

BULLETIN OFFICIEL DES ARMEES



Edition Chronologique

PARTIE PERMANENTE
Marine nationale

INSTRUCTION N° 1/DEF/EMM/OPL/STN
relative à la chaîne logistique de la marine, principes d'organisation.

Du 1er juillet 2004

ÉTAT-MAJOR DE LA MARINE : *division « opérations/logistique » ; bureau « soutien des bâtiments et formations à terre ».*

INSTRUCTION N° 1/DEF/EMM/OPL/STN relative à la chaîne logistique de la marine, principes d'organisation.

Du 1^{er} juillet 2004

NOR D E F B 0 4 5 1 7 2 8 J

Références :

- a). MC 319/1 - Principes et politique logistiques de l'OTAN (n.i. BO).
- b). AJP 4 - Allied joint logistic operations (n.i. BO).
- c). ALP 11 - Logistique des forces maritimes multinationales (MNMF) (n.i. BO).
- d). ALP 4.1 supp. 1 - NATO standard operating procedures for the operation of advanced and forward logistic site (n.i. BO).
- e). Instruction n° 1000/DEF/EMA/EMPL édition septembre 2003 (n.i. BO).
- f). IGEMER R 03 (n.i. BO).
- g). Instruction 1299 /DEF/EMA/OL/5 du 04 juillet 1996 (BOC, p. 2923).
- h). Instruction n° 445/DEF/EMM/MG/AG/-- du 17 novembre 2003 (n.i. BO).
- i). Décision n° 419/DEF/EMM/OPL/STN du 15 juillet 2002 (n.i. BO).
- j). Décision n° 261/DEF/EMM/OPL/STN du 1^{er} avril 2003 (n.i. BO).

Pièce(s) Jointe(s) :

Quatre annexes.

Texte abrogé :

Instruction 278 /DEF/EMM/OPL/STN du 26 avril 2002 (BOC, p. 3407).

Classement dans l'édition méthodique : BOEM 570-0.2.5.

Référence de publication : BOC, 2004, p. 4173.

SOMMAIRE

Préambule.

1. LES ACTEURS DE LA CHAÎNE LOGISTIQUE. LE MODÈLE DE RÉFÉRENCE.

1.1. Les services approvisionneurs.

1.2. Les services magasiniers.

1.3. Les services expéditeurs.

1.3.1. Généralités.

1.3.2. Tâches imparties à la cellule marine de transit opérationnel.

2. PRINCIPES D'ORGANISATION DE LA CHAÎNE LOGISTIQUE. MISE EN APPLICATION DU MODÈLE.

2.1. Expressions des besoins.

2.2. Organisation des flux.

2.2.1. Les procédures de mise en oeuvre de la chaîne logistique.

2.2.2. Protocoles concernant les délais de la chaîne logistique.

2.2.3. Engagement de service.

2.2.4. Procédure de retour des matériels.

2.3. Contrôle des performances de la chaîne logistique.

2.3.1. Généralités.

2.3.2. Le processus de suivi de bout en bout.

2.3.3. Analyse et correction des dysfonctionnements.

2.3.4. Objectifs de conformité, de performance et indicateurs.

3. ADAPTABILITÉ DE LA CHAÎNE LOGISTIQUE AUX OPÉRATIONS.

3.1. Les acteurs de la chaîne logistique pour les opérations.

3.1.1. Le concept d'adaptation de la chaîne logistique à l'intensité des opérations.

3.1.2. Les acteurs.

3.2. Planification et conduite de la chaîne logistique pour les opérations.

3.2.1. Rôle de la planification dans le domaine logistique.

3.2.2. Montée en puissance de la chaîne logistique. Passage en posture renforcée.

3.2.3. Management des contrats de transports.

3.2.4. L'intégration de la cellule marine de transit opérationnel dans la chaîne opérationnelle.

3.2.5. Le déploiement de l'antenne logistique.

4. TEXTE ABROGÉ.

ANNEXE(S)

ANNEXE I. ATTRIBUTIONS DÉTAILLÉES DES SERVICES APPROVISIONNEURS TRAVAILLANT POUR LA MARINE.

ANNEXE II. LISTE DES SERVICES APPROVISIONNEURS ET MATÉRIELS DONT ILS SONT CHARGÉS.

ANNEXE III. SUPPLÉANCES DE TRANSPORT.

ANNEXE IV. MAPPEMONDE DES DÉLAIS STANDARD DE LIVRAISON DE MATÉRIEL PAR VOIE AÉRIENNE CIVILE DANS LE MONDE (À TITRE INDICATIF).

Préambule.

La chaîne logistique comprend l'ensemble des moyens en personnel et matériel qui permettent l'approvisionnement, le magasinage et l'expédition des matériels et consommables destinés au soutien des formations de la marine.

Par besoins en soutien, conformément à la définition *OTAN*, s'entendent :

- maintenance (1) ;
- soutien de l'homme (2) ;
- soutien pétrolier ;
- acheminement ;
- soutien sanitaire ;
- soutien au stationnement ;
- soutien administratif ;
- soutien financier ;
- soutien juridique.

La présente instruction pose les fondements, principes et modalités essentielles qui caractérisent la chaîne logistique de la marine (3).

Elle s'applique en tout temps, sur tout le spectre des activités organiques et opérationnelles de la marine. Elle s'inscrit dans la dynamique de rénovation des soutiens.

La rénovation des soutiens est fondée sur :

- la montée en puissance des fonctions d'approvisionnement du service de soutien de la flotte (*SSF*) et de la *SIMMAD* (4) ;
- la reprise par la marine de la fonction « rechanges » ;
- la généralisation des prestations de magasinage par le service du commissariat de la marine (*SCM*) au profit des autres services de la marine ;
- la rationalisation de la fonction transport/transit avec la création de la cellule marine de transit opérationnel (*CMTO*) ;
- la mise en place à l'état-major de la marine (*EMM*) de l'*EMO* (état-major des opérations) marine ; l'*EMO*, structure de conseil du centre de planification et de conduite des opérations (*CPCO*) de l'état-major des armées (*EMA*), comporte une cellule N 4 (logistique des opérations aéronavales).

Les orientations majeures visent à :

- améliorer la réactivité et l'efficacité de la chaîne ;
- obtenir la meilleure adaptabilité au contexte opérationnel et à l'offre des principaux opérateurs logistiques ;
- développer la capacité à opérer et à s'interfacer avec les opérateurs interarmées, interalliés ou les opérateurs du secteur industriel ;
- assurer la satisfaction de « bout en bout » des besoins, c'est-à-dire de l'expression de la demande jusqu'à sa satisfaction, en assurant un suivi étape par étape, quel que soit le lieu de destination.

Les clients à satisfaire sont les éléments de force maritime sur leur base, déployés et les formations à terre.

Le terme « client » sera systématiquement utilisé par la suite.

L'organisation de la chaîne logistique se fonde sur le fonctionnement intégré des formations et services en charge des opérations d'approvisionnement, de magasinage et d'expédition.

Les flux physiques et d'information associés concernent :

- l'approvisionnement des stocks vers les services magasiniers pour entreposage ;
- la préparation des commandes remises aux services expéditeurs pour envoi ;
- l'envoi des commandes vers les clients.

Afin de répondre au plus juste à la demande, deux postures sont définies : la posture permanente et la posture renforcée.

La posture permanente a pour finalité de satisfaire les besoins logistiques liés à l'activité socle de la marine (besoins organiques) et aux opérations du temps normal.

Dès qu'une opération majeure ⁽⁵⁾ est planifiée au niveau stratégique, la prise de la posture renforcée consiste à orienter et, éventuellement, adapter les capacités de la chaîne logistique selon cinq axes :

1. La planification (organisation, moyens, flux).
2. Le déploiement, si nécessaire, d'une antenne logistique dans du cadre marine, interarmées ou interalliés.
3. Le suivi des besoins logistiques des forces déployées.
4. Le renforcement de la participation de la cellule N 4 de l'*EMO* et de la *CMTO* ⁽⁶⁾ au changement de posture.
5. Le management des contrats de prestations complémentaires dépassant les capacités des marchés courants.

En raison du caractère évolutif des structures connexes, commandement interarmées, *CMTO*, pôles logistiques des ports, la présente instruction revêt un caractère évolutif et fera l'objet de réactualisations, en phase avec l'évolution des structures.

L'évaluation permanente de cette organisation s'effectuera grâce aux circuits de retour d'expérience et de dialogue de gestion, le traitement étant assuré au niveau central par le bureau « soutien des bâtiments et formations à terre » de l'*EMM* (*EMM/OPL/STN*).

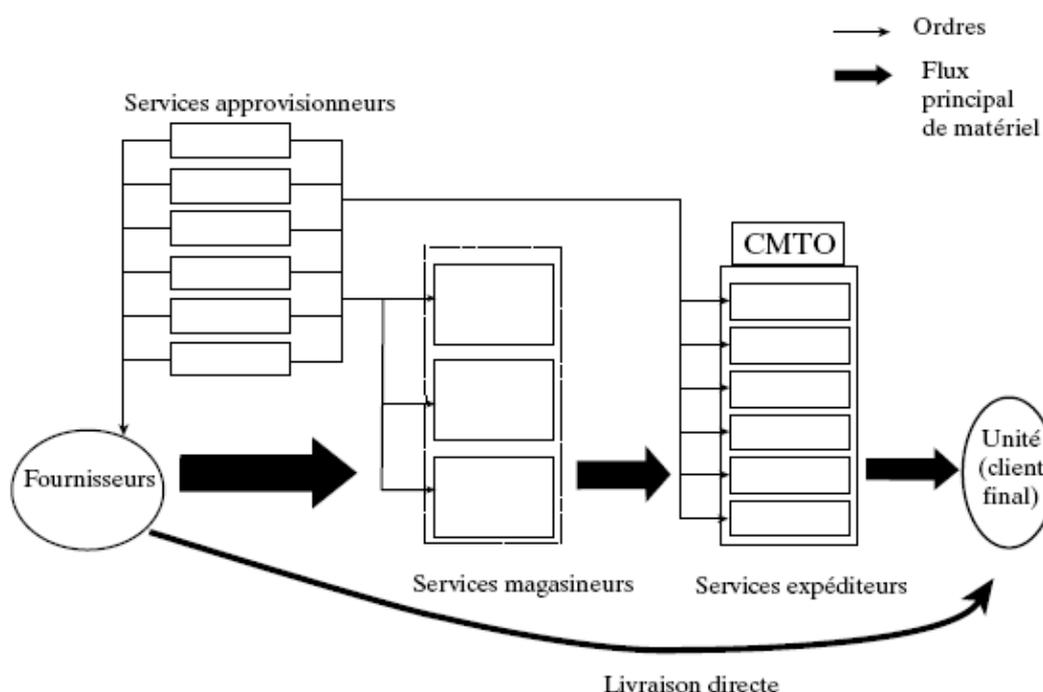
1. LES ACTEURS DE LA CHAÎNE LOGISTIQUE. LE MODÈLE DE RÉFÉRENCE.

La chaîne logistique repose sur le fonctionnement intégré de trois acteurs majeurs :

- les services approvisionneurs en charge des opérations d'approvisionnement ;
- les services magasiniers en charge des opérations de magasinage/entreposage ;
- les services expéditeurs en charge des opérations de distribution/expédition.

Le schéma ci-dessous illustre les flux physiques et d'information de la chaîne logistique.

Figure 1. Schéma théorique idéal.



1.1. Les services approvisionneurs.

Il existe au sein de la marine nationale plusieurs services approvisionneurs. Les annexes I et II détaillent les attributions de chacun.

Ces services approvisionneurs sont :

- des services de la marine (*SSF, SCM, SERSIM, STIM, SHOM* (7) ;
- des services relevant d'une structure interarmées (*SIMMAD*) ;
- des services dépendant directement du ministère de la défense (*SSA, SEA*).

Leur rôle est de mettre à disposition les matériels nécessaires et de piloter le traitement des demandes clients.

Pour cela, ils :

- enregistrent et déclenchent le traitement des demandes clients (8) ;
- suivent et informent les clients du traitement de leurs demandes ;

- gèrent le stock, à savoir :
 - assurent le rechargement des stocks (achats) ;
 - décident des envois en réparation ;
 - ordonnent les transferts intersites ;
 - décident de la constitution et des niveaux de stock.

L'*EMM* définit les niveaux de stocks objectifs pour les combustibles, vivres et munitions en fonction des directives de l'*EMA*.

Concernant la gestion des rechanges, il s'appuie sur les services approvisionneurs ad hoc pour fixer, en fonction de la politique générale de maintien en condition opérationnelle, des circonstances, de la criticité et de l'essentialité des matériels considérés, les objectifs de résultats pour ce qui est du taux de service.

Les différents services approvisionneurs doivent en conséquence :

- être associés à la constitution des états d'allocation des matériels (*EAM*), à la définition de lots de circonstance pour missions en supplément temporaire à l'armement (*STA*) ;
- optimiser les stocks, c'est-à-dire définir :
 - leur nombre et leur emplacement (dans la formation, au port ou sur la base, dans un stock central) en liaison avec les services magasiniers ;
 - le niveau des stocks, assorti chacun d'une probabilité de non-rupture de stock (*PNRS*) ;
 - leur adaptation à la gestion de configuration et aux opérations de maintenance correspondantes ;
 - les formules permettant le calcul de leur complètement ;
 - les méthodes d'apurement au fur et à mesure des stocks périmés ou sans usage ;
- s'attacher à définir des procédures d'achat urgent pour satisfaire les besoins que peut engendrer un nouveau matériel ou une rupture de stock.

1.2. Les services magasiniers.

Le service du commissariat de la marine (*SCM*), par l'intermédiaire de ses services du matériel (*SERMACOM*), assure le magasinage des matériels de son ressort et de ceux pour lesquels le service soutien de la flotte (*SSF*), la structure interarmées de maintenance des matériels aéronautiques de la défense (*SIMMAD*)⁽⁹⁾, le service hydrographique et océanographique de la marine (*SHOM*) et le service des essences des armées (*SEA*) sont approvisionneurs.

Pour les rechanges aéronautiques, à compter du 1er janvier 2006, le *SCM* assure les activités de magasinage, recette, stockage, des matériels aéronautiques en approvisionnement ou en attente dans les établissements principaux de l'aéronautique navale (*EPAN*) et les magasins aéronautiques des bases et porte-avions.

À moyen terme, il étendra son champ de compétence en matière de magasinage au matériel relevant du service des systèmes d'information de la marine (*SERSIM*) et du service des travaux immobiliers et maritimes (*STIM*).

En réutilisant au maximum l'existant en terme d'infrastructures, le *SCM* met en oeuvre deux pôles logistiques, à Toulon et à Brest ⁽¹⁰⁾.

Le service de santé des armées (SSA) assure lui-même la fonction le magasinage :

- des matériels médicaux par l'intermédiaire de sa direction des approvisionnements et des établissements centraux (*DAEC*). La marine dispose de l'établissement central de ravitaillement sanitaire de Marseille et de la pharmacie magasin du port de Brest ; l'*ECRS* de Marseille assure les fonctions de suppléance de transport ;
- du sang et produits dérivés par l'intermédiaire du centre de transfusion sanguine des armées (*CTSA*).

Le rôle des services magasiniers est d'assurer l'entreposage des matériels (réception, stockage, préparation et remise des commandes).

Pour cela, ils :

- assurent tout ou partie de la recette du matériel selon des protocoles établis avec les services approvisionneurs et rentrent en comptabilité le matériel ;
- stockent le matériel en recourant au conditionnement *ad hoc* ;
- préparent les commandes, les vérifient et les remettent au service expéditeur ou les livrent eux-mêmes aux formations proches ⁽¹¹⁾ ;
- assurent la tenue du stock au profit du service approvisionneur.

1.3. Les services expéditeurs.

1.3.1. Généralités.

Les services expéditeurs sont :

- les suppléances de transport habilitées à engager une dépense de l'État dans le cadre d'un marché interarmées passé avec un transporteur ⁽¹²⁾ ;
- les services transit interarmées (*STI*) constitués en *OVIA* ⁽¹³⁾, outre-mer et désignés, selon les cas, par diverses appellations (*SITRAM*, *ETAM*, *SITRA*) ⁽¹⁴⁾.

L'appellation générique suppléance de transport est utilisée dans la suite du présent texte.

Le schéma des suppléances de transport figure en annexe III.

Leur rôle est d'organiser les expéditions avec les prestataires de transport.

Pour cela, ils :

- recherchent le mode de transport adéquat par arbitrage des éléments de coût et de délai et font procéder à l'expédition ;
- établissent les documents de transport et douaniers en conformité avec la réglementation du transport nationale, européenne et internationale ;
- s'assurent d'un conditionnement des matériels ou produits *ad hoc*.

Leur action est coordonnée par la *CMTO*.

La fonction transport/transit se fonde sur :

- la *CMTO*, [réf. i)] ;
- la fusion des services transit de région avec les sections des envois des *SERMACOM*, en un centre de transit marine du port (*CTMP*), [réf. j)] ;
- la réduction du nombre de suppléances de transport ;
- le fonctionnement intégré des *CTMP* et de la *CMTO*, sous la direction fonctionnelle de l'*EMO/N 4*, placé sous le commandement d'*ALOPS* ;
- l'utilisation de marchés interarmées (15).

1.3.2. Tâches imparties à la cellule marine de transit opérationnel.

La *CMTO* travaille selon les directives de la cellule N 4 de l'*EMO* qui filtre, au besoin, les informations à destination des organismes interarmées.

Son rôle consiste en la coordination et l'animation de l'action des suppléances de transport de fret de la marine ; en l'apport de conseils, expertise technique ainsi qu'en la réalisation d'études dans le domaine du transport/transit.

Les tâches de la *CMTO* sont définies par la décision de référence i). Ses fonctions principales sont :

- animer le réseau des suppléances de transport (les services expéditeurs) qui travaillent au profit de l'ensemble des forces et des services de la marine ;
- collaborer étroitement avec les organismes interarmées intervenant dans le système interarmées des transits opérationnels (*SINTROPS*) et notamment du bureau des transports maritimes, aériens et de surface (*BTMAS*) de l'*EMA/CPCO* ;
- apporter son soutien à l'*EMO/N 4* pour le choix du vecteur aérien (*VAC*, *VAM*, *VAA*) en fonction des circonstances (plan de charge *VAM*, contraintes financières, confidentialité...) ;
- conseiller les forces et services en matière d'organisation d'acheminements de matériel sortant des opérations de routine qui pourraient poser d'éventuelles difficultés ou qui demandent une expertise.

Ainsi, la *CMTO* établit, dans le respect des règles générales du transport international et des directives *OTAN* et *EMA*, les règles et procédures particulières à mettre en oeuvre pour le transport/transit de matériel, en ce qui concerne :

- le mode d'utilisation des marchés de transport ;
- l'étiquetage des colis ;
- le transport du matériel réglementé (matériel dangereux) (16) ;
- l'élaboration des documents douaniers.

Ces règles sont diffusées par des notes techniques sous timbre *EMM/OPL/EMO/CMTO*.

La *CMTO* est organisée pour assurer la permanence de la fonction de coordination du transit marine par les *CTMP* en posture normale, le passage en posture renforcée induisant, notamment, le renforcement par du personnel de la réserve opérationnelle.

2. PRINCIPES D'ORGANISATION DE LA CHAÎNE LOGISTIQUE. MISE EN APPLICATION DU MODÈLE.

Les dispositions qui suivent revêtent un caractère générique, que les mouvements soient destinés à satisfaire des besoins organiques ou opérationnels.

2.1. Expressions des besoins.

Pour émettre leurs besoins, les éléments de force maritime et les formations à terre envoient aux services approvisionneurs concernés des :

- billets ou messages de mouvement ;
- messages *DEM* ;
- messages *RAV/A* ;
- messages *RAV/B* ;
- messages *RAV/C* ;
- listes de travaux ;
- messages *LOGREQ*.

Règle générale. Tout service approvisionneur mis en action par erreur ré-achemine vers le service concerné la demande émise, analyse les causes de dysfonctionnement et engage des actions correctives.

2.2. Organisation des flux.

Les flux suivants sont à organiser :

- approvisionnement depuis le secteur industriel (étatique ou privé) ;
- mouvement entre magasins (interport ou interbase en métropole ou avec l'outre-mer) ;
- délivrance au port et sur base en métropole ;
- ravitaillement sur un théâtre hors métropole [sur forward logistic site (*FLS*), en escale, sur terrain de stationnement aéronautique] ;
- délivrance par ravitaillement à la mer ;
- retour de matériel à régénérer (remise en état ou maintenance préventive) ;
- ravitaillement en combustibles, carburants et lubrifiants (en métropole et pour les éléments déployés) ;
- ravitaillement en vivres ;
- mouvement de courrier ;
- évacuation sanitaire/rapatriement sanitaire (avec concours ou sous-organisation du *SSA*) ;
- envoi d'équipe d'expertise et/ou de réparation ;

- mouvement de personnel, éventuellement avec fret accompagné (*ex.* : armes pour les commandos).

Tous ces types de mouvements sont assortis d'une pondération par un critère d'urgence, l'ensemble faisant l'objet de procédures établies, selon les cas par :

- l'*EMA* ;
- l'*EMM* ;
- les services approvisionneurs ;
- les services expéditeurs.

2.2.1. Les procédures de mise en oeuvre de la chaîne logistique.

Il convient de distinguer deux familles de procédures en matière de mise en oeuvre de la chaîne logistique :

- les procédures qui concernent le ravitaillement à caractère organique en métropole. Ce dernier s'effectue entre les diverses entités des services ou entre les services et les formations ; ces procédures figurent dans les documents propres aux services (« guides de service »), qui décrivent les engagements de service en mentionnant les spécificités propres à chaque port, ou aux liaisons interports ;
- les procédures destinées à répondre aux besoins logistiques des forces déployées hors du port base ou stationnées outre-mer, une gamme d'urgence étant définie en relation avec l'exigence opérationnelle.

Ces procédures sont décrites par l'instruction *LOGOPS* ⁽¹⁷⁾ qu'il s'agisse de matériel naval ou aéronautique. Les grands principes des procédures *LOGOPS* sont fondés sur la distinction entre l'approvisionnement relevant d'une urgence opérationnelle (*DEM* et *RAVC*) celui lié à un besoin de complèter des stocks (*RAVB/A*).

Les procédures logistiques de recomplèter liées à l'urgence opérationnelle sont systématiquement associées à des messages reflétant la perte de capacité opérationnelle.

Les autorités opérationnelles et organiques ont la charge de prévenir tout abus dans l'emploi des procédures d'urgence de logistique opérationnelle. Elles agissent par veto. Elles sont tenues informées des *DEM* et des *RAV* qu'envoient les formations sous leur commandement. Elles peuvent donc à tout moment déclasser l'urgence d'une procédure.

L'urgence opérationnelle *DEM* est toujours traitée avec la plus haute priorité par rapport aux autres urgences.

En complément de ces procédures, existent des dispositions spécifiques destinées à organiser :

- le ravitaillement local lors d'une escale à l'étranger ;
- le ravitaillement par des marines partenaires dans des ports d'escale ou en ravitaillement à la mer.

L'ensemble des procédures destinées à répondre aux besoins logistiques des forces maritimes en métropole et déployées est conforme aux procédures génériques *OTAN* et aux ordres et directives interarmées.

L'activation de la posture renforcée peut conduire à la définition de procédures de circonstance, qui complètent ou amendent les procédures génériques.

En pratique, l'*EMA/CPCO* émet :

- un ordre d'opération ;
- une directive administrative et logistique (*DAL*).

2.2.2. Protocoles concernant les délais de la chaîne logistique.

Des protocoles sont établis entre les différents services qui interviennent dans la chaîne logistique ; leur objet principal est la définition des délais inhérents aux procédures retenues, et qui conditionnent les performances globales de la chaîne logistique :

- protocoles liant services approvisionneurs et services magasiniers afin de définir :
 - les conditions de recette du matériel ;
 - les délais de préparation de commande pour différents degrés d'urgence en heures ouvrables (*HO*) et en heures non ouvrables (*HNO*) ;
- protocoles liant services approvisionneurs et services expéditeurs afin de définir les délais d'expédition selon destination, pour différents degrés d'urgence en *HO* et en *HNO* ;
- protocoles liant services magasiniers et services expéditeurs, fixant les limites géographiques de la distribution locale assurées par les services magasiniers et les conditions à satisfaire en vue de réaliser les expéditions longues distances assurées par les services expéditeurs.

2.2.3. Engagement de service.

Lors de l'expédition, au vu des éléments les plus récents concernant les conditions prévues du transit et sur la base des temps généralement constatés, le service expéditeur s'engage auprès du client sur une « date/heure » de livraison, sous réserve d'absence d'aléa douanier (voir ANNEXE IV).

2.2.4. Procédure de retour des matériels.

Le retour vers la métropole des ensembles ou sous-ensembles à régénérer est très important car il conditionne à terme la disponibilité des forces. L'approvisionneur précise si le matériel doit faire l'objet d'une procédure de retour et en stipule l'urgence. Par défaut, le matériel est retourné de la façon la plus économique (par exemple : au retour de l'unité au port base). Cette procédure est décrite dans l'instruction *LOGOPS* sous le nom de *ROMEO*.

2.3. Contrôle des performances de la chaîne logistique.

2.3.1. Généralités.

L'efficacité des fonctions définies dans la présente instruction est mesurée dans le cadre du dialogue de gestion mis en place dans la marine.

Les objectifs sont définis annuellement par l'*EMM* et portent en priorité sur :

- l'organisation (les moyens) ;
- la satisfaction des besoins en posture normale ;
- la satisfaction des besoins en posture renforcée (objectifs de circonstance) ;
- l'emploi des budgets.

Responsables de la satisfaction des clients, les services approvisionneurs, magasiniers et expéditeurs rendent compte à l'EMM de leur activité lors des conseils de gestion annuels où est examinée, en particulier, l'efficacité de leur action s'agissant de la mise en oeuvre de la chaîne logistique.

La performance et la traçabilité sont suivies au moyen de systèmes d'information qui garantissent l'interopérabilité.

2.3.2. Le processus de suivi de bout en bout.

Un processus de suivi de bout en bout des matériels ou produits traités par la chaîne logistique est mis en oeuvre.

Il se fonde sur les pratiques ayant fait leurs preuves dans le secteur concurrentiel :

- étiquetage normalisé [par code à barres ou *RFID* (18), par exemple] ;
- identification de l'objet à chaque rupture de charge ;
- possibilité d'interrogation permanente de la *CMTO* pour obtenir des informations quant à la situation des acheminements et, à terme, au moyen du système de suivi des expéditions ;
- information du client par le service approvisionneur et/ou par le service expéditeur en cas d'écart par rapport à l'engagement initial.

2.3.3. Analyse et correction des dysfonctionnements.

Les dysfonctionnements ont pour origine soit :

- une rupture de stock ou toute autre difficulté d'approvisionnement par le service approvisionneur ;
- un engagement de service non honoré par un service magasinier ;
- un aléa d'acheminement ;
- un aléa dans le signalement de l'activité opérationnelle du bâtiment ;
- un défaut de communication entre les différents acteurs de la chaîne logistique.

Les retours d'expérience de dysfonctionnements sont centralisés et traités par :

- le service approvisionneur pour tout ce qui est lié au stock ou à la procédure d'achat rapide ;
- par le *SCM*, le *SERSIM* ou le *SSA* pour ce qui concerne le magasinage ;
- par la *CMTO* pour ce qui a trait à l'acheminement.

La synthèse du retour d'expérience est effectuée par l'EMO/N 4.

2.3.4. Objectifs de conformité, de performance et indicateurs.

Pour chaque procédure sont définis des objectifs de conformité et de performance qui sont suivis par les indicateurs correspondants.

Certains ont un caractère permanent, d'autres ont un caractère circonstanciel, qui peut être attaché à la conduite d'une opération particulière.

Les objectifs concernent essentiellement :

- la conformité des matériels, produits ou denrées livrés ;
- le respect du délai ;
- la conformité du conditionnement et de l'étiquetage ;
- la traçabilité de bout en bout ;
- la maîtrise du coût de la procédure.

Les indicateurs globaux mesurent d'une façon générale :

- la satisfaction des demandes (*DEM* et *RAV*) ;
- l'adéquation de l'organisation (réactivité, permanence, déploiement) aux besoins organiques et opérationnels ;
- l'adaptation des contrats (flux, mutualisation, marchés spécifiques) ;
- l'exécution des plans d'emploi des crédits (prévisions, exécution, analyse des écarts).

L'analyse du ratio entre le coût complet et le service rendu constitue un élément déterminant pour actualiser les orientations concernant la chaîne logistique.

3. ADAPTABILITÉ DE LA CHAÎNE LOGISTIQUE AUX OPÉRATIONS.

3.1. Les acteurs de la chaîne logistique pour les opérations.

3.1.1. Le concept d'adaptation de la chaîne logistique à l'intensité des opérations.

La chaîne logistique dans le cadre des opérations doit répondre aux deux principes fondamentaux d'adaptabilité et d'interopérabilité.

Les postures permanentes ou les postures renforcées satisfont au principe d'adaptabilité.

Le cadre, le plus souvent interarmées et multinational des opérations, conditionne l'organisation et les moyens mis en place, en particulier dans le cas d'un passage en posture renforcée :

- si la marine est seule concernée, le déploiement d'une antenne logistique dans un port, qui devient alors port d'appui, doit permettre de satisfaire le besoin ;
- dans un cadre interarmées, une base logistique avancée, selon les principes *OTAN* de l'advanced logistic support site (*ALSS*), sera vraisemblablement mise en place. Elle sert essentiellement de plate-forme logistique de distribution et de mutualisation des besoins interarmées (soutien de l'homme, hospitalisation, stockage, sûreté). Si celle-ci n'est pas située dans un port, il faudra de plus choisir un port d'appui, équivalent *OTAN* du forward logistic site (*FLS*), couplé à l'*ALSS*. L'ensemble base logistique avancée et port d'appui constitue le « point d'appui » ;
- si l'opération s'effectue dans un cadre multinational, les concepts ci-dessus restent valides ; ils doivent toutefois s'appliquer en fonction des mutualisations susceptibles d'intervenir entre les nations participantes et en fonction des opportunités offertes par d'éventuelles « nations hôtes ». Les prestations des « nations hôtes » font l'objet de négociations décrites dans l'*ALP 12*, orientations relatives à la planification et à la préparation d'accords/arrangements sur le soutien fourni par le pays hôte.

Dans certains cas de figure, certains bâtiments ne peuvent faire relâche dans le port d'appui ou ne peuvent être distraits de leurs fonctions à la mer; les flux entre le port d'appui et les forces à la mer doivent être organisés en conséquence.

Les flux logistiques à organiser sont :

- les flux entre théâtres (entre la métropole et la base logistique avancée) ;
- les flux à l'intérieur du théâtre d'opérations extérieures (entre la base logistique avancée, le port d'appui et les éléments de force).

3.1.2. *Les acteurs.*

EMA.

Le centre de planification et de conduite des opérations (*CPCO*) est placé sous les ordres du chef d'état-major des armées (*CEMA*). Au sein du *CPCO*, il existe 9 bureaux (de J 1 à J 9) et le bureau des transports maritimes aériens et de surface (*BTMAS*). Le J 4 est chargé de la logistique et, plus particulièrement de la coordination du soutien de l'ensemble des forces assignées à la posture permanente de sûreté (*PPS*), aux postures de consolidation de la paix (*PCP*) et aux opérations.

À ce titre, il est impliqué au plus tôt dans les processus de planification opérationnelle et de génération des forces. Il participe aux travaux des bureaux J 5 (planification) et J 3 (conduite) pour assurer la planification et la conduite générale du soutien logistique en liaison avec les états-majors d'armées et les services interarmées (*SEA* pour le soutien en carburants, *SSA* pour le soutien santé) chargés du soutien au niveau stratégique.

L'*EMA/CPCO* émet les ordres d'opération et les ordres administratifs et logistiques et désigne l'autorité ou le service interarmées assumant le rôle d'armée ou service pilote du soutien pour les *OPEX*.

La mission du *BTMAS* est d'organiser et de faire exécuter les transports et les transits par voies maritime, aérienne et de surface, nécessaires au ministère de la défense. Cette mission comporte une « obligation de moyens ».

Le *BTMAS* actionne les chaînes de transit qui sont garanties en tout temps et toutes circonstances de « l'obligation de résultat ».

Au quotidien, la nature et le nombre des vecteurs de transport destinés à assurer le taux d'entretien et les relève des forces stationnées ou déployées hors métropole sont arrêtés par le *BTMAS*.

Celui-ci diffuse un plan de transport vers les organismes concernés, notamment vers les centres opérationnels de transit interarmées spécialisés.

Ce plan précise le calendrier des acheminements, les plates-formes de départ et d'arrivée, les vecteurs de transport prévus, le personnel à transporter, ainsi que la nature des cargaisons (matériel, fret en vrac ou conteneurisé).

EMM.

Les bureaux assurant le pilotage de gestion des services approvisionneurs et magasiniers (*OPL/STN*, *OPL/STA*, *OMI*), ainsi que le bureau « doctrine, retour d'expérience » (*OPL/DRE*) donnent les orientations pour l'organisation en tout temps de la chaîne logistique : ils élaborent la doctrine, en cohérence avec celle de l'*EMA/OL* et *EMA/EMPL*.

La cellule N 4 de l'*EMO* se situe au niveau opératif, en « miroir » du J 4 de l'*EMA*, elle :

- assure le suivi logistique des forces aéronavales déployées, en soutien de l'*EMA/CPCO* ;

- évalue en permanence la nécessité de passer en posture renforcée ;
- pilote le passage de posture permanente en posture renforcée des composantes marine de la chaîne logistique ;
- exploite le retour d'expérience en matière de logistique opérationnelle pour le compte de l'*EMO/N 7* qui centralise le retour d'expérience pour l'*EMO*, en soutien du *CPCO/J 7*.

Autorités organiques.

ALFAN :

- participe à l'expertise technico-opérationnelle au profit de bâtiments déployés et à leur préparation logistique (définition des suppléments temporaires à l'armement (*STA*), des lots de mission prédéfinis) ;
- fournit le personnel constituant l'état-major de conduite de niveau tactique du groupe ou de la force constitués (*CTF, MCC*), qui comprend une cellule N 4 d'état-major tactique.

ALAVIA :

- définit la composition des lots de matériels en service (magasins de fonctionnement, lots d'autonomies des détachements extérieurs), en liaison avec la *SIMMAD* ;
- ordonne les mouvements pour le matériel spécial aéronautique en position administrative « service » (cf. instruction 301 /DEF/EMM/PL/ORA du 25 juin 2001 (BOC, p. 3712) ;
- participe à l'expertise technico-logistique quand les aéronefs sont déployés en opérations ;
- utilise via les *BAN* la capacité de suppléance de transport pour soutenir ses unités.

ALFOST est responsable de :

- la définition et l'expression des besoins de la mise et du maintien en condition opérationnelle ;
- la coordination de l'expertise et du soutien technique au profit des *SNA* en mission (division logistique de l'escadrille des sous-marins nucléaire d'attaque).

ALFUSCO :

- organise la préparation logistique des commandos (définition des lots de mission, prépositionnement de lots d'intervention, dotation de matériel en *STA*) ;
- assure le conseil en soutien logistique lorsque les commandos sont déployés au sein d'un groupement de forces spéciales (*GFS*) ou à bord d'un bâtiment de combat ;
- coordonne les actions entre la *BASE FUSCO* (organisme de soutien opérationnel) et les formations déployées (mouvements de matériels, complément et/ou remplacement) ;
- assure l'expertise technico-opérationnelle concernant l'emploi des armes d'infanterie et des munitions jusqu'au calibre 12,7 mm (en tant qu'autorité de direction générale *ADG*).

Services approvisionneurs, magasiniers, expéditeurs et CMTO.

L'organisation des services et de la *CMTO* en posture permanente est définie par les « guides de service » et l'ensemble des procédures standard (nationales et *OTAN*).

3.2. Planification et conduite de la chaîne logistique pour les opérations.

3.2.1. Rôle de la planification dans le domaine logistique.

Le retour d'expérience des opérations extérieures montre la nécessité de maîtriser :

- les flux générés par l'opération. Ces flux doivent être estimés, quand cela est possible, dès la planification froide pour différents scénarios [déploiement du *GAN* (19) ou d'un groupe de *BPC* (20) par exemple] ;
- la réactivité pour passer des contrats de circonstance ; cela nécessite d'accroître, en fonction de la demande, les capacités d'achat des services approvisionneurs ; les procédures d'urgence peuvent être utilisées, comme le permet le code des marchés publics ;
- l'adaptation des stocks détenus par les unités (mise en place de suppléments temporaires à l'armement) ;
- l'organisation du *MCO*. La capacité à soutenir les formations déployées se fonde, en planification, sur :
 - la mise en place des « contrats cadres » qui font appel aux capacités de réparation existant sur les divers théâtres et de marchés de soute pour le combustible ;
 - la mise en place de procédures d'achat pour faire appel à la ressource locale en termes de matériel et de services ;
 - l'actualisation du programme d'entretien des bâtiments de la force déployée ;
 - la planification du retour des avions depuis la métropole à l'issue des opérations d'entretien de *NTI 3* ;
 - le déploiement de navires ateliers ;
- la mutualisation des besoins. Il est nécessaire d'identifier et de définir les mutualisations interarmées et internationales pertinentes. Les domaines dans lesquels la mutualisation est à privilégier sont :
 - le transport stratégique ;
 - la mise en place, au sein de l'*ALSS*, d'une plate-forme logistique de redistribution vers le port d'appui, en recourant le plus possible aux moyens des autres armées ou des alliés ;
 - la sûreté des lieux de stockage ;
 - le soutien de l'homme (hébergement, transport, hospitalisation) ;
- l'identification et le suivi des ressources critiques ; pour les travaux de planification, il importe d'identifier tous les équipements critiques, de suivre le niveau des stocks d'équipements disponibles et de bien tracer les circuits de régénération ;
- l'emploi des bâtiments de soutien (ravitailleurs, ateliers, hôpital) ;
- le ravitaillement en carburacteur (*TR 5*) et le prépositionnement éventuel du stock ;

- le recours, pour l'acheminement, aux concours de moyens alliés et aux points d'appui, nationaux ou non, susceptibles de desservir le théâtre d'opérations ;
- la mise en place de personnel de renfort au sein de la chaîne logistique (approvisionneurs, magasiniers, expéditeurs).

Les travaux de planification s'effectueront de façon systématique en considérant les neuf domaines du soutien qui sont pris en considération par l'*OTAN* et rappelés en début de cette instruction.

3.2.2. Montée en puissance de la chaîne logistique. Passage en posture renforcée.

Le passage en posture renforcée est étudié dès les travaux de planification « froide », réalisés pour divers scénarios.

La perspective de déclenchement d'une opération majeure conduit à actualiser les éléments issus de la planification. La cellule N 4, en liaison avec les bureaux concernés de l'*EMM* et les structures de soutien opérationnel, conduit alors le changement de posture de la chaîne logistique selon la démarche suivante :

- identification des besoins en terme quantitatif, en fréquence de rotations, en besoins urgents, en besoins spécifiques (par exemple matériel chiffre), selon la voie d'acheminement (transport aérien, maritime et terrestre) ; il en découle la planification de schémas d'acheminement en inter-théâtre et en intra-théâtre ;
- préparation de la définition des contrats de transports spécifiques (volume, coût, délai) correspondants, puis suivi de leur exécution en s'appuyant sur la *CMTO*, en liaison avec le *BTMAS* ;
- préparation du déploiement éventuel de l'antenne logistique, positionnée au *FLS* et/ou sur l'*ALSS* en identifiant les besoins humains et financiers complémentaires ;
- définition des besoins de renforcement de la *CMTO* (structure, moyens en personnel, besoins financiers) ;
- définition des renforts à mettre en place au sein de la chaîne logistique (approvisionneurs, magasiniers, expéditeurs).

3.2.3. Management des contrats de transports.

La passation de marchés de transport spécifiques peut être rendue nécessaire si les marchés existants n'ont pas la capacité d'absorber les flux supplémentaires induits par l'opération ou s'ils ne sont pas adaptés au besoin (zone géographique non desservie, nature du matériel à acheminer).

Le besoin en transport de la chaîne logistique en posture permanente et pour une bonne part de la posture renforcée est couvert par des marchés interarmées : contrat « voie aérienne civile » (*VAC*) (passé par le *SACA*) (21), contrat de transport terrestre (passé par la *DCCAT*) (22) et contrats de navires affrétés [passés par la *BTI* (23) La Rochelle].

Compte tenu de la contrainte sur le potentiel voie aérienne militaire (*VAM*) des armées d'une part, et des capacités limitées des marchés de transport de la posture permanente, d'autre part, le recours à un avenant au marché en cours ou à un marché spécifique avec un transporteur civil peut s'avérer nécessaire pour une opération d'envergure et peut conditionner la faisabilité de celle-ci. La politique de management des contrats de transport se fonde sur :

L'expression du besoin.

En s'appuyant sur l'estimation des flux pour différentes opérations génériques (déploiement *GAN*, forces amphibies, forces de guerre des mines, projection de commandos), la *CMTO*, en liaison avec la *DCCM*, doit

entretenir des expressions de besoin prêtes à être envoyées vers les personnes responsables de marchés (*PRM*) concernées. Ce travail préparatoire est indispensable pour obtenir avec de très brefs préavis des marchés répondant aux besoins.

Ces marchés doivent inclure les prestations d'emballage, de stockage, de distribution à la demande, de formalités de douane.

La contractualisation.

La *CMTO* doit s'assurer que les *PRM* ont pris toutes dispositions pour lancer les procédures d'urgence adaptées aux besoins opérationnels. La *CMTO* doit diffuser aux « commanders of task force » (*CTF*) et aux unités les modalités pratiques des contrats mis en oeuvre.

Le contrôle de l'exécution du contrat par la marine.

Le service de « bout en bout » est l'idéal. La maîtrise des « dates/heures » de livraison constitue en particulier une exigence forte ; en effet elle peut conditionner l'idée de manoeuvre opérationnelle (par exemple, le détachement d'unités vers le port d'appui).

3.2.4. L'intégration de la cellule marine de transit opérationnel dans la chaîne opérationnelle.

La *CMTO* participe aux travaux de planification et à la conduite de l'opération :

- un dialogue permanent entre la *CMTO*, l'état-major tactique de force et l'*EMO/N 4* est instauré afin de classer les urgences et d'anticiper. Les acteurs s'informent mutuellement de la situation, notamment des évolutions en matière de moyens d'acheminement (informations émises par la *CMTO*) et des besoins (informations émises par les forces) ;
- en fonction des flux, il peut être nécessaire de renforcer les effectifs de la *CMTO* ou d'un service expéditeur ;
- les coûts sont identifiés pour les prestations de transport et de transit.

La *CMTO* soutient l'*EMO/N 4* dans son dialogue avec le *CPCO*.

3.2.5. Le déploiement de l'antenne logistique.

Fonctions remplies par l'antenne logistique.

L'antenne logistique est activée et déployée sur ordre de l'*EMO/N 4*.

Cette antenne accomplit les tâches suivantes :

- pour la fonction transport/transit : interface avec les transporteurs pour tout ce qui a trait aux opérations de réception, dédouanement, sécurisation, stockage, acheminement du fret vers la force et en retour vers la métropole pour réparation ;
- achats local de vivres, denrées diverses, pièces de rechange et prestations diverses au profit des unités déployées ; soutien de la force navale au port (interface avec les consignataires maritimes, aide à la gestion des mouvements aériens, organisation des plongées avec les autorités locales, etc.) ;
- organisation des relèves en personnel, gestion des mouvements des équipes de techniciens, facilitation des évacuations sanitaires (*EVASAN*) ;
- ces tâches sont adaptées lorsqu'il s'agit de soutenir en escale le groupe aéronaval ; selon les escales retenues, les représentations françaises locales n'ont pas toujours les moyens suffisants pour apporter

un soutien *ad hoc* ; c'est en particulier le cas vis-à-vis du porte-avions et des *SNA* qui nécessitent des moyens spécifiques pour effectuer une escale à quai ou au mouillage, dans les conditions de sécurité requises. L'antenne a vocation à apporter un soutien en escale en interface avec les services de l'attaché de défense qui, dans ce cadre particulier, doit donner mandat et délégations adaptées pour effectuer cette mission.

Subordination de l'antenne logistique.

L'antenne logistique déployable relève d'*ALFAN*. Ce dernier est chargé de fournir le personnel d'active et de réserve armant l'antenne, d'entretenir les compétences par des stages (notamment *OTAN*) et d'animer la boucle de retour d'expérience en liaison avec la *CMTO*. Il est responsable de l'ensemble de la préparation de l'antenne logistique. À cet effet et notamment pour l'entraînement du personnel et la rédaction des dossiers d'étude de théâtre (capacité de stockage, sûreté du fret), *ALFAN* peut demander à l'*EMO/N 4* le déploiement de l'antenne hors opération. Les besoins de financement annuels de l'antenne sont évalués par *ALFAN* qui émet les besoins de crédits auprès de l'*EMM*. Le programme d'activité de l'antenne est subordonné en priorité aux déploiements du *GAN*.

Activation d'un ALSS (advanced logistic support site).

La décision d'activer un *ALSS* est prise par le commandant de l'opération. Le personnel mis en place par la marine au sein de l'*ALSS* contribue à armer les fonctions mutualisées.

Si la situation géographique de l'*ALSS* nécessite d'armer également un port d'appui (*FLS*), l'antenne logistique déployable (marine) est mise en place au *FLS*.

Le personnel de l'antenne logistique déployable constitue le noyau destiné à armer le point d'appui (*ALSS*, plus *FLS*).

L'organisation interarmées décrite ici pourra, selon les circonstances, être activée dans un cadre multinational.

En tous les cas, l'*EMO/N 4*, en concertation avec le *N 4/J 4* du *CTF/MCC*, fait en sorte que la contribution de la marine à l'armement du point d'appui (*ALSS* et *FLS*) soit assurée en suffisance pour veiller au traitement conforme des besoins exprimés par les éléments de la marine nationale déployés sur le théâtre.

4. TEXTE ABROGÉ.

L' instruction 278 /DEF/EMM/OPL/STN du 26 avril 2002 relative à l'application des dispositions de l'arrêté du 23 juin 2000 relatif au matériel naval et à la répartition des compétences entre le service du commissariat de la marine et le service de soutien de la flotte, est abrogée.

Pour la ministre de la défense et par délégation :

Le vice-amiral d'escadre, major général de la marine,

Alain OUDOT DE DAINVILLE.

- (1) Dont fait partie le ravitaillement en munitions.
- (2) Qui englobe la condition du personnel en opérations.
- (3) Elle ne concerne pas les opérations des sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE).
- (4) SIMMAD : structure intégrée du maintien en condition opérationnelle des matériels aéronautiques du ministère de la défense.
- (5) Une opération majeure se caractérise par le déploiement simultané, pour plusieurs semaines, d'un groupe de grands bâtiments avec leur escorte s'accompagnant, éventuellement, de la mise en place, sur le théâtre d'opérations, d'éléments de flottille aéronautique basés au sol ainsi que d'éléments commandos.
- (6) Cellule marine de transit opérationnel.
- (7) Certains organismes relèvent d'une armée : par exemple, pour le matériel de campement ou les parachutes de commandos.
- (8) Répond aux commandes des clients, en annonçant une date et un lieu de livraison programmés en se fondant sur des délais standard de préparation de commandes du service magasinier, des délais d'expédition du service expéditeur et des délais d'acheminement des transporteurs.
- (9) Le service de l'aéronautique navale (S/AERO) est le service magasinier pour le matériel aéronautique jusqu'au 31 décembre 2005. À terme, ce sera le SCM.
- (10) Les pôles logistiques rassemblent, dans un souci d'optimisation géographique, les divers magasins et les services expéditeurs.
- (11) Des procédures locales précisent les modalités relatives à ces livraisons aux formations proches, en particulier, leurs limites géographiques.
- (12) Pour la gestion (planification, exécution) du vecteur VAM/VAA, l'EMO/N 41 est le seul interlocuteur du BTMAS. Il centralise les demandes de transport pour l'ensemble de la marine et émet mensuellement ces demandes vers le BTMAS.
- (13) Organisme à vocation interarmées.
- (14) SITRAM : service interarmées de transit maritime ; ETAM : escale de transit aérien et maritime ; SITRA : service interarmées de transit aérien.
- (15) Pour le transport par VAC, VMC, VF, VRC.
- (16) Pour mémoire, le transport de matériel d'informations est régi par l'instruction IGN 1300 (ex. : support ou informations protégés).
- (17) Procédures logistique opérationnelles (anciennement dénommée SIBELOG).
- (18) RFID : radio fréquence identification.
- (19) GAN : groupe aéronaval.
- (20) BPC : bâtiment de projection et de commandement.
- (21) SACAA : service administratif du commissariat de l'armée de l'air.
- (22) DCCAT : direction centrale du commissariat de l'armée de terre.

(23) BTI : base de transit interarmées.

ANNEXE I.
**ATTRIBUTIONS DÉTAILLÉES DES SERVICES APPROVISIONNEURS TRAVAILLANT POUR
LA MARINE.**

1. LE SSF.

Le matériel pour lequel le *SSF* est service approvisionneur est énuméré en annexe II. Il utilise les prestations de magasinage du *SCM*.

2. LE SCM.

Le matériel pour lequel le *SCM* est service approvisionneur est énuméré en annexe II.

Le *SCM* est en outre service magasinier pour les services qui utilisent ses prestations.

Pour tout ce qui concerne les combustibles et lubrifiants le *SCM*, par l'intermédiaire de son bureau combustible de la division logistique de la direction centrale (*DCCM/LOG/COMB*) est l'interface unique entre les clients et les différents fournisseurs dont le *SEA* fait partie.

Pour les vivres, le *SCM* assure l'interface entre l'économat de armées, faisant fonction de centrale d'achat, et les formations.

3. LA SIMMAD.

La *SIMMAD* assure, par délégation de l'*EMM*, la maîtrise d'ouvrage du maintien en condition opérationnelle (*MCO*) des matériels aériens de la marine. À ce titre, elle est, de fait, service approvisionneur pour le matériel énuméré en annexe II.

Elle utilise les prestations de magasinage placées sous maîtrise d'oeuvre de la *DCCM*, respectivement au travers des *EPAN* et des services ravitaillement des *BAN (RAV/BAN)* (1).

4. LE SERSIM.

Le *SERSIM* assure par délégation de l'*EMM*, la maîtrise d'ouvrage du *MCO* des réseaux de télécommunication, des systèmes d'information et de communication (*SIC*) et des matériels informatiques non spécifiques des clients.

Le *SERSIM* assure la maîtrise d'ouvrage du complètement (par réapprovisionnement ou réparations dans l'industrie) des stocks gérés par les *SERMACOM* et par ses propres magasins.

Le *SERMACOM* a vocation à reprendre le magasinage général du *SERSIM*. Pour les matériels nécessitant une mise en condition finale avant emploi (*ex.* : paramétrage), le *SERSIM* rapatriera et conditionnera ces matériels avant de les remettre aux services expéditeurs.

5. LE STIM.

Le *STIM* approvisionne directement ou au moyen de contrats passés avec l'industrie, les matériels ou équipements nécessaires au *MCO* des installations ou moyens d'infrastructure. Il assure également l'acquisition ou la location de moyens portuaires complémentaires tels que les ras débordoirs.

6. LE SHOM.

Le *SHOM* est service approvisionneur du matériel énuméré en annexe II. À ce titre, il est, de ce fait, chargé du *MCO* de ce matériel.

Il utilise les prestations de magasinage du *SCM*.

Il assiste le *SSF* pour les systèmes spécifiques installés à bord des bâtiments hydro-océanographiques, et mis en oeuvre par le personnel hydrographe embarqué.

7. LE SSA.

Le *MCO* des services médicaux des bâtiments de la marine impose un approvisionnement en fournitures médicales et des opérations de maintenance sur les matériels médicaux.

Du fait de sa spécificité, le *SSA* dispose de ses propres services pour l'approvisionnement, la *DAEC* et le *CTSA*.

Il importe de noter le caractère particulier du sang et de ses dérivés qui sont mis en place par le *CTSA* et qui, de par leur durée de vie courte et leur contrainte de conservation (chaîne du froid), imposent des dispositions logistiques particulières.

7.1. Posture normale.

En posture normale, le ravitaillement sanitaire concerne, essentiellement, les médicaments, les consommables et les matériels non consommables.

Médicaments et consommables.

Les bâtiments disposent d'un stock de médicaments et consommables qui est remis à niveau avant chaque départ en mission.

Le ravitaillement en médicaments et consommables est réalisé par une logistique autonome par les établissements de la *DAEC* en métropole et outre-mer, par les sections de ravitaillement sanitaire placées auprès des directions interarmées du service de santé (*DIASS*). Les demandes sont effectuées directement par le bâtiment vers son établissement de ravitaillement sanitaire de rattachement qui assure la livraison de la commande.

ALFAN dispose d'un lot de reconstituable de force maritime permettant une remise à niveau à la mer des stocks de médicaments d'une force navale.

Matériels médicaux.

Le maintien en condition opérationnelle des matériels médicaux est à la charge du service de santé des armées. Il fait l'objet d'une instruction prise sous double timbre *EMM* et *DCSSA*, définissant les liens entre le *SSF* et le *SSA* pour ce qui concerne la coordination des opérations d'entretien des matériels médicaux avec le calendrier de maintenance des bâtiments (pour la coordination générale des travaux au cours des *IPER*, ainsi que pour les plans d'entretien à 3 et 10 ans).

D'une façon générale, les actions de maintenance imposant du personnel spécialisé, les réparations ne sont réalisées à la mer que de façon exceptionnelle.

7.2. Posture renforcée.

Le ravitaillement sanitaire en opérations s'intègre dans la planification interarmées et dans la conduite de la logistique opérationnelle.

Il concerne l'ensemble des matériels précités.

Le service de santé des armées met à disposition des services expéditeurs les médicaments, consommables et matériels demandés par la force navale, en indiquant les degrés d'urgence de chacun et les conditions nécessaires à leur transport.

Des actions de maintenance des matériels sont réalisées à la mer chaque fois que du personnel spécialisé dans cette compétence est embarqué.

L'estimation des flux est difficile, notamment pour les opérations imposant l'embarquement d'une mission médico-chirurgicale lourde. La logistique du sang et de l'oxygène prend dans ce cas une importance vitale. L'autonomie logistique imposée dans les missions amphibies, s'agissant du domaine médical, doit répondre à un niveau élevé d'urgence.

8. LE SEA.

La *DCCM* est seul fournisseur de l'ensemble des produits pétroliers pour les forces maritimes.

Si la *DCCM* s'approvisionne directement auprès de l'industrie pour le gazole de navigation et les produits pétroliers spécifiques marine, le *SEA* lui fournit les carburants aéronautiques (*TR 0* et *TR 5*) et les produits pétroliers communs.

La *DCCM* fait appel aux moyens de distribution du *SEA*, notamment pour les *BAN*. À l'étranger, le *SEA* assiste la *DCCM* pour les ravitaillements en *TR 5*.

(1) Cette organisation se substitue au S/AERO à compter du 1er janvier 2006.

ANNEXE II.

LISTE DES SERVICES APPROVISIONNEURS ET MATÉRIELS DONT ILS SONT CHARGÉS.

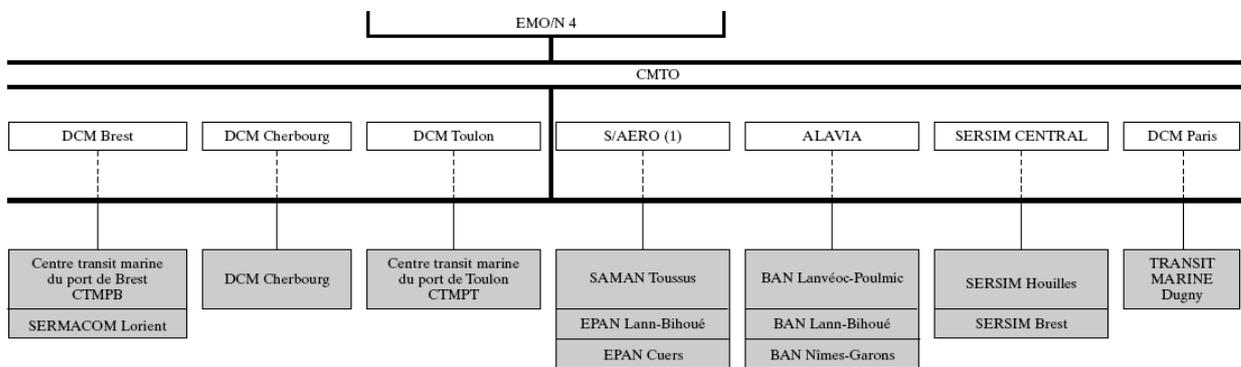
Service approvisionneur.	Domaine de matériels.	Détails et exemples.
SSF.	Matériel naval : matériels et rechanges [<i>RP</i> 1 (1), <i>RP</i> 2 (2), <i>RGP</i> (3)] spécifiques aux éléments de force maritime de la marine nationale.	<p>Coque et appendice.</p> <p>Appareils de manoeuvre et de manutention.</p> <p>Installations de sécurité plongée des sous-marins.</p> <p>Appareils de propulsion classique et nucléaire.</p> <p>Ensembles de production d'énergie et de fluides.</p> <p>Systèmes d'armes complets, armement individuel, munitions et missiles.</p> <p>Systèmes de transmission non pris en charge par le <i>SERSIM</i> (cf. ci-dessous).</p> <p>Installation d'aviation.</p> <p>Matériels permettant la mise en oeuvre des systèmes de compétence <i>SHOM</i>.</p>
SCM.	<p>Matériel approvisionnement de la flotte, habillement couchage pavillonnerie et combustible et lubrifiants (<i>AF</i>, <i>HCP</i> et <i>COMB</i>).</p> <p>Matériels et fournitures d'usage courant.</p> <p>Équipements individuels.</p> <p>Certains matériels techniques.</p> <p>Vivres.</p>	<p>Matériels de ravitaillement à la mer (manches, tuyaux...).</p> <p>Aussières, remorques, défenses.</p> <p>Embarcations et motopropulseurs.</p> <p>Matériel classique de navigation et de météorologie.</p> <p>Matériels de sauvetage et de survie.</p> <p>Matériels de plongée.</p> <p>Matériels mobiles de sécurité.</p> <p>Matériels de vie courante (équipements de restauration, buanderie, casernement...).</p> <p>Effets spéciaux.</p> <p>Peinture.</p> <p>Réf. : instruction 40 /DEF/DCCM/LOG/AF du 10 septembre 2003 (BOC, p. 6409).</p>
SERSIM.	<p>Réseaux de transit spécifiques marine et réseaux supports locaux embarqués/terre.</p> <p>Stations de transmission et centres de commutation</p>	La liste exacte du matériel de compétence <i>SERSIM</i> est en constante évolution, elle sera diffusée prochainement.

	<p>voix embarqués/terre.</p> <p>Matériel et logiciel concernant la sécurité des données, des systèmes et des enceintes militaires.</p> <p>Services opérateurs, de messagerie d'autorité, multimédia.</p> <p>Systèmes d'information (opérationnel, gestion) d'aide au commandement organique.</p>	<p>Le <i>SERSIM</i> fournit l'expertise pour l'installation et l'intégration des <i>SIC</i>, et en particulier les <i>SIC</i> de circonstance.</p>
<i>SIMMAD.</i>	<p>Rechanges aéronautiques aéroportés (y compris leur documentation et logiciels intégrés).</p> <p>Armements, artifices et munitions aéronautiques.</p> <p>Matériels de sécurité et de sauvetage aéroportés.</p> <p>Ingrédients, produits divers et peintures.</p> <p>Matériels aéronautiques non aéroportés.</p>	<p>La définition détaillé figure dans le décret 2000-1180 du 04 décembre 2000 (BOC, p. 5276).</p>
<i>STIM</i> (4).	<p>Rechanges pour équipements portuaires (grues de quai, stations de pompage, bateaux-portes).</p> <p>Matériels ou composants techniques d'infrastructure immobilière (5).</p> <p>Production d'énergie ou énergie de secours (<i>GE</i>, onduleurs, convertisseurs).</p> <p>Production ou distribution de fluides sous pression.</p>	
<i>SHOM.</i>	<p>Systèmes hydrographiques et océanographiques installés sur les bâtiments hydro-océanographiques.</p> <p>Matériel spécifique (ex. : Sextants).</p> <p>Cartes, ouvrages marine.</p>	<p>Les sondeurs multifaisceaux.</p> <p>Les profileurs de courant de coque.</p> <p>Les systèmes de positionnement <i>BUC</i> (base ultra courte).</p> <p>Les récepteurs <i>DGPS</i> haute précision.</p> <p>Les pénétrateurs de sédiment.</p> <p>Les carottiers et les bennes de prélèvement (sauf les câbles et les treuils).</p> <p>Les poissons <i>SEASOAR</i> (sauf les câbles et les treuils).</p> <p>Les bathysondes (sauf les câbles et les treuils).</p> <p>Les bathycélérimètres (sauf les câbles et les treuils).</p> <p>Les célérimètres de coque.</p> <p>Les magnétomètres.</p>

		<p>Les gravimètres.</p> <p>Les réseaux informatiques <i>SHOM</i> et ceux des bâtiments en interface, qui doivent adopter des technologies compatibles.</p>
SSA.	<p>Médicaments et consommables.</p> <p>Matériel médical.</p> <p>Sang et produits dérivés.</p> <p>Oxygène médical.</p>	<p>Médicaments et consommables mis en place isolément ou par lots, trousse ou coffres.</p> <p>Systèmes d'imagerie médicale.</p> <p>Matériels lourds des blocs opératoires.</p> <p>Bouteilles d'oxygène médical.</p>
<p>(1) <i>RP 1</i> : rechange consommable.</p> <p>(2) <i>RP 2</i> : rechange réparable.</p> <p>(3) <i>RGP</i> : rechange de grande prévoyance (taux de rotation très faible).</p> <p>(4) <i>STIM</i> : service des travaux immobiliers et maritimes.</p> <p>(5) À priori, seuls les composants ou équipements ayant une incidence sur la capacité opérationnelle sont susceptibles d'être pris en compte, au titre de la politique de maintenance de ces équipements, qui sera définie dans le cadre des conséquences du changement de statut <i>DCN</i>.</p>		

ANNEXE III. SUPPLÉANCES DE TRANSPORT.

Figure 2. Suppléances de transport.



Légende

SERMACOM Lorient	Suppléances de transport
DCM Brest	Autorité organique

(1) Jusqu'au 31 décembre 2005, puis DCM, selon directives ultérieures.

ANNEXE IV.
**MAPPEMONDE DES DÉLAIS STANDARD DE LIVRAISON DE MATÉRIEL PAR VOIE
 AÉRIENNE CIVILE DANS LE MONDE (À TITRE INDICATIF).**

Cette carte représente les délais moyens de livraison en urgence standard depuis la France pour chaque destination ainsi que la fréquence des vols directs.

Le délai réel de livraison d'un colis dépend cependant de très nombreux facteurs et notamment :

- de la fréquence des avions ;
- de l'urgence tarifaire de l'envoi ;
- du poids et des dimensions du colis ;
- de la nature de la marchandise transportée (matériel réglementé, matériel protégé, matériel chiffré, matériel cryptologique) ;
- des autres colis en partance pour la même destination ;
- des pré-acheminements éventuels ;
- des jours chômés, en métropole et à l'étranger ;
- du préavis donné par le demandeur ;
- de la qualité de permanence assurée par le prestataire ;
- facteurs qui peuvent remettre en cause ces délais moyens.

Figure 3. Mappemonde.

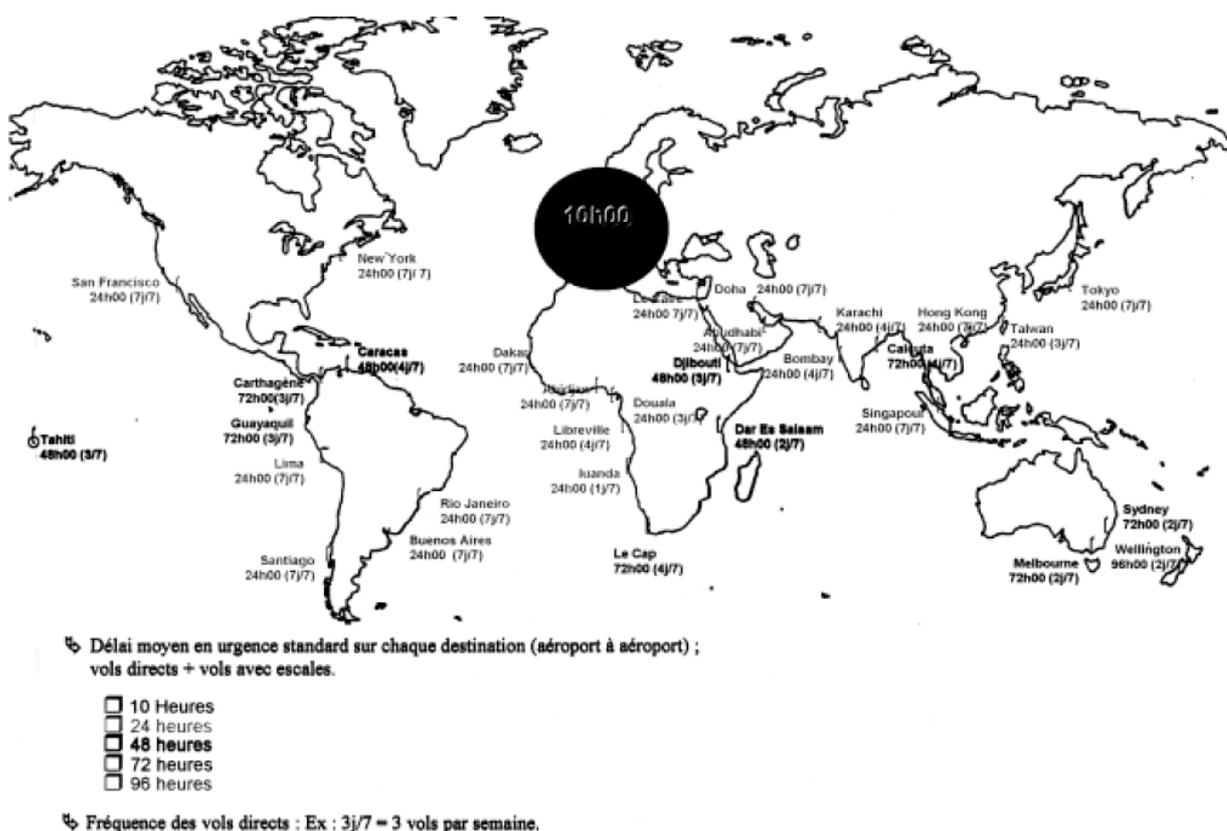


Table 1. Glossaire.

<i>ADG.</i>	Autorité de direction générale.
<i>AE.</i>	Autorité d'emploi.
<i>ALAVIA.</i>	Commandement de l'aviation navale.
<i>ALOPS.</i>	Amiral chargé des opérations.
<i>ALFAN.</i>	Commandement de la force d'action navale.
<i>ALFOST.</i>	Commandement de la force océanique stratégique.
<i>ALFUSCO.</i>	Commandement des fusiliers marins et des commandos marine.
<i>ALSS.</i>	Advanced logistic support site.
<i>AO.</i>	Autorité organique.
<i>AVARIE.</i>	Procédure de demande d'intervention technique.
<i>BAN.</i>	Base d'aéronautique navale.
<i>BAP.</i>	Bâtiment atelier polyvalent.
<i>BPC.</i>	Bâtiment de projection et de commandement.
<i>BPH.</i>	Bâtiment porte-hélicoptères.
<i>BSM.</i>	Bâtiment de soutien mobile.
<i>BTI.</i>	Base de transit interarmées.
<i>BTMAS.</i>	Bureau des transports maritimes aériens et de surface (de l' <i>EMA</i>).
<i>CMA.</i>	Commissariat de la marine.
<i>CMTO.</i>	Cellule marine de transit opérationnel.
<i>COMAR.</i>	Commandement de la marine.
<i>CPCO.</i>	Centre de planification et de conduite des opérations.
<i>CRAT.</i>	Message formaté de compte rendu d'avarie.
<i>CTF LOG.</i>	Commander of the task force logistic.
<i>CTG.</i>	Commander of the task force groupe.
<i>CTMPB.</i>	Centre transit marine du port de Brest.
<i>CTMPT.</i>	Centre transit marine du port de Toulon.
<i>CTSA.</i>	Centre de transfusion sanguine des armées.
<i>DAL.</i>	Directive administrative et logistique.
<i>DAEC.</i>	Direction des approvisionnements et des établissements centraux.
<i>DCCAT.</i>	Direction centrale du commissariat de l'armée de terre.
<i>DCTIM.</i>	Direction centrale des travaux immobiliers et maritimes.
<i>DEM.</i>	Demande extraordinaire de matériel.
<i>EAM.</i>	État d'allocation de matériel.
<i>ECRS.</i>	Établissement central de ravitaillement sanitaire.
<i>EMA.</i>	État-major des armées.
<i>EMM.</i>	État-major de la marine.
<i>EMREQ.</i>	Emergency request (procédure de ravitaillement en navigation non indépendante dans le cadre des procédures <i>OTAN</i>).
<i>EPAN.</i>	Entrepôt principal de l'aéronautique navale.
<i>EPSHOM.</i>	Établissement principal du service hydrographique et océanographique de la marine.
<i>ERB.</i>	Équipe responsable bâtiment.
<i>ETAM.</i>	Escale de transit aérien et maritime.
<i>EVASAN.</i>	Évacuation sanitaire.
<i>FLS.</i>	Forward logistic site.
<i>GAN.</i>	Groupe aéronaval.

<i>GFS.</i>	Groupement de forces spéciales.
<i>HTUFT.</i>	Helicopter taken up from trade.
<i>IATA.</i>	International air transport association.
<i>IPER.</i>	Indisponibilité périodique pour entretien et réparation.
<i>IRB.</i>	Ingénieur responsable bâtiment.
<i>LOGREQ.</i>	Logistic request (procédure de ravitaillement d'un bâtiment allié dans un port allié dans un cadre <i>OTAN</i> ou national).
<i>MCC.</i>	Maritime component commander.
<i>MMS.</i>	Moyens militaires de soutien.
<i>NAVIBAT.</i>	Message formaté <i>DISAC</i> rendant compte de perte de capacité opérationnelle devant les autorités organiques.
<i>OPEX.</i>	Opération extérieure.
<i>OPSTAT DEFECT.</i>	Message rendant compte d'une avarie dans un cadre <i>OTAN</i> .
<i>OTC.</i>	Officer in tactical command.
<i>OVI.A.</i>	Organisme à vocation interarmées.
<i>PA.</i>	Port d'appui.
<i>PCP.</i>	Posture de consolidation de la paix.
<i>PEPIN.</i>	Message formaté de compte rendu d'avarie.
<i>PNRS.</i>	Probabilité de non-rupture de stock.
<i>PPS.</i>	Posture permanente de sûreté.
<i>PRM.</i>	Personne responsable de marché.
<i>PRODEM.</i>	Ancienne procédure de ravitaillement au sein d'une force navale remplacée par <i>EMREQ.</i>
<i>LOGOPS.</i>	Procédures logistiques opérationnelles (anciennement dénommé <i>SIBELOG</i>).
<i>PRORAV.</i>	Ancienne procédure de ravitaillement au sein d'une force navale remplacée par <i>EMREQ.</i>
<i>RAV.A.</i>	Ravitaillement Alfa décrit dans <i>LOGOPS</i> .
<i>RAV.B.</i>	Ravitaillement Bravo décrit dans <i>LOGOPS</i> .
<i>RAV.C.</i>	Ravitaillement Charlie décrit dans <i>LOGOPS</i> .
<i>ROMEO ALFA.</i>	Procédure de retour de matériel sans urgence.
<i>ROMEO CHARLIE.</i>	Procédure de retour de matériel en urgence.
<i>RP 1.</i>	Rechange consommable.
<i>RP 2.</i>	Rechange réparable.
<i>RGP.</i>	Rechange de grande prévoyance.
<i>SACAA.</i>	Service administratif du commissariat de l'armée de l'air.
<i>SCM.</i>	Service du commissariat de la marine.
<i>SACOM.</i>	Service d'approvisionnement du commissariat.
<i>SEA.</i>	Service essences des armées.
<i>SERMACOM.</i>	Service des marchés du commissariat.
<i>SERSIM.</i>	Service des systèmes d'information de la marine.
<i>SHOM.</i>	Service hydrographique et océanique de la marine.
<i>SIC.</i>	Systèmes d'information et de communication.
<i>SILT.</i>	Service interarmées de liquidation des transports.
<i>SIMMAD.</i>	Structure intégrée du maintien en condition opérationnelle des matériels aéronautiques du ministère de la défense.
<i>SINTROPS.</i>	Systèmes interarmées des transits opérationnels.
<i>SITINDIS.</i>	Situation d'indisponibilité du matériel.
<i>SITRA.</i>	Service interarmées de transit aérien.

<i>SITRAM.</i>	Service interarmées de transit maritime.
<i>SSA.</i>	Service de santé des armées.
<i>SSF.</i>	Service de soutien de la flotte.
<i>STA.</i>	Supplément temporaire à l'armement.
<i>STI.</i>	Service transit interarmées.
<i>STIA.</i>	Service des transmissions interarmées.
<i>STIM.</i>	Service des travaux immobiliers et maritimes.
<i>STTIM.</i>	Service technique des travaux immobiliers et maritimes.
<i>STUFT.</i>	Ship taken up from trade.
<i>SNA.</i>	Sous-marin nucléaire d'attaque.
<i>SUPPLY SHIP.</i>	Navire de soutien.
<i>TACSIG.</i>	Tactical signal (message opérationnel échangé au sein d'une force navale).
<i>TF.</i>	Task force.
<i>TG.</i>	Task group.
<i>TU.</i>	Task unit.
<i>VAA.</i>	Voie aérienne affrétée par le <i>BTMAS</i> (transport stratégique, Airbus, Antonov...).
<i>VAC.</i>	Voie aérienne civile.
<i>VAM.</i>	Voie aérienne militaire.
<i>VF.</i>	Voie ferrée.
<i>VMC.</i>	Voie maritime civile.
<i>VMM.</i>	Voie maritime militaire.
<i>VRC.</i>	Voie routière civile.
<i>VRM.</i>	Voie routière militaire.