale de l'armement (DGA).

Par convention, l'ensemble des matériels et véhicules sont désignés par le terme « matériels » dans la présente instruction générale.

De même, les armées, directions, services ainsi que la DGA sont désignés par l'appellation « les états-majors, directions et services ».

Sont exclus du champ d'application de cette instruction générale les matériels suivants :

- les équipements bureautiques et informatiques ;
- les équipements et installations d'infrastructure (hors recharges pétroliers communs) ;
- les équipements classifiés « soutien du combattant » ;
- les munitions.

1. LE MAINTIEN EN CONDITION OPÉRATIONNELLE DES MATÉRIELS PÉTROLIERS.

1.1. Le maintien en condition opérationnelle des matériels au ministère des armées.

Le MCO au sein du ministère des armées est organisé en veillant au respect des deux principes suivants : la logique de milieu et la logique de niveau de responsabilité.

1.2. La logique du milieu.

Trois principaux milieux sont identifiés :

- le MCO des matériels du milieu aérien confié à la structure intégrée du maintien en condition opérationnelle des matériels aéronautiques du ministère de la défense ;
- le MCO des matériels du milieu marin confié au service de soutien de la flotte ;
- le MCO des matériels du milieu terrestre confié à la structure intégrée du maintien en condition opérationnelle des matériels terrestres.

Au sein du milieu terrestre, le SEA s'est vu confier l'ensemble du matériel nécessaire au soutien pétrolier d'une force. Cet ensemble constitue le domaine pétrolier du milieu terrestre.

1.3. La logique de niveau de responsabilité.

Les trois niveaux suivants sont identifiés :

- les maîtrises d'ouvrage (MOA) que sont les états-majors, directions et services ;
- les maîtrises d'ouvrage déléguées (MOAd) qui ont pour mission de faire assurer le MCO des matériels qui leur sont confiés ;
- les maîtrises d'œuvre (MOE) responsables de l'exécution de la mission de MCO confiés par les MOAd.

La MOA est responsable du MCO. Elle arrête la politique de MCO, définit les priorités, met en place les ressources, contractualise avec les maîtrises d'ouvrage déléguées puis contrôle l'atteinte des objectifs.

La MOAd propose la stratégie puis, après contractualisation avec les MOA, pilote le soutien en utilisant des maîtrises d'œuvre pour conduire les activités de MCO. Elle produit de la capacité (expertise, achat etc.).

La MOE exécute les actes de maintenance afin de produire du potentiel et de la disponibilité. Elle peut être industrielle, opérationnelle, interne ou externe.

2. LES MAINTIENS EN CONDITION OPÉRATIONNELLE DES MATÉRIELS DU SERVICE DES ESSENCES DES ARMÉES.

2.1. Le maintien en condition opérationnelle des matériels terrestres.

2.1.1. Maîtrise d'ouvrage.

La DCSEA est MOA des matériels terrestres du SEA.

Les responsabilités et obligations réciproques du SEA et de la SIMMT sont définies par protocole révisable périodiquement.

2.1.2. Maîtrise d'ouvrage déléguée.

La SIMMT est MOAd des matériels terrestres du SEA.

2.1.3. Les maîtrises d'œuvre (étatiques ou privées).

Qu'elles soient à caractère opérationnel [ateliers du SEA, sections de maintenance régimentaire (SMR)] ou à caractère industriel [étatique (SMITer) ou privé], les MOE appliquent les directives de la SIMMT afin de remplir l'objectif de disponibilité.

Dans ce cadre, les MOE du SEA, sous autorité fonctionnelle de la DELPIA, réalisent leur activité conformément aux directives techniques de la SIMMT (cf. annexe VIII. de la présente instruction).

2.1.4. Maîtrise de l'activité.

Les contrôles afférents à la réalisation du MCO-T relèvent de la SIMMT et font l'objet de directives particulières.

Le SEA peut solliciter les services compétents (MICAM, SETM etc.). En complément, la DCSEA, en tant qu'autorité d'emploi, se doit de veiller à la préservation de moyens humains et matériels. Des contrôles

internes au SEA (CIL, CIM, CTA etc.) sont mis en place afin de s'assurer de la bonne maîtrise de l'activité.

2.2. Le maintien en condition opérationnelle des matériels pétroliers.

2.2.1. Maîtrise d'ouvrage.

La DCSEA ainsi que les états-majors, directions et services sont respectivement MOA de leurs matériels pétroliers.

Par protocole, les états-majors, directions et services déterminent les responsabilités respectives et obligatoires des parties et les modalités d'intervention.

Le volet organisationnel du MCO-P est décrit en annexe IV.

2.2.2. Maîtrise d'ouvrage déléguée.

La DELPIA est MOAd pilote (cf. annexe VI. de la présente instruction).

La SIMMT est MOAd contributrice, pour la partie châssis-moteur.

La DELPIA élabore le contrat annuel de soutien SEA - SIMMT et en assure l'exécution avec la SIMMT.

2.2.3. Les maîtrises d'oeuvres (étatiques et privées).

Les interventions du 1^{er} niveau technique d'intervention (NTI 1 – cf. annexe III.) sur la partie châssis sont de la responsabilité de chaque MOA.

Les autres interventions sont de la responsabilité du SEA.

2.2.4. Maîtrise de l'activité.

Les contrôles afférents relèvent de la DELPIA et font l'objet de directives particulières.

3. LES COMPOSANTS DU MAINTIEN EN CONDITION OPÉRATIONNELLE PÉTROLIER.

Le MCO regroupe l'ensemble des activités permettant d'assurer aux forces le maintien ou le rétablissement de la disponibilité spécifiée de leurs matériels dans des délais prescrits pendant la phase d'utilisation.

Le MCO-P présente six composantes :

- la planification (contractualisation, travaux physico-budgétaires etc.) ;
- les parcs ;
- les achats (prestations de soutien et rechanges) ;
- la maintenance ;
- la logistique ;
- l'information.

3.1. Les maîtrises d'ouvrage.

Les MOA émettent leurs besoins en matériel pétrolier conformément aux directives en vigueur et, pour ce faire, s'appuient sur le sous-comité des matériels pétroliers (cf. annexe III. de la présente instruction).

Elles s'assurent du bon emploi de leur matériel ainsi que de la réalisation des opérations d'entretien relevant de leur niveau de responsabilité (MOE / NTI 1).

Elles s'appuient sur la MOAd des matériels pétroliers (DELPIA) pour leur acquisition, leur gestion et leur soutien (support juridique, expertise, SIL, NTI 2, NTI 3, etc.).

3.2. La direction centrale du service des essences des armées.

La DCSEA est responsable de la contractualisation annuelle établie avec les MOA.

Œuvrant au niveau stratégique, elle est chargée en particulier des missions suivantes :

- valider le concept de soutien par parc proposé par la DELPIA ;
- contribuer à la programmation budgétaire et financière ;
- planifier les opérations d'acquisition ;
- valider les opérations de maintenance centralisée ;
- concevoir la maquette « Organisation MCO-P & RH ».

3.3. La direction de l'exploitation et de la logistique pétrolières interarmées.

En tant que MOAd pilote, la DELPIA est responsable de la conduite du MCO-P et réalise, à ce titre les actions suivantes :

- proposer les stratégies de soutien et les concepts correspondants ;
- élaborer les plans de rattachement (logistique, approvisionnement et réparation) ;
- contractualiser et piloter la contribution de la SIMMT ;
- proposer les opérations de maintenance centralisée ;
- élaborer le plan d'approvisionnement.

3.4. La structure intégrée du maintien en condition opérationnelle des matériels terrestres.

En tant que MOAd contributrice, pour la partie châssis-moteur, la SIMMT participe à l'élaboration des stratégies de soutien.

3.5. Les contrôles.

Les contrôles internes sont planifiés afin de fournir au commandement une assurance raisonnable quant à la maîtrise des risques du processus « organiser et mettre en œuvre le maintien en condition opérationnelle (MCO) ».

L'organisation de ces contrôles fait l'objet de textes spécifiques.

Des contrôles externes, complémentaires au processus précité, permettent un exercice éclairé de la profession de maintenancier. Ils font l'objet de directives particulières.

4. LES PARCS.

4.1. **Emploi.**

Le respect du concept d'emploi des parcs est une responsabilité des MOA.

Il constitue un levier pour la préservation des biens et par conséquent vise l'optimisation des coûts de soutien.

4.2. **Gestion logistique du bien.**

Chaque MOA, en tant que gestionnaire de biens, est responsable des biens entrant dans son périmètre [cf. 12^e (1) référence].

Durant sa vie au sein du ministère des armées, le bien fait l'objet d'actes logistiques pour l'accomplissement des missions.

Ces actes peuvent générer des évolutions de statut logistique conformément aux directives en vigueur.

Des critères de gestion couplés à l'attribution de catégorie de soutien (cf. annexe V.) permettent de gérer le cycle de vie ainsi que les questions de péremption et de limite de vie.

Le retrait de service (prononcé par les MOA) correspond au traitement de la fin de vie d'un parc ; il inclut les éléments de soutien.

La sortie définitive du bien des ressources logistiques survient lors de la consommation du bien, de sa perte, de son élimination ou de sa cession.

5. LES ACHATS.

Dans le cadre des achats liés au MCO-P, la DCSEA intervient au titre :

- de la contractualisation des relations avec les MOA (EMx) ;
- des négociations financières et de la mise en place des crédits.

Le processus « Achat » est porté par la DELPIA qui définit la politique d'approvisionnement du SEA.

Le bureau « Matériel » recueille le besoin des MOA et des MOE (effet à obtenir), le spécifie techniquement, puis gère les référentiels « fournisseurs », les demandes d'achats et les commandes.

Le bureau « Marchés » assure la passation et le suivi des marchés (fourniture de rechanges, prestations de service).

Le bureau « Finances » exécute financièrement les marchés.

Afin de respecter la politique d'achat du ministère des armées (1 NNO=1 acheteur), le contrat de soutien SEA-SIMMT formalise le besoin du SEA en rechanges multi-applicables et en prestations de soutien vers la SIMMT pour l'année A. Il inclut des orientations pour les années A +1 et A +2.

6. LA MAINTENANCE.

La politique de maintenance des matériels du MCO-P s'appuie principalement sur les principes suivants :

- respect du cadre d'emploi des matériels ;
- respect des échéances de maintenance préventive.

Elle doit concourir à la disponibilité requise des matériels tout en assurant la maîtrise des coûts de soutien et en garantissant le bon emploi des ressources (RH en particulier).

L'organisation de la maintenance en types de soutien et niveaux techniques d'intervention participe à l'optimisation des moyens (cf. annexe III. à la présente instruction).

Tout acte de maintenance est caractérisé par un fait technique et une ou plusieurs interventions techniques qui lui sont associées. Ces éléments font l'objet de documents d'application diffusés par le système d'information logistique (SIL - notes de soutien, directives de maintenance, etc.). Le contenu de la cartographie documentaire est précisé en annexe VI. à la présente instruction.

6.1. Pilotage de la maîtrise d'ouvrage déléguée.

La DELPIA pilote le soutien des matériels pétroliers.

Elle s'appuie sur des équipes de maintenance intégrées (EMI). Placée sous l'autorité fonctionnelle d'un officier de pilotage du soutien (OPS), l'EMI assure le soutien de son parc.

Une EMI est constituée pour le soutien d'un ou plusieurs matériels (réservoir souple, groupe moto-pompe etc.) ou familles de matériels (avitailleur, ravitailleur etc.).

Un membre d'une EMI (acheteur, gestionnaire de matériels complets, responsable de marque etc.) peut intégrer plusieurs EMI.

Compte tenu de certaines spécificités, l'OPS peut faire appel à des EMI contributrices (SIMMT).

Les attributions de la DELPIA en tant que MOAd sont décrites en annexe VII. à la présente instruction.

6.2. Conduite/Exécution de la maîtrise d'oeuvre.

La DELPIA, autorité fonctionnelle des MOE, assure le suivi et la conduite du soutien des matériels pétroliers en s'appuyant notamment sur les EPEE et les OSR-P. Les entités en charge de la conduite de la maintenance sont définies en annexe VIII. à la présente instruction.

Les attributions des MOE du SEA sont décrites en annexe IX. à la présente instruction.

Au titre des exercices et OPINT, la DELPIA assure le suivi et la conduite du soutien. À ce titre, elle émet les directives particulières adaptées.

Dans le domaine fonctionnel de la maintenance, les unités du SEA stationnées en OME et OPEX sont directement subordonnées à la DELPIA.

7. LA LOGISTIQUE (SUPPLY CHAIN).

La *supply chain* est un élément majeur de la disponibilité du matériel.

Afin d'optimiser son organisation, il est acté que :

- le milieu MCO-T et le domaine MCO-P assurent une gestion séparée de leurs actes logistiques et de maintenance dans le SIL SIM@T ;
- les rechanges multi-applicables pouvant être montées sur des matériels pétroliers relèvent de la gestion du MCO-T.

À des fins d'optimisation des moyens dédiés au réseau logistique déployé en OME et en OPEX, le SEA s'appuie systématiquement sur les structures du MCO-T pour le stockage et la distribution des rechanges du

MCO-P.

8. L'INFORMATION.

8.1. Le système d'information logistique.

Le SIL retenu pour instrumenter les activités de MCO-P est SIM@T [cf. 9^e (1) référence].

La SIMMT, unique administrateur du SIL, s'appuie sur le schéma directeur correspondant et sur une assistance à maîtrise d'ouvrage pour satisfaire les besoins du SEA (maintenance et évolution du SIL).

SIM@T est interfacé avec d'autres applications « métier » (CHORUS, ACHAT, SILRIA, SOPRANO, SACRAL, SAGEE, COMMIT, GSTOCK, CONCERTO, CREDO, SI industriels etc.).

8.2. Traitement du RETEX.

De la responsabilité de la DCSEA, le RETEX s'exerce sur les volets organisationnel, opérationnel et technique.

Le traitement du RETEX comporte quatre étapes :

- l'analyse du besoin en retour d'expérience ;
- le recueil de l'information ;
- l'analyse des informations ;
- la diffusion des résultats aux acteurs concernés.

Le RETEX technico-opérationnel lié au MCO-P, valorisé par la DELPIA, alimente le RETEX global du SEA.

8.3. Outils de communication.

La « cellule communication » de la DCSEA met en œuvre la politique de communication du SEA conformément aux directives du ministère. Le bureau « équipement » de la DCSEA s'inscrit dans les travaux du plan annuel de communication pour informer sur les évolutions du MCO.

La DCSEA s'appuie sur :

- le site du SEA ;
- le périodique « les nouvelles du SEA » ;
- les séminaires MCO et des chefs de dépôt ;
- des campagnes d'informations (EPEE).

Dans le domaine technique, la DELPIA a en charge l'entretien d'un site documentaire mettant à disposition l'ensemble des documents nécessaire aux opérateurs (catalogue de pièces de rechanges, manuel de maintenance, etc.) *via* le portail INTRADEF/SEA.

9. PROSPECTIVE-INNOVATION.

L'amélioration continue de la performance du processus « organiser et mettre en œuvre le maintien en condition opérationnelle (MCO) » passe par des travaux de prospective basés sur la veille technologique et réglementaire effectués à tous les niveaux.

Les relations permanentes entre la DELPIA et les industriels, d'une part, la participation aux colloques de la maintenance (SIMMT, AFIM, SIA LAB etc.), d'autre part, y contribuent.

10. DISPOSITIONS DIVERSES.

L'instruction n° 1841/DEF/DCSEA/SDE/2/MAT/244 du 3 avril 2008 relative à l'organisation de la maintenance des matériels relevant du service des essences des armées est abrogée.

La présente instruction sera publiée au *Bulletin officiel des armées*.

Pour la ministre des armées et par délégation :

*L'ingénieur général hors classe,
directeur central du service des essences des armées,*

Jean-Luc VOLPI.

(1) n.i. BO.

ANNEXE I. GLOSSAIRE.

AFIM	: Association française des ingénieurs et responsables de la maintenance
BPIA	: Base pétrolière interarmées
CDMT	: Catalogue des matériels techniques
CHORUS	: Système d'information financière de l'État
CGC	: Commission de gestion de configuration
CIL	: Contrôle interne logistique
CIM	: Contrôle interne maintenance
CLI	: Commission logistique intégrée
CONCERTO	: Système d'information des ressources humaines
CSLSEA	: Centre de soutien logistique du SEA
CTA	: Contrôle technique « automobile »
DELPIA	: Direction de l'exploitation et de la logistique pétrolières interarmées
DCSEA	: Direction centrale du service des essences des armées
DGA	: Direction générale de l'armement
EDPI	: Équipe de programme intégrée
EMI	: Équipe de maintenance intégrée
EPEE	: Échelon de proximité des établissements des essences
FEB	: Fiche d'expression de besoin
G-STOCK	: Gestionnaire d'entrepôt dédié à la gestion des stocks
MCO	: Maintien en condition opérationnelle
MCO-P	: Maintien en condition opérationnelle du matériel du domaine pétrolier
MCO-T	: Maintien en condition opérationnelle du matériel du milieu terrestre
MICAM	: Mission de contrôle et d'assistance de la maintenance
MOA	: Maîtrise d'Ouvrage
MOAd	: Maîtrise d'Ouvrage déléguée
MOE	: Maîtrise d'Œuvre
NTI	: Niveau technique d'intervention.
OME	: Outre-mer et étranger
OP	: Officier de programme
OPEX	: Opérations extérieures
OPINT	: Opérations intérieures
OPS	: Officier de pilotage du soutien
OSR-P	: Organisme de soutien de rattachement-pétrolier
OSR-T	: Organisme de soutien de rattachement-terrestre
PEAE	: Plan d'emploi des autorisations d'engagement
RIP	: Réparation en industrie privée
RETEX	: Retour d'expérience
REO	: Référentiel en organisation
RH	: Ressources humaines
SDO	: Sous-direction opérations (de la DCSEA)
SDTL	: Sous-direction technique et logistique (de la SIMMT)
SETM	: Section d'expertise technique
SIA LAB	: Système d'informations interarmées
SIL	: Système d'information logistique

SIM@T : Système d'information de la maintenance terrestre

SIMMAD : Structure intégrée du maintien en condition opérationnelle des matériels aéronautiques du ministère de la défense

SIMMT : Structure intégrée du maintien en condition opérationnelle des matériels terrestres

SMITer : Service de la maintenance industrielle terrestre

SOPRANO : Système opérationnel pour la recherche d'articles et nomenclature OTAN

SSF : Service de soutien de la flotte

ANNEXE II. DÉFINITIONS.

Notions citées dans le corps de texte.

Catégories de soutien.

La catégorie de soutien est attachée à un matériel complet identifié par son code EMAT8 et à un maître d'ouvrage (MOA). Elle est obligatoirement renseignée par le gestionnaire de biens à la création de l'EMAT8 en fonction des MOA. Suivant le MOA, un EMAT8 peut avoir des catégories de soutien différentes.

Les codes de catégorie de soutien utilisés sont présentés dans le tableau suivant :

CODE.	CLAIR.
10	Equiperment des forces en cours
20	Equiperment des forces achevé (livraison du dernier matériel)
3A	Maintenance ministérielle matériel en diminution
3B	Diminution du parc de matériel
40	Plus de maintenance au niveau central
50	Elimination immédiate des matériels

NB : Le code équipement matériel (EMAT) 8, dont la racine est le code EMAT 6 simple, sert exclusivement à la gestion des matériels complets, et désigne une variante technique d'un matériel physique dans le SIL.

Fait technique.

Le fait technique désigne tout événement affectant un matériel rendant nécessaire une intervention technique. Ce dernier est dit :

- fortuit, lorsque l'événement a un caractère imprévisible. Le fait technique fortuit caractérise une panne, ses symptômes et les circonstances d'emploi associés ;
- prescrit, lorsque l'événement peut être programmé.

Le recueil des faits techniques a pour objet d'alimenter un historique de l'entretien, des défaillances et de l'utilisation des matériels, qu'ils soient en expérimentation ou en service, pour en tirer des enseignements indispensables au commandement.

L'exploitation des faits techniques permet de calculer les paramètres de disponibilité, de fiabilité et de maintenabilité des matériels. Elle facilite la création puis l'enrichissement d'une liste des pannes les plus courantes et aide à l'établissement des diagnostics dans le domaine des interventions techniques.

Intervention technique.

Une intervention technique désigne un ensemble d'opérations effectuées sur un matériel. Il existe trois catégories d'interventions techniques : préventive, corrective et améliorative.

Les interventions techniques préventives :

Ce sont des opérations de maintenance, programmées ou non, exécutées selon des critères prédéterminés. Elles permettent de maintenir un matériel en état de service, de détecter et de prévenir les défaillances.

Elles peuvent être :

- systématiques, c'est-à-dire fondées sur des visites périodiques effectuées selon un échéancier établi :
 - en fonction de la durée d'utilisation ou du potentiel consommé ;
 - dans l'intention de réduire la probabilité de défaillance d'un matériel ou la dégradation d'un service rendu ;
- conditionnelles, c'est-à-dire subordonnées à des tests ou à des constats techniques qui sont la conséquence d'autodiagnostic, d'analyses particulières (vibratoires, spectrales de lubrifiant, etc.), d'utilisation dans des conditions extrêmes ou d'interventions techniques prévisionnelles.

Les interventions techniques correctives :

Elles sont effectuées après la survenue d'un fait technique fortuit. Elles sont destinées à remettre en état un matériel défectueux.

Les interventions techniques amélioratives :

Elles sont exécutées afin d'améliorer la fiabilité, les performances ou les capacités opérationnelles d'un matériel. Elles peuvent être programmées et comprennent les modifications et adaptations à des conditions locales ou tactiques.

Maintenance.

La maintenance est une fonction du soutien logistique dont le but est d'assurer à chaque établissement, détachement du service des essences des armées (SEA) ou unités des armées disposant d'équipements pétroliers la mise à disposition des matériels nécessaires à l'accomplissement de ses missions.

Maîtrise d'œuvre.

Industrielle : MOEi (NTI3 : CSLSEA, SMITER, industrie privé) : conduisent et exécutent les actes de maintenance afin de produire du potentiel.

Opérationnelle : MOEo (NTI1/NTI2) : conduisent et exécutent les actes de maintenance afin de produire de la disponibilité.

MOE/SMITER, le CMF, le CFT/NTI 1 (et autres MOE) :

Conformément au protocole SIMMT-SEA, la SIMMT agit comme une MOAd pour les matériels terrestres et une MOAd contributrice pour les matériels pétroliers.

Les besoins du SEA sont pris en considération dans le cadre du ou des contrats passés entre la SIMMT et les MOE impliquées.

MOE/SEA :

Le SEA en tant que MOE conduit et exécute le MCO de ses matériels.

Les dépôts du SEA (NTI 1), le CSLSEA et la BPIA (NTI 1/NTI 2) assurent les fonctions de maîtrise d'œuvre (MOE) pour la maintenance, la confection, le stockage et la distribution des matériels terrestres qui leur sont attribués conformément aux principes édictés par la SIMMT. Ils assurent la continuité et la permanence du soutien du SEA que ce soit dans le cadre des opérations en et hors métropole, des contrats opérationnels ou de l'entraînement.

Niveaux techniques d'intervention.

Le 1^{er} niveau technique d'intervention – NTI 1 : « les tâches du premier niveau technique d'intervention (NTI 1) qui mettent en jeu des compétences et des outillages simples » à différencier de « les tâches du niveau de soutien opérationnel (NSO) qui sont assurées par les utilisateurs opérationnels ayant reçu le cas échéant une formation limitée » (IG 125-1516)

NSO et NTI1 ne peuvent être associés.

Le NTI 1 relève de l'utilisateur du matériel immobilisé. Il concerne des interventions de très courte durée.

La complexité ne doit pas dépasser l'échange de constituants accessibles sans démontage particulier. Les interventions de ce niveau sont :

- des actions préventives simples ;
- des échanges d'articles consommables ou des rechanges réparables ;
- des interventions techniques autorisées.

Leur exécution ne nécessite que l'usage d'un outillage standard, ainsi que celui de tests intégrés fournissant un premier diagnostic.

Les opérations à réaliser sont généralement décrites dans une notice technique d'utilisation et d'entretien. Dans certains cas, elles peuvent faire l'objet d'une directive de soutien particulière.

Sont distingués :

- le NTI 1 utilisateur relatif à des opérations réalisées par l'utilisateur ;
- le NTI 1 atelier relatif à des opérations qui relèvent de la compétence de l'atelier auquel est rattaché le matériel (détenteur).

Le 2^e niveau technique d'intervention – NTI 2 : « les tâches du deuxième niveau technique d'intervention (NTI 2) requièrent des personnels spécialistes du domaine maintenance disposant de moyens spécialisés » (instruction de première référence).

Il concerne tous les travaux importants de maintenance corrective ou préventive, à l'exception de la rénovation et de la reconstruction. Il s'agit d'actes réalisés au niveau de l'organisme de soutien direct.

La complexité des interventions s'étend jusqu'à l'échange d'assemblage ou de sous-ensembles (carte électronique, modules), après démontage de l'équipement. Ce niveau technique comprend également :

- les opérations de réglage et de vérification des performances ;
- l'assistance technique au NTI1.

Ces interventions sont exécutées en atelier dans une infrastructure fixe ou mobile. Leur exécution requiert un outillage et des appareils de mesure courants mais néanmoins adaptés au domaine technique considéré.

Il est exécuté par du personnel spécialisé, dans la filière technologique concernée, disposant de moyens spécifiques.

Le 3^e niveau technique d'intervention – NTI 3 : il regroupe les opérations de rénovation, de reconstruction et d'exécution de réparations importantes.

Elles demandent une grande technicité et sont exclusivement exécutées par du personnel possédant des connaissances professionnelles étendues, disposant de moyens spécialisés lourds et opérant dans des conditions d'environnement soigneusement contrôlées.

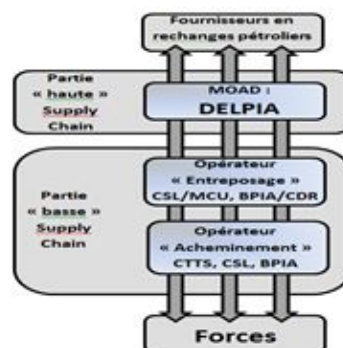
Elles ne peuvent être réalisées que dans des établissements de métropole (en régie ou dans le privé) ou exceptionnellement en opération loin des zones de contact.

Ce niveau comprend :

- l'assistance au NTI2 ;
- les opérations de révision générale des appareils ;
- la dépose et le contrôle des ensembles, cartes, modules, mécanismes et composants essentiels, leur réparation éventuelle ;
- les échanges systématiques et périodiques de toutes les pièces sensibles au vieillissement ;
- les remises en état de rechanges réparables déposés par les niveaux 1 et 2 ;
- les remontages de matériels complets à partir d'éléments récupérés, réparés ou échangés.

Supply chain.

La démarche « *supply chain* » vise à synchroniser et à optimiser les flux financiers, physiques et d'information circulant entre les différentes sources d'approvisionnement, les opérateurs logistiques et les maintenanciers.



Notions utiles à la compréhension.

Analyse du soutien logistique (ASL).

L'analyse du soutien logistique est l'ensemble des tâches contribuant à atteindre les objectifs du soutien logistique intégré (SLI) à travers une conception simultanée et itérative du système opérationnel et des éléments de soutien associés. L'ASL constitue le noyau méthodologique du SLI.

C'est donc l'ensemble des études et travaux à mener pour :

- définir et mettre en place le soutien logistique d'un système afin que celui-ci soit effectivement opérationnel dès sa mise en service ;
- optimiser ce soutien en fonction de l'évolution de différents critères relatifs au besoin opérationnel, au comportement du matériel en service, aux ressources nécessaires.

Classification des matériels terrestres.

En matière de dotations, les matériels sont classés par classe d'appartenance selon leur importance opérationnelle et économique :

- les matériels de classe 1 (parcs majeurs dits de dotation) sont inscrits au Référentiel des Effectifs en Organisation (REO) validé par la DCSEA. La SIMMT est en charge d'honorer pour chaque unité les quantités correspondantes et rend compte à la DCSEA (indicateurs,...) de la disponibilité de ces parcs ;
- les matériels non structurants de classe 2 et les matériels d'environnement de classe 3 sont inscrits au Catalogue des Droits en Matériels Technique (CDMT) géré par la SIMMT dans SIM@T (volet : milieu terrestre). La liste correspondante est validée par la DCSEA. Les demandes de modification sont transmises par les formations du SEA à la DELPIA. La SIMMT est chargée de la mise à jour du CDMT et de la réalisation des besoins, sous réserve de la mise en place du financement nécessaire par la DCSEA.

Décision ministérielle de maintenance.

La décision ministérielle de maintenance (DMM), rédigée par la SIMMT pour les matériels terrestres et par la DELPIA pour les matériels pétroliers, précise la politique de maintenance adoptée pour un matériel. Elle décrit à cet effet l'ensemble des moyens (outillages, documentation, formation, infrastructure, mode d'approvisionnement des pièces de rechange, contrats de réparation confiés à l'industrie privée) utiles à la mise en œuvre de cette politique.

Elle ne rappelle pas l'évolution de la politique de maintenance ou sa justification.

Disponibilité technique opérationnelle (DTO).

Pour un ensemble de matériels d'un même type et d'une structure définie, le taux de DTO est le rapport exprimé en pourcentage du nombre de matériels disponibles, à un instant donné, au nombre de matériels réalisés, pouvant participer au contrat opérationnel (parc en ligne).

Les matériels disponibles sont ceux qui ont la capacité d'assurer les fonctions opérationnelles majeures pour lesquelles ils ont été conçus.

L'indisponibilité d'un matériel est déterminée par l'indisponibilité de son porteur ou d'une fonction essentielle de son système d'armes.

Disponibilité technique opérationnelle nécessaire (DTON).

Le taux de DTON est le rapport exprimé en pourcentage du nombre de matériels nécessaires, au sens opérationnel, au nombre de matériels réalisés pouvant participer au contrat opérationnel (parc en ligne).

Les objectifs de DTON sont déterminés annuellement en concertation entre une formation et son OSR.

Documentation technique utilisateur.

La documentation technique de l'utilisateur (DTU) traite de l'exploitation, de l'entretien, de la réparation et du ravitaillement. Les fiches techniques, qui complètent la DTU, sont des documents de modification des matériels, rédigés sous la responsabilité de la SIMMT pour les matériels terrestres et la DELPIA pour les matériels pétroliers.

Gestion des configurations (applicable/appliquée).

La gestion de configuration est la procédure selon laquelle sont demandées, examinées, décidées, exécutées et imputées les évolutions à apporter aux matériels ou équipements pour lesquels sont définis les articles de

configuration étatique (ACE). Ces ACE sont maîtrisés par l'EDPI qui met en place dès la phase d'initialisation, une commission de gestion de configuration dont la mission est de tenir à jour le dossier de définition (DD).

Les évolutions sont généralement liées au maintien, à l'amélioration des fonctionnalités du système ou à l'acquisition de nouvelles fonctionnalités. Génératrices de dépenses, elles peuvent compliquer la tâche des utilisateurs et des maintenanciers. Ces évolutions doivent être fondées sur l'amélioration des performances techniques et opérationnelles mais aussi sur la cohérence du système principal et du système de soutien.

Maîtrise technique.

L'autorité responsable de la maîtrise technique est en charge des principaux aspects suivants :

- performances techniques du système d'armes dans le respect des objectifs de coût des opérations d'armement et conformément aux besoins opérationnels exprimés par les états-majors ;
- exploitation du RETEX ;
- respect de la réglementation applicable dont les mesures relatives à la protection de l'environnement, à l'hygiène, à la sécurité et aux conditions de travail ;
- interfaces externes.

La maîtrise technique recouvre, sur tout le cycle de vie, la maîtrise et l'entretien de la définition qualifiée incluant la veille et le traitement d'une évolution pour répondre à de nouvelles exigences réglementaires et de sécurité, la gestion et le traitement des obsolescences (de la veille ou prévention jusqu'à la mise en œuvre d'une solution appliquée sur le matériel), les études d'évolutions, le processus de gestion de configuration applicable avec les décisions actées en CGC, le maquetage et la constitution des dossiers de modification, la qualification et la mise à jour des dossiers [dossier de définition (DD), dossier d'achat, de fabrication et de contrôle (DAFC) et dossier justificatif (DJ)], la mise à jour des éléments du soutien impactés (exemples : documentation technique utilisateur, outillages, moyens de test).

Niveaux de soutien.

L'organisation en niveaux de soutien est peu utilisée au SEA. Deux niveaux sont identifiés.

Le niveau de soutien opérationnel (NSO) :

Il regroupe l'ensemble des actes de maintenance nécessaire au soutien direct des forces pour remplir leur mission. Il est réalisé dans un souci d'efficacité en privilégiant les délais de remise en service. Il s'agit d'opérations de NTI 1 ou d'opérations de maintenance corrective relevant du NTI 2. Il s'agit d'opérations d'entretien courant de remise en état réalisables dans un temps court sur le site de mise en œuvre du système (« soutien de l'avant ou immédiat »). Elles ne nécessitent pas ou peu de moyens importants. Il peut s'agir du remplacement d'un sous-ensemble défaillant directement sur le système, ou d'une intervention dans une infrastructure fixe ou mobile. Liées à l'activité opérationnelle, ces opérations répondent à une logique d'efficacité des moyens pour assurer l'entraînement des forces et la capacité à durer sur le théâtre d'opérations, on parle ainsi de maintien ou restauration de la disponibilité.

Il regroupe l'ensemble des actes de maintenance qui ne sont pas réalisés dans le cadre d'un plan de production (plan de soutien central).

Le niveau de soutien industriel (NSI) :

Il regroupe l'ensemble des actes techniques planifiés et nécessitant des durées d'intervention importantes. Ces actes sont réalisés en régie ou dans le privé par du personnel spécialisé. Il peut également réaliser des opérations de maintenance relevant du soutien opérationnel dans le cadre d'interventions au titre du soutien

différé. Les opérations de NSI nécessitent des moyens lourds (infrastructures, outillages etc.), essentiellement non projetables de type industriel, (« soutien de l'arrière ou dans la durée »). Cela comprend :

- les opérations ayant pour objectif de redonner du potentiel de fonctionnement du système (régénération du potentiel), une fois les butées horaires et/ou calendaires atteintes, les grandes visites ou visites profondes conduisent à la remise à zéro des compteurs ;
- la réparation des sous-ensembles (rechanges réparables). Ces opérations, réalisables en base arrière, répondent à des exigences de productivité.

Soutien logistique.

Le soutien logistique permet de définir les éléments nécessaires au maintien de la disponibilité du matériel, en fonction des caractéristiques qui la conditionnent (fiabilité, maintenabilité, etc.) dans des conditions données en recherchant un optimum économique.

Il comprend donc tous les éléments de soutien (EDS) nécessaires à ses utilisateurs pour en assurer l'exploitation, la mise en œuvre et la maintenance tels que :

- le personnel (métier, spécialité, qualification, compétence, nombre etc.)
- la documentation technique (catalogue illustré, catalogue PR, manuel de maintenance etc.) ;
- le concept de soutien et le plan de maintenance (synthèse ASL, soutien du système, préparation de la maintenance, SAV et MCO, constitution de la documentation de maintenance) ;
- le ravitaillement/les rechanges (procédures, référentiels etc.) ;
- les matériels de servitude/équipement de test et de soutien (outillage/équipement atelier) ;
- les moyens relatifs à l'emballage, la manutention, le stockage et le transport ;
- la formation (initiale et récurrente, plan de formation etc.) ;
- l'infrastructure ;
- le soutien à l'informatique (SIM@T, diagnostic etc.).

Soutien logistique intégré (SLI).

Le soutien logistique intégré permet d'intégrer à la conception du matériel, dès l'identification du besoin fonctionnel de l'utilisateur, les éléments nécessaires au maintien de la disponibilité, en fonction des caractéristiques qui la conditionnent (fiabilité, maintenabilité, etc.) dans des conditions données en recherchant un optimum économique.

La démarche SLI vise à définir le système de soutien qui sera associé au système principal et à influencer la définition du système principal pour une meilleure disponibilité opérationnelle, tout en maîtrisant le coût global de possession. Elle consiste à traiter le soutien logistique comme le système lui-même, avec ses performances, ses exigences, ses contraintes. Ceci nécessite souvent de modifier le développement du système principal tant en termes d'organisation, de planification et de hiérarchisation de tâches pour faire en sorte que des contraintes portant sur la maintenance, la fiabilité, le coût global de possession futur et les éléments du soutien soient pris formellement en compte au même titre que toute autre performance du système principal.

Suivi technique.

Le suivi technique contribue à la maîtrise technique. Il comprend :

- le retour d'expérience (collecte des données relatives aux matériels) ;
- les faits techniques prétraitement des données. Le prétraitement des faits techniques nécessite l'accès et l'usage du dossier de définition à contractualiser conformément aux dispositions des articles 49 et 57 du cahier des clauses administratives générales des marchés industriels (CCAG MI) et dans le strict respect des droits de propriété industrielle ;
- le suivi des sources d'approvisionnement en rechanges ;
- les propositions pour les études d'évolutions ;
- la gestion des configurations appliquées sur les matériels au cours de leur cycle de vie.

Types de soutien.

Afin de répondre aux réalités opérationnelles et de prioriser les interventions, plusieurs types de soutien (2 liés à une durée et 1 avec un caractère géographique) sont identifiés au SEA.

Le soutien immédiat : il recouvre les opérations techniques prioritaires nécessitant une action non planifiée. Ces actes techniques sont réalisés par les organismes de soutien direct tant en métropole qu'en opérations. Il s'agit majoritairement d'opérations de NTI 1 et de NTI 2 dont la durée globale n'excède pas quatre (4) heures.

À ce titre, les opérations de maintenance curative d'une durée supérieure à quatre (4) heures à réaliser suite à un diagnostic effectué lors d'une visite périodique seront réalisées au titre du soutien différé.

Le soutien différé : il englobe les opérations pouvant être planifiées qui ne sont pas réalisées par l'atelier NTI 1 du détenteur. Il s'agit principalement d'opérations de NTI 2 ou NTI 3 par l'OSR ou au NSI.

Le soutien de proximité : il regroupe les opérations techniques de niveau 2 réalisées par les ateliers NTI 2 de rattachement.

ANNEXE III.
INSTANCES DE GOUVERNANCE DU MAINTIEN EN CONDITION OPÉRATIONNELLE.

CCQF-MCO.

Le comité de cohérence du quartier fonctionnel MCO permet de rapporter les actions relatives au schéma directeur SI.

S/CMP.

Le sous-comité des matériels pétroliers est l'instance qui permet aux EMx d'exprimer leur besoin en matériels et en soutien.

CMQSE.

Le comité de management de la qualité du SEA a pour but d'apporter au commandement l'assurance que les risques identifiés sur la cartographie sont maîtrisés.

CODIR MCO-P.

Le CODIR a pour ambition de présenter l'évolution des travaux relatifs à la transformation du MCO et de soumettre à l'arbitrage du directeur central du SEA des problématiques relevant de 5 projets majeurs que sont :

- la politique MCO et ses évolutions ;
- l'acquisition et le maintien en condition du système d'information logistique ;
- la manœuvre RH et la consolidation de la filière équipement ;
- la performance et la maîtrise des coûts ;
- la démarche processus et l'amélioration continue.

COGES SIMMT/réunion de direction/réunion d'avancement contractuel.

Un conseil de gestion (COGES), présidé par le chef d'état-major de l'armée de terre, permet d'établir le bilan de l'atteinte des objectifs opérationnels et de s'assurer de la capacité de la SIMMT à remplir sa mission.

En complément des instances du dialogue de gestion, une réunion de direction est organisée, au moins une fois par an, entre la DCSEA et la SIMMT. Du niveau des directeurs, elle est avant tout une instance d'échanges et d'information partagée.

La DCSEA et la SIMMT formalisent leurs objectifs de performance au travers d'un contrat SEA-SIMMT annuel avec orientation jusqu'à A+2. Ce dernier donne lieu à l'organisation de deux réunions d'avancement par an.

Dialogue de gestion (DCSEA-DLE).

Le dialogue de gestion est l'instance idoine permettant au DCSEA de fixer annuellement les objectifs à ses directeurs locaux (DELPIA, BPIA, CEPIA, DSEA OME etc.). Le volet MCO est abordé dans les différents axes stratégiques. Des réunions permettent aux DLE de rendre compte de l'atteinte des objectifs (1/an).

Instances spécialisées.

Le fonctionnement des EDPI suppose la création de commissions (CGC : commission de gestion de configuration et la CLI : commission logistique intégrée), groupes ou comités pluridisciplinaires, permanents

ou temporaires. Le nombre d'instances dépend des caractéristiques propres à chaque opération. Des instances dédiées peuvent notamment être nécessaires pour traiter les aspects sécurité, facteurs humains, environnement, formation, infrastructures, logistique et technique, interfaces avec d'autres opérations, etc.

La commission de gestion de configuration (CGC) : elle est activée dès le lancement de l'opération et reste compétente jusqu'au retrait de service.

La présidence, les missions et la composition de la CGC font l'objet de l'instruction sur la gestion de configuration.

La gestion de configuration couvre l'ensemble des travaux, d'identification de la définition du système d'armes et de soutien, de la maîtrise des évolutions de cette définition et du suivi de son application.

Pour pouvoir gérer la configuration, l'EDPI établit des références techniques, qui ne peuvent être modifiées que formellement par la CGC après analyse des répercussions sur les performances d'ensemble, le coût global et les délais.

La commission logistique intégrée (CLI) : elle est activée dès le début de l'opération et maintenue jusqu'à la mise en service opérationnel. D'un commun accord, l'EM concerné et la DGA peuvent en prolonger l'action au-delà si nécessaire.

La CLI conduit les actions d'ingénierie du soutien, notamment celle inscrites dans le plan de soutien logistique intégré (PSLI).

La co-présidence est généralement assurée par le DP et l'OP mais elle peut être déléguée.

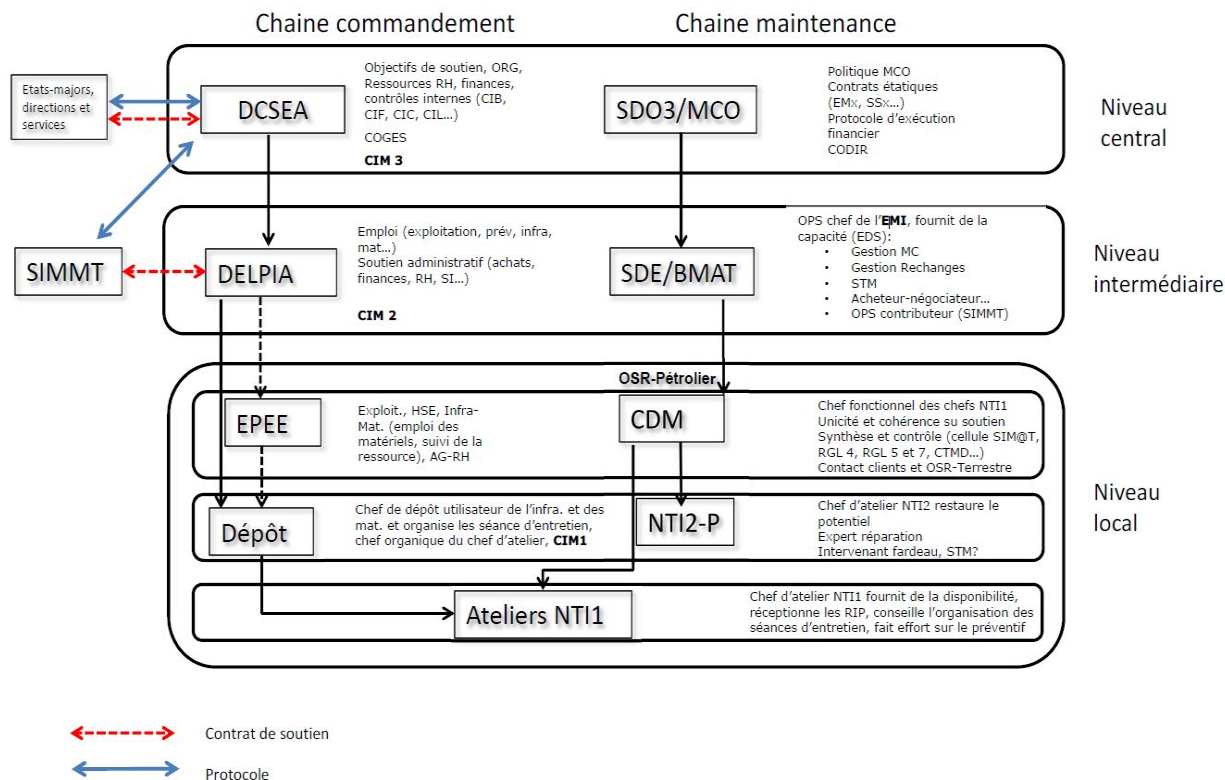
Le fonctionnement de la CLI exige la participation de nombreux acteurs : futur utilisateur, représentants de l'opération ou systèmes en interface ou à intégrer, et notamment les représentants des structures de soutien concernées, industriels de divers rangs, etc.

Revue de parcs du SEA.

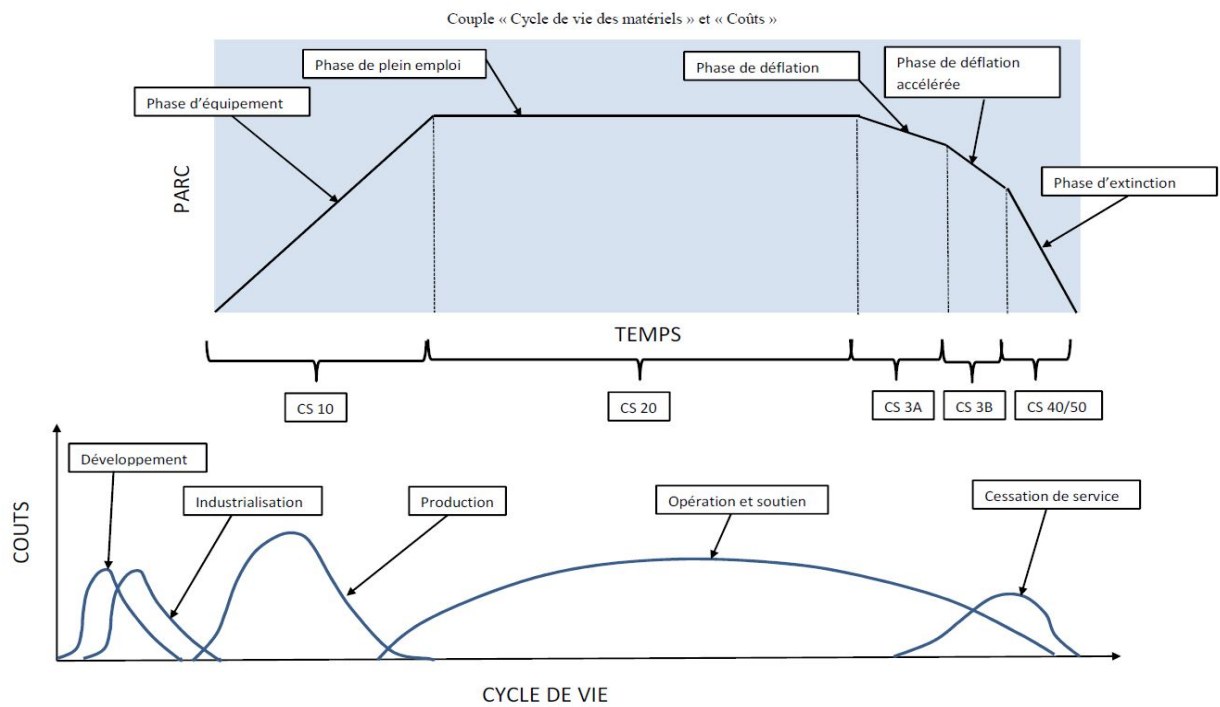
Cette réunion annuelle présidée par le sous-directeur « opérations » de la DCSEA rassemble les acteurs du MCO (DELPIA, BPIA, OLSEA SIMMT) et les employeurs de moyens (États-majors, directions et services). Elle permet de dresser le bilan global des activités technique, logistique, financière et contractuelle des parcs. Cette réunion constitue un rendez-vous majeur en ce qui concerne l'emploi, la gestion et la maintenance des parcs sur leur cycle de vie.

ANNEXE IV. VOLET ORGANISATIONNEL DU MAINTIEN EN CONDITION OPÉRATIONNELLE DES MATÉRIELS PÉTROLIERS.

Volet organisationnel du MCO-P

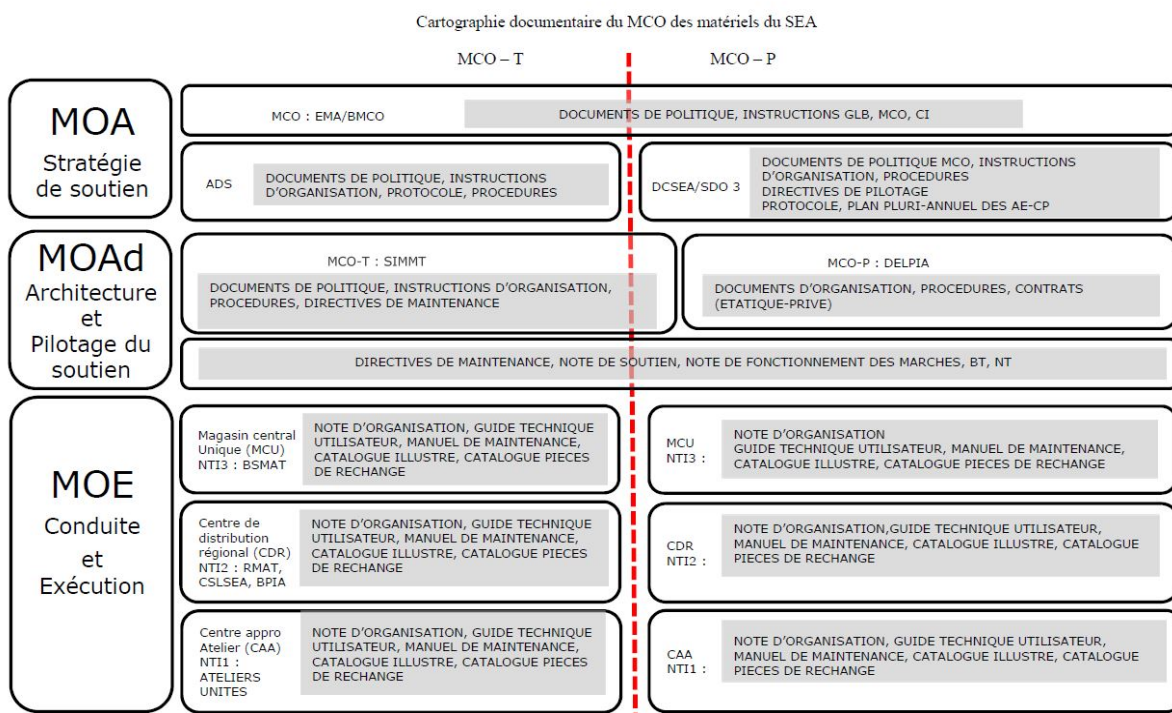


ANNEXE V.
COUPLE « CYCLE DE VIE DES MATÉRIELS » ET « COÛTS ».



ANNEXE VI.

CARTOGRAPHIE DOCUMENTAIRE DU MAINTIEN EN CONDITION OPÉRATIONNELLE DES MATÉRIELS DU SERVICE DES ESSENCES DES ARMÉES.



ANNEXE VII.
**ATTRIBUTIONS DE LA DELPIA EN QUALITÉ DE MAÎTRISE D'OUVRAGE DÉLÉGUÉE DES
MATÉRIELS PÉTROLIERS ET D'INTERLOCUTEUR DE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE
DÉLÉGUÉ DES MATÉRIELS TERRESTRES.**

La DELPIA chargée de conduire le volet opératif de la maintenance, en est le pilote fonctionnel. À ce titre, elle assure le commandement fonctionnel de toutes les entités composant la chaîne du MCO au SEA et s'appuie sur l'équipe de maintenance intégrée.

Elle conduit le soutien logistique et procède à son analyse (ASL).

La DELPIA :

- élabore, valide et gère la documentation technique pétrolière ;
- est responsable du suivi, de l'approvisionnement des rechanges pétroliers et de la mise en place des lots d'articles initiaux à partir desquels sont constituées les autonomies initiales de projection ;
- pilote les actions techniques de maintenance entre les différents organismes du SEA ;
- recueille et exploite les faits techniques ;
- met en œuvre les procédures d'approvisionnement liées aux matériels de maintenance et de servitude (avis technique et d'opportunité du BMAT) ;
- dans le cadre de la gestion des matériels, exploite le module de gestion de SIM@T Pétrole et transmet les éventuels besoins d'évolution ;
- programme des actions de formations spécifiques dans le cadre de marchés d'acquisitions au profit des acteurs de la maintenance et des utilisateurs ;
- propose des aménagements en matière d'infrastructures liées à la maintenance ;
- propose à la DCSEA les plans de rattachement des unités aux OSR-P (ateliers NTI 2) ;
- valide le plan de charges des ateliers NTI 2 et s'assure de leur bon déroulement ;
- propose puis conduit, après validation de la DCSEA, le plan de soutien central (PSC).

La DELPIA est déclarée gestionnaire central SIM@T. À ce titre, elle a en charge l'exécution des mouvements relatifs à l'ensemble des matériels du SEA au sein du système d'information (SIMAT / SIM@T).

Elle soumet à la DCSEA les propositions de réforme des matériels structurants (classe 1) suivis au titre de la programmation des matériels.

La DELPIA est l'interlocuteur privilégié de la SIMMT au sein du SEA. À ce titre, elle :

- suit l'exécution du contrat de soutien SEA - SIMMT et participe aux réunions d'avancement ;
- s'assure de la cohérence des données dans le système d'information logistique (référentiels, potentiels, temps et type d'intervention etc.) ;
- fait appliquer le plan de rattachement réparation ;
- collabore avec les officiers pilote de soutien (OPS) de la SIMMT.

Au sein du SEA, la DELPIA propose à la DCSEA :

- un projet de contrat SEA – SIMMT ;
- les REO et les CDMT ;
- les évolutions des plans de rattachement logistique et approvisionnement.

Par ailleurs, la DELPIA est également l'interlocuteur principal des industriels tout au long du cycle de vie des matériels.

ANNEXE VIII.
CONDUITE DE LA MAÎTRISE D'OEUVRE DU SERVICE DES ESSENCES DES ARMÉES.

DELPIA.

La DELPIA est responsable de la mise en œuvre de la politique de maintenance définie par la DCSEA.

Elle est chargée de préparer et d'exécuter le soutien pétrolier des formations, bases et organismes qui lui sont rattachés en temps de paix, de crise ou de guerre.

Autorité de tutelle des établissements situés dans sa zone de responsabilité, elle :

- assure le maintien en condition des matériels qui lui sont attachés ;
- propose le budget correspondant au soutien de ces matériels puis le conduit en l'optimisant par un contrôle de gestion.

Elle s'appuie sur les cellules MAT des EPEE et les OSR-Pétroliers positionnées sur le CSLSEA, la BPIA et le DEA d'ISTRES pour conduire le soutien en métropole.

EPEE (échelon de proximité des établissements des essences) :

Echelon de proximité en charge du suivi des directives de la DELPIA, l'EPEE :

- est responsable du bon emploi et de la préservation des matériels et des véhicules ;
- réunit les matériels nécessaires aux activités (instruction, entraînement, projection) par la rationalisation et l'optimisation des parcs, ce qui sous-entend :
- l'obtention d'une disponibilité effective des équipements,
- la mise en œuvre du processus de soutien,
- l'organisation et le suivi de la mise en service des matériels neufs,
- le contrôle du vieillissement des parcs anciens,
- assure la liaison de bon niveau avec les unités (actions de communication, revues, inventaires etc.).

OSR-Pétrolier (organisme de soutien de rattachement pétrolier) :

L'OSR-Pétrolier est une entité regroupant les fonctions suivantes sur une zone de responsabilité donnée :

- conduite de la maintenance ;
- atelier NTI2 ;
- intervention avitailleur ;
- expertise (emploi DCSEA/DPS) :
 - expert réparation ;
 - contrôleur TMD.

L'OSR-Pétrolier est organiquement rattaché à la DELPIA.

Nota. Les OSR Terrestres sont les bases de soutien du matériel et les régiments du matériel.

CDM (conduite de maintenance).

Positionnée sur les OSR-Pétrolier, la cellule CDM :

- assure l'unicité et la cohérence des actions de soutien dans la zone de responsabilité ;
- constitue un échelon de synthèse et de contrôle (gestion de stocks des ateliers, gestion de la ressource RH et rechanges etc.) ;
- renseigne le pré-plan dans SIM@T ;
- est le point principal de contact pour l'OSR-T et les unités clientes dans le domaine relatif au MCO.

ANNEXE IX.
**ATTRIBUTIONS MAJEURES DES MAÎTRISES D'OEUVRES DE LA DIRECTION DE
L'EXPLOITATION ET DE LA LOGISTIQUE PÉTROLIÈRES INTERARMÉES.**

La maîtrise d'œuvre opérationnelle.

La maîtrise d'œuvre opérationnelle regroupe l'ensemble des organismes et personnels assurant des opérations techniques dans le cadre d'un soutien immédiat ou de proximité.

Il s'agit pour le SEA de :

- l'atelier NTI 1 de l'utilisateur ;
- l'atelier NTI 2 de rattachement.

La maîtrise d'œuvre industrielle.

La maîtrise d'œuvre industrielle regroupe l'ensemble des organismes et personnels assurant des opérations techniques dans le cadre d'un soutien différé.

Il s'agit pour le SEA de recourir à l'atelier NTI 3 du CSLSEA ou à l'industrie privée.

Les organismes de soutien de rattachement-pétroliers (OSR-P / NTI 2).

Ces OSR-P, sous l'égide de la DELPIA ont pour mission :

- d'assurer la maintenance NTI 2 des matériels pétroliers de leur zone de responsabilité ;
- d'assurer un suivi et la conduite de la maintenance du parc dépendant de leur zone de responsabilité ;
- d'assurer, à titre fonctionnel, la tutelle des ateliers NTI 1 qui leur sont rattachés ;
- d'assurer, si nécessaire, à l'extérieur de l'établissement les opérations de diagnostic et de dépannage sur l'ensemble du parc qui leur est rattaché au moyen d'une équipe légère d'intervention composée à partir des personnels qui leur sont affectés.

Le responsable de la cellule conduite de la maintenance :

Fonctionnellement, le responsable de la cellule conduite de la maintenance porte la responsabilité de la conduite du MCO réalisé par l'atelier NTI 2 et les ateliers NTI 1 de sa zone de responsabilité. Il est le correspondant privilégié de la DELPIA dans son domaine fonctionnel.

Le chef d'atelier NTI 2 :

Le chef d'atelier NTI 2 dont les fonctions et responsabilités sont détaillées dans une instruction particulière le remplace en cas d'empêchement.

Les intervenants fardeaux :

Désignés par la DELPIA parmi les mécaniciens de l'atelier NTI2, ils ont reçu une formation qui leur permet de mener des opérations spécifiques sur l'ensemble des fardeaux équipant les matériels pétroliers.

Chargés de conserver une homogénéité du parc des véhicules pétroliers en effectuant des interventions techniques uniformisées, ils établissent un lien entre les opérations de maintenance NTI 1 et NTI 3.

Les équipes légères d'intervention (ELI) :

Constituées à la demande à partir de la substance de l'atelier, elles permettent au responsable de la conduite de la maintenance de disposer, si nécessaire, d'une capacité mobile d'intervention.

Elles n'ont pas de moyens d'évacuation et utilisent les matériels détenus par l'atelier (véhicule, outillage, etc.).

Elles n'interviennent pas dans le cadre d'opérations préventives et ne sont amenées à se déplacer que pour lever une indisponibilité susceptible de remettre en cause la capacité opérationnelle d'une unité.

Elles agissent dans le cadre du soutien de proximité.

Les ateliers NTI 1 :

Les ateliers NTI1 des établissements dépendent fonctionnellement du responsable de la cellule conduite de la maintenance de l'atelier NTI2 auquel ils sont rattachés.

Leur principale mission est d'assurer l'ensemble des interventions de soutien immédiat des matériels qu'ils détiennent ou qu'ils utilisent.

Le CSLSEA :

Organisme d'exécution de la DELPIA, le CSLEA assure la réception, le stockage, le MCO et la distribution du matériel pétrolier des armées.

Pour pallier les besoins opérationnels, le CSLSEA peut recevoir des ordres directs en provenance de la DCSEA.

Ces missions comprennent :

- la gestion quantitative et qualitative du matériel pétrolier en approvisionnement réservé des armées ;
- les opérations de transit du matériel pétrolier destiné aux établissements et détachements du SEA en métropole, en opérations, implantés dans les DOM/COM ou les forces pré-positionnées ;
- les opérations de réception et de contrôle de tout matériel pétrolier entrant et sortant de l'établissement ;
- le tri des réservoirs souples et cuvettes de rétention puis la réparation des seuls réservoirs de transport jusqu'au NTI 2 ;
- l'entretien programmé du matériel pétrolier dans le cadre du plan de soutien central (PSC) annuel arrêté par le DCSEA sur proposition de la DELPIA ;
- le développement de prototype de matériel pétrolier au profit des armées ;
- le MCO, et plus particulièrement, les réparations (NTI1 / NTI2) du matériel pétrolier des armées.

La BPIA :

L'organisation interne de la BPIA qui dispose d'un atelier NTI 1 et d'un OSR-P fait l'objet d'un texte particulier. La DELPIA exerce une autorité fonctionnelle sur les acteurs du MCO en place à la BPIA (maintenance opérationnelle, formation et entraînement).