

BULLETIN OFFICIEL DES ARMÉES



Édition Chronologique n° 17 du 20 avril 2015

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

Texte 12

INSTRUCTION N° 2200/DEF/EMA/SC_SOUT/BPSO

relative à la sécurité des transports et des acheminements de certains matériels sensibles effectués sous la responsabilité des armées.

Du 9 juillet 2014

INSTRUCTION N° 2200/DEF/EMA/SC_SOUT/BPSO relative à la sécurité des transports et des acheminements de certains matériels sensibles effectués sous la responsabilité des armées.

Du 9 juillet 2014

NOR D E F E 1 4 5 2 5 9 6 J

Références :

- a) Traité du 25 mars 1957 (Journal officiel de l'union européenne n° C 326/01 du 26 octobre 2012 ; signalé au BOC 49/2014 ; BOEM 101-3.1), notamment l'article 346-1-b).
- b) Accord européen du 30 septembre 1957, notamment le point 1.10.3. (n.i. BO).
- c) Accord européen du 3 juin 1999, notamment le chapitre 1.10. (n.i. BO).
- d) Accord européen du 26 mai 2000 (n.i. BO).
- e) Réglementation de l'IATA 55e édition au 1er janvier 2014, notamment le point 1.6.3.
- f) Code de la défense, notamment les articles D. 1211-5. ; D. 3126-8. ; R.* 1311-3. ; R. 1333-70. ; L. 4123-11.
- g) Code maritime international, notamment le point 1.4.3.
- h) Code pénal.
- i) Code du travail.
- j) Code du commerce, notamment l'article L131-1.
- k) Code des marchés publics, notamment les articles 179 et 180.
- l) Code des transports, notamment le Titre V du Livre II de la première partie.
- m) Loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 (BOC, 1979, p. 4161 ; BOEM 161.5.1, 722.3.1) modifiée.
- n) Arrêté interministériel du 3 mars 1982 (n.i. BO ; JO du 20 mars 1982, numéro complémentaire, p. 2878) modifié.
- o) Arrêté du 29 mai 2009 (n.i. BO ; JO n° 147 du 27 juin 2009, p. 1073, texte n° 11) modifié.
- p) Arrêté du 30 novembre 2011 (JO n° 279 du 2 décembre 2011, texte n° 1 ; signalé au BOC 39/2012 ; BOEM 120-0.1.4).
- q) Instruction interministérielle n° 1623/DEF/EMA/SLI/LIA du 11 juillet 2006 (BOC/PP 1, 2007, texte 3 ; BOEM 123.2.1.3).
- r) Instruction ministérielle n° 5186/DEF/EMA/SLI/LIA du 17 novembre 2009 (BOC N° 28 du 9 juillet 2010, texte 6 ; BOEM 123.1, 123.2, 123.3, 851.1, 851.2, 851.3, 851.4, 851.5, 851.6, 851.7).
- s) Instruction ministérielle n° 900/DEF/CAB/-- du 26 janvier 2012 (n.i. BO).
- t) Délibération n° 2006-067 du 16 mars 2006 (n.i. BO ; JO n° 103 du 3 mai 2006, texte 63).
- u) Publication interarmées n° D-12-002694/DEF/EMA/EMP.3 du 20 avril 2012.

Classement dans l'édition méthodique : BOEM 123.2

Référence de publication : BOC n° 17 du 20 avril 2015, texte 12.

SOMMAIRE

1. CHAMP D'APPLICATION.

1.1. Périmètre.

1.2. Autorité.

1.3. Moyens.

2. LES MATÉRIELS SENSIBLES.

2.1. Les matériels sensibles de première catégorie.

2.2. Les matériels sensibles de deuxième catégorie.

3. DÉFINITIONS.

3.1. Acheminement.

3.2. Convoyage.

3.3. Coup complet.

3.4. Escorte.

3.5. Menaces.

3.6. Pré-acheminement.

3.7. Post-acheminement.

3.8. Sécurité.

3.9. Sûreté.

3.10. Transport.

3.11. Transit.

4. RESPONSABILITÉ DE LA SÉCURITÉ DU MATÉRIEL SENSIBLE TRANSPORTÉ - TRANSFERT DE LA RESPONSABILITÉ.

4.1. Responsabilités.

4.2. Transfert des responsabilités.

5. MESURES PERMANENTES DE SÛRETÉ.

5.1. Discretion dans les phases de préparation et d'exécution.

5.2. Renseignement : évaluation de la menace en amont et pendant la mission.

5.3. Protection.

5.4. Alerte.

6. MOYENS À METTRE EN OEUVRE.

6.1. Généralités.

6.2. Moyens de protection.

6.3. Matériels sensibles de première catégorie.

6.4. Matériels sensibles de deuxième catégorie.

7. PROCÉDURE DE DEMANDE DE TRANSPORT.

7.1. Pour un acheminement stratégique.

7.2. Pour un transport sur le territoire national.

8. ORDRES ET MESSAGERIE.

9. CONVOYAGE.

10. GARDE DU MATÉRIEL.

11. DISPOSITIONS PROPRES AUX TRANSPORTS PAR VOIE DE SURFACE.

11.1. Transport de surface en sous-traitance.

11.2. Mesures complémentaires de sécurité.

11.3. Le chef de convoi.

11.4. L'élément de transport.

11.5. La coopération avec les préfetures forces de l'ordre (police et gendarmerie).

11.6. Gîtes d'étape.

12. DISPOSITIONS PROPRES AUX TRANSPORTS PAR VOIE MARITIME.

12.1. Transport par bâtiment de la marine nationale.

12.2. Transport par navire civil affrété.

12.3. Transport par navire civil d'une voie maritime commerciale.

12.4. Mesures de sécurité applicables dans un port civil.

13. DISPOSITIONS PROPRES AUX TRANSPORTS PAR VOIE AÉRIENNE.

13.1. Transport par voie aérienne militaire.

13.2. Transport par voie aérienne affrétée.

13.3. Transport par voie aérienne commerciale.

13.4. Mesures de sécurité applicables dans un aéroport civil.

14. DISPOSITIONS PROPRES AUX MARCHÉS DE COMMISSION DE TRANSPORT.

1. CHAMP D'APPLICATION.

La présente instruction fixe les conditions relatives à la sécurité du transport ou de l'acheminement de matériels sensibles (MS) des armées ou des armées alliées (1).

Un organisme qui dispose des moyens militaires adaptés (moyens de transport ; moyens de protection) organise son transport de matériels sensibles (TMS) conformément aux conditions fixées dans cette instruction.

1.1. Périmètre.

Cette instruction ne concerne pas les transports liés aux éléments d'armes nucléaires (EAN) et ceux liés aux éléments combustibles de la propulsion nucléaire navale tels que définis dans l'arrêté relatif aux transports des moyens nécessaires à la mise en œuvre de la politique de dissuasion.

Le transport des marchandises de la classe 3 « hydrocarbures liquides » classées marchandises à haut risque selon le chapitre 1.10. de *l'european agreement concerning the international carriage of dangerous goods by road* (ADR) n'est pas soumis à l'application des présentes dispositions, sous réserve d'appliquer les dispositions légales de l'arrêté de référence o) ^(A) modifié, relatif au transport des marchandises dangereuses par voies terrestres et notamment de disposer d'un plan de sûreté tel qu'exigé au point 1.10.3.2. de l'ADR.

Le TMS appartenant au domaine des marchandises dangereuses obéit également aux règlements spécifiques de ce domaine.

Les modalités du transport des matériels classifiés sont traitées dans :

- l'arrêté de référence p) portant approbation de l'instruction générale interministérielle n° 1300 sur la protection du secret de la défense nationale ;
- l'instruction ministérielle n° 900/DEF/CAB/-- du 26 janvier 2012 ⁽²⁾ relative à la protection du secret de la défense nationale au sein du ministère de la défense.

Le classement d'un matériel comme « sensible » peut résulter d'une situation momentanée et n'être que temporaire.

1.2. Autorité.

Le TMS constituant l'équipement des unités à l'occasion de leurs déplacements est une responsabilité organique. À ce titre, le commandement (CDT) qui ordonne le déplacement fixe les mesures de protection à prendre indépendamment des conditions fixées dans cette instruction.

La nation hôte détient l'autorité souveraine pour approuver les mouvements et les transports sur son propre territoire.

Les TMS réalisés sur les théâtres d'opération (TO) obéissent aux règles de protection fixées par le commandant de l'opération, indépendamment des conditions fixées dans cette instruction.

1.3. Moyens.

Les transports ou acheminements peuvent-être exécutés par vecteurs militaires (patrimoniaux ou de location) ou être sous-traités auprès d'un prestataire de services privé.

La sécurité des MS n'entre pas dans le périmètre d'activités confiées aux groupements de soutien des bases de défense (GSBdD). Les GSBdD fournissent en revanche les moyens de transport de surface locaux des petits colis ⁽³⁾ sensibles ne nécessitant pas de moyens de levage au titre du soutien « administration générale et soutien commun » (AGSC) qu'ils délivrent au profit des formations et organismes du ministère de la défense relevant de la base de défense (BdD).

2. LES MATÉRIELS SENSIBLES.

Un matériel est dit « sensible » quand le vol ou le sabotage dudit matériel ont des conséquences pour l'ordre public ou le potentiel des forces armées. Ce sont principalement les matériels de guerre (MG) appartenant au ministère de la défense. On distingue deux catégories.

2.1. Les matériels sensibles de première catégorie.

Ce sont les MG ou tout autre bien dont l'utilisation malveillante comporterait un risque létal majeur pour la population ou porterait atteinte aux intérêts vitaux de la défense nationale.

Exemples :

- éléments du bloc propulsif des bâtiments à propulsion nucléaire ;
- armement ;
- produits bactériologiques ;
- produits radioactifs (4) ;
- marchandises dangereuses à haut risque du point de vue de la sécurité (5).

2.2. Les matériels sensibles de deuxième catégorie.

Ce sont les MG ou tout autre bien susceptible de renforcer les capacités de nuisance d'un adversaire, d'abaisser le niveau de résilience des forces armées.

Exemples :

- matériels optroniques ;
- matériels de transmission ;
- certains produits pharmaceutiques et certains matériels médicaux ;
- matériels de défense nucléaire, radiologique, biologique et chimique (NRBC) ;
- munitions non considérées comme marchandise à haut risque du point de vue de la sécurité.

Il appartient à chaque gestionnaire de biens ou aux organismes de biens délégués d'établir une liste de l'ensemble de ses MS en les catégorisant. Cette liste est ensuite diffusée aux détenteurs et aux utilisateurs afin que les modalités de leur transport soient cohérentes.

3. DÉFINITIONS.

3.1. Acheminement.

Action qui implique le déplacement et le transport des forces et de leurs soutiens depuis leur zone de stationnement jusqu'au TO, entre deux TO ou sur le théâtre lui-même.

Domaine logistique qui comprend les fonctions : transport, cadencement, prise en charge et livraison, gestion des vecteurs, transit, manutention.

Combinaison de transports modaux avec opérations de rupture de charge et de transit.

Point particulier : concept défini dans la doctrine interarmées n° 4 (DIA-4), le mouvement préalable est l'ensemble des opérations de mouvement, transport et transit conduites et exécutées par une armée, direction ou service interarmées pour permettre sa mise en configuration initiale avant la phase de pré-acheminement. La phase du mouvement préalable n'est pas constitutive des acheminements stratégiques.

3.2. Convoyage.

Mission d'accompagnement du fret aux ordres d'un convoyeur qualifié qui a la responsabilité de la surveillance technique de la cargaison. Ce convoyeur peut également avoir la mission de protéger et, à cet effet, être armé (cf. point 3.4.).

3.3. Coup complet.

Qualification d'un matériel ou d'un système d'arme, conditionné avec ses composants et ses accessoires lui permettant de produire les effets pour lesquels il a été conçu.

3.4. Escorte.

L'escorte de convoi est un procédé de combat qui consiste à accompagner et à protéger un ensemble de véhicules ne disposant pas de moyens suffisants propres à répondre à une menace et se déplaçant sur un itinéraire prédéfini non sécurisé.

Le personnel exécutant une mission en armes doit être régulièrement entraîné au tir et au maniement de celles-ci.

Une escorte peut être constituée de :

- une ou plusieurs unités armées chargées d'accompagner et de protéger un convoi ;
- un ou des gardes en armes accompagnant un convoi ;
- aéronefs ayant pour mission de protéger d'autres aéronefs au cours d'une mission ;
- escorte maritime constituée de navires ou embarcations accompagnant un navire sensible ou transportant une cargaison sensible ;
- une équipe de protection embarquée à bord des navires affrétés.

3.5. Menaces.

Les menaces peuvent revêtir de multiples formes selon leur origine, leur nature, leur gravité et les buts recherchés.

Elles sont susceptibles de se manifester sous les aspects suivants :

- actes d'espionnage de toute nature visant en particulier à l'acquisition au profit d'une puissance étrangère d'informations concernant les matériels et documents couverts par le secret de la défense nationale ;
- actes de malveillance ou agressions visant à détruire les matériels ou, au minimum, à paralyser leur fonctionnement ou leur utilisation. De tels actes peuvent, par le volume des moyens, leur organisation et les procédés employés, s'apparenter à des actes de combat (actions terroristes, actes de piraterie). En outre, généralement, ces actions recherchent un effet psychologique ;
- détournements et vols de matériels ou de produits, notamment ceux utilisables à des fins contraires à l'ordre public (armes, munitions, explosifs, produits toxiques ou radioactifs, artifices, etc.) ;

- manifestations hostiles avec éventuellement dégradation de matériels, violences aux personnels d'accompagnement ou prises d'otages.

3.6. Pré-acheminement.

Action qui implique le déplacement et le transport des forces et de leurs soutiens depuis les dépôts et lieux de stationnement jusqu'aux plateformes de projection.

3.7. Post-acheminement.

Action qui implique le déplacement et le transport des forces et de leurs soutiens entre les plateformes de débarquement et les zones de remise en condition, bases et dépôts préalablement définis.

3.8. Sécurité.

Situation dans laquelle les informations, le matériel, le personnel, les activités et les installations sont protégés contre l'espionnage, le sabotage et le terrorisme, ainsi que contre les vols, les pertes et les divulgations non autorisées.

Mesures requises pour assurer la protection contre l'espionnage, le sabotage et le terrorisme, ainsi que contre les vols, les pertes ou les divulgations non autorisées.

Organismes chargés de la protection contre l'espionnage, le sabotage et le terrorisme, ainsi que contre les vols, les pertes ou les divulgations non autorisées.

3.9. Sûreté.

Ensemble cohérent des mesures défensives mises sur pied et appliquées à tous les échelons du CDT dans le but d'obtenir et de maintenir la sécurité.

3.10. Transport.

Déplacement de matériel ou de ressources effectué sous le CDT et la responsabilité technique du chef des éléments de transport (CET) empruntant pour partie le domaine public. Lorsque les éléments de transport (ET) sont organisés en convoi escorté, le CDT de l'ensemble peut être exercé par le chef de l'élément d'escorte (CEE).

3.11. Transit.

Ensemble des opérations effectuées en vue d'assurer dans les meilleures conditions la continuité des transports de personnel, de matériel, de marchandise lorsque ces transports comportent une rupture de charge systématique ou lorsqu'il est nécessaire d'effectuer des formalités frontalières de police, de douane ou de santé.

4. RESPONSABILITÉ DE LA SÉCURITÉ DU MATÉRIEL SENSIBLE TRANSPORTÉ - TRANSFERT DE LA RESPONSABILITÉ.

Le transport, qu'il se fasse par moyens en régie ou par sous-traitance, est toujours de la responsabilité du transporteur.

4.1. Responsabilités.

L'expéditeur (gestionnaire de biens ou gestionnaire de biens délégués, détenteur et utilisateur) de MS doit s'assurer du transport de ses matériels dans des conditions de sécurité adaptées et, à ce titre, informer le transporteur sur :

- le caractère sensible du matériel à transporter ;
- la désignation, la nature, le volume et le poids du fret ;
- les lieux précis de chargement et de destination (adresses géographiques) ;
- l'urgence ;
- l'effet à obtenir (date souhaitée et date limite d'exécution) ;
- les éventuelles mesures de sûreté complémentaires et leurs modalités.

En dehors des transports de surface en régie organisés par le centre des transports et des transits de surface (CTTS), lorsqu'une garde armée est requise, elle est une responsabilité organique des armées, directions ou services interarmées du détenteur du MS à transporter. Lorsqu'une direction ou un service se trouve dans l'incapacité de mettre en place le garde armé requis, il demande un appui à une des armées ou localement au commandant d'armes qui désigne un organisme pour le fournir.

L'expéditeur doit également respecter les dispositions réglementaires ou légales qui peuvent être particulières au transport de certains MS ⁽⁶⁾. À ce titre, il peut également être contraint de choisir un transporteur agréé.

En cas de sous-traitance, la société (transporteur ou commissionnaire) qui assure le transport ou l'acheminement de MS doit préciser dans le contrat de transport les mesures qui sont prises pour en garantir la sûreté, notamment concernant les garanties de confiance du personnel employé.

Si les matières sensibles transportées sont qualifiées d'armes, munitions ou MG ou si le contrat constitue un marché de sécurité au sens de l'article 179 du code des marchés publics de référence k), le marché de transport peut bénéficier des règles propres aux marchés de défense ou de sécurité (troisième partie du code des marchés publics).

En fonction de la sensibilité du matériel à transporter et du niveau de la menace, l'expéditeur précise le niveau de classification du réseau et des communications requis pour organiser le transport.

Les états-majors de zone de défense (EMZD) et les états-majors interarmées de zone de défense (EMIAZD) doivent diffuser aux organismes expéditeurs (OE) et aux organismes de transport (OT), à la demande de ces derniers, les informations sur les menaces éventuelles pesant sur le territoire national.

4.2. Transfert des responsabilités.

Dans le cas d'un transport par vecteur militaire, le transfert de responsabilité se fait au moment de la prise en compte du MS (signature du bordereau de chargement) puis au moment de la livraison (signature du bordereau de livraison).

Dans le cas d'une sous-traitance du transport, le marché doit impérativement préciser les modalités de transfert de la responsabilité de la sécurité du matériel jusqu'à sa récupération par un organisme du ministère de la défense.

5. MESURES PERMANENTES DE SÛRETÉ.

Ces mesures permanentes sont obligatoires dans leurs principes et indicatives dans leurs modalités. Elles atteignent leur plein effet quand elles sont mises en œuvre directement par les OE.

Face aux menaces, les mesures de sûreté sont de quatre ordres.

5.1. Discretion dans les phases de préparation et d'exécution.

La préparation et l'exécution des missions de transport de matériels sensibles (MTMS) doivent être confidentielles. Seul le personnel qui doit en connaître doit être informé. Le CDT peut classer les échanges d'informations (cf. l'instruction ministérielle n° 900/DEF/CAB/-- du 26 janvier 2012 ⁽²⁾ relative à la protection du secret de la défense nationale au sein du ministère de la défense).

5.2. Renseignement : évaluation de la menace en amont et pendant la mission.

Pour les transports effectués sur le territoire national, l'évaluation de la menace est une responsabilité de l'autorité demandant le transport qui se renseigne auprès des autorités territoriales (EMZD).

Pour les acheminements stratégiques, le centre de planification et de conduite des opérations (CPCO) évalue la menace et précise ses directives au centre du soutien des opérations et des acheminements (CSOA).

5.3. Protection.

Mesures passives (exemples : géolocalisation ; verrouillage du conteneur ou de la remorque).

Mesures actives [exemples : convoyeur ; garde ; escorte ⁽⁷⁾] ⁽⁸⁾.

5.4. Alerte.

L'équipage d'un vecteur de TMS, le convoyeur ou l'escorte éventuelle doivent être en permanence en mesure de rendre compte à l'autorité organisatrice de tout incident ou accident.

La chaîne organisation territoriale interarmées de défense (OTIAD) et les autorités civiles chargées de la sécurité sur le territoire national (préfecture, police, gendarmerie) doivent être informées des TMS de première catégorie. La procédure de transmissions de l'information aux autorités civiles est rédigée au point 11.5.

Ces mesures de sûreté sont plus ou moins prégnantes sur l'organisation de la mission en fonction :

- du cadre espace-temps de cette dernière ;
- de la nature et du volume du fret transporté.

6. MOYENS À METTRE EN OEUVRE.

6.1. Généralités.

Les équipages doivent être sensibilisés sur le caractère sensible du fret transporté et aux particularités de ce type de mission, notamment aux réactions à avoir en cas d'incident ou d'accident.

Des mesures de confidentialité doivent être prises pour organiser les transports.

En cas de menace significative, les moyens de transport militaires doivent être préférés aux moyens civils chaque fois que cela est possible.

Un certain nombre de mesures de précaution doivent être mises en œuvre :

- discrétion du vecteur (conteneur ou semi-remorque sans marquage) ;
- protection de l'accessibilité des ouvertures pendant le transport ;
- pas de transport en coup complet des MS de la première catégorie quand il est possible de dissocier et de transporter séparément certains éléments, comme les pièces de sécurité de l'armement par exemple ;
- surveillance par un élément de convoi, éclairage.

6.2. Moyens de protection.

Afin de garantir le fret sensible contre le vol ou le sabotage, les moyens de protection sont établis et renforcés selon le degré de sensibilité du matériel et selon le niveau de la menace, parmi la gamme de moyens suivants :

- garde armé (utilisation de l'armement limitée à la légitime défense) ;
- téléphonie mobile ;
- géolocalisation ⁽⁹⁾ du vecteur ou de la ressource : balise émettrice *global positioning system* (GPS) qui indique la position d'un véhicule statique ou en mouvement. Ce moyen réduit le temps de réaction en cas de problème et facilite les recherches en cas de disparition. Ce dispositif n'est activé qu'en cas de problème afin de ne pas permettre à un adversaire potentiel de localiser le vecteur ;
- bouton alarme (bouton panique) : soit un bouton intégré au tableau de bord des véhicules, soit un boîtier mobile, qui par pression du conducteur, déclenche une alarme et informe l'organisateur du transport d'un problème. Ce type d'équipement peut également bloquer le démarrage du véhicule ;
- un système permettant d'enregistrer les informations d'ouverture et de fermeture de portes du conteneur ;
- un système déclenchant une alerte à l'ouverture des portes des conteneurs.

6.3. Matériels sensibles de première catégorie.

Pour un transport de MS de cette catégorie, le CET doit disposer au moins de la téléphonie et d'un garde armé.

Si les circonstances l'exigent, des mesures complémentaires peuvent être prises :

- escorte (supérieure à un garde en armes par véhicule ⁽¹⁰⁾ de convoi sur la totalité ou partie du trajet ;
- élément de protection embarqué ;
- mise en alerte d'éléments d'intervention ;
- couverture aérienne.

Ces mesures complémentaires sont facultatives et non limitatives. Elles doivent concilier l'efficacité et l'économie des forces. À ce titre, le recours à ces mesures revêt un caractère exceptionnel. La décision de leur mise en œuvre relève de :

- l'officier général (OG) chef du CPCO dans le cadre des acheminements stratégiques (y compris les pré-acheminements) ou d'une opération sur le territoire national ;
- l'officier ordonnant l'exercice ;

- l'OG commandant l'EMZD ou les commandants permanents interarmées outre-mer (COMIA) pour les autres transports.

Ces derniers peuvent déléguer cette responsabilité à une autorité qui leur est subordonnée.

Concernant les matières nucléaires (hors dissuasion) ⁽¹¹⁾ ou radioactives, certaines prescriptions complémentaires légales ou réglementaires peuvent être nécessaires. Le demandeur de transport (expéditeur) doit les mettre en place ou s'en assurer.

6.4. Matériels sensibles de deuxième catégorie.

Pour un TMS de cette catégorie, le CET doit disposer d'au moins deux des moyens du point 6.2. dont obligatoirement la téléphonie.

7. PROCÉDURE DE DEMANDE DE TRANSPORT.

Le moyen de transport utilisé et la procédure de demande dépendent des caractéristiques de l'unité à transporter (UAT) et de sa destination.

Le transport peut être réalisé avec des moyens patrimoniaux ou sous-traités. La décision relève du responsable de l'organisation du transport, s'il existe un marché approprié, c'est-à-dire qui respecte la réglementation, notamment pour les articles contrôlés de la sécurité des systèmes d'information (ACSSI) :

- le CSOA pour les transports stratégiques ;
- le CTTS pour les transports de surface régionaux et nationaux ;
- le GSBdD pour les transports de surface locaux et de petits colis urgents et sensibles.

7.1. Pour un acheminement stratégique.

Pour tout acheminement stratégique, l'expéditeur crée une demande unique de transport (DUT), dans laquelle il précise dans le champ « commentaires » la sensibilité du matériel et les contraintes éventuelles, les modes de transport à proscrire, celui ou ceux préconisés. Il peut également remplir le champ « mode souhaité » pour compléter les commentaires émis.

Après validation par l'état-major opérationnel (EMO) d'armée, de direction ou de service interarmées, ou l'autorité équivalente des directions et services interarmées, la DUT est exploitée par le CSOA qui planifie ensuite l'acheminement. Pour les pré-acheminements et les mouvements préalables, se reporter au point 7.2.

7.2. Pour un transport sur le territoire national.

H1 : un petit colis sensible (masse inférieure ou égale à 30 kilogrammes) l'expéditeur demande au bureau transport du GSBdD de rattachement.

H2 : un colis sensible pondéreux ou volumineux (masse supérieure à 1 tonne et volume à 7 mètres cubes), l'expéditeur adresse une demande de transport :

- au bureau transport du GSBdD de rattachement pour un transport local interne Bdd ;
- au CTTS par le système d'information DUT ⁽¹²⁾ pour un transport régional ou national.

H3 : un colis avec une masse comprise entre 30 kilogrammes et 1 tonne.

L'organisation actuelle des transports de surface n'est pas en mesure d'apporter une réponse claire à une demande de transport de colis urgent et sensible sur ce segment de masse. Des solutions, reposant sur la mise en place de moyens (vecteurs et engins de levage) ou sur la sous-traitance, sont en cours d'étude.

Dans la phase de transition, une solution en mode dégradé est indiquée ci-dessous :

- prise de contact de l'expéditeur avec le GSBdD :
 - le GSBdD peut assurer la mission de transport ;
 - le GSBdD n'est pas en mesure d'assurer la mission de transport. Prise de contact avec le CTTS :
 - le CTTS est en mesure d'assurer la mission. La demande de transport est formalisée par une DUT ;
 - le CTTS n'est pas en mesure d'assurer la mission :
 - l'expéditeur est en mesure de l'assurer avec ses moyens organiques ;
 - l'expéditeur demande l'appui du commandant de la base de défense (COMBdD) qui peut désigner une formation pour fournir un moyen organique de transport nécessaire et adapté à la mission.

Conformément au point 4.1., le demandeur doit préciser dans sa demande de transport toutes les informations concernant les caractéristiques du matériel et notamment sa catégorie de sensibilité et les contraintes éventuelles s'il s'agit d'ACSSI.

8. ORDRES ET MESSAGERIE.

La rédaction de la messagerie liée au TMS est à la charge de l'organisateur du transport. Dans le cas de MS de première catégorie, cette messagerie vise notamment à prévenir :

- les EMZD, les préfetures et les gendarmeries ;
- l'EMO du service du commissariat des armées (SCA) pour les transports de petits colis urgents et sensibles ;
- les commandants d'armes concernés ;
- les autorités étrangères et le service des douanes en cas de franchissement de frontière *via* :
 - le bureau de mise en œuvre des transits de surface (BMOTS) du CTTS pour les transits de surface ;
 - le CSOA pour les transits aériens et maritimes.

9. CONVOYAGE.

La décision de faire convoier un matériel, au sens du point 3.2., pendant le transport appartient au chef d'organisme (CO) qui a ce matériel en compte ⁽¹³⁾.

10. GARDE DU MATÉRIEL.

En dehors des MS de première catégorie pour lesquels cela est impératif, la décision de faire garder un matériel par un garde en arme, au sens du point 3.4., pendant le transport est une décision du CO qui a ce matériel en compte.

11. DISPOSITIONS PROPRES AUX TRANSPORTS PAR VOIE DE SURFACE.

Ils peuvent être effectués :

- par des moyens patrimoniaux :
 - transport par voie routière militaire (VRM) ;
- par une société privée (sous-traitance) :
 - transport par voie routière civile (VRC) ;
 - transport par voie ferrée (VF) ;
 - transport par voie navigable (VN).

11.1. Transport de surface en sous-traitance.

Dans le cas de produits explosifs, le transporteur doit appliquer l'arrêté de référence n) modifié, relatif au contrôle de la circulation des produits explosifs.

11.2. Mesures complémentaires de sécurité.

Pour les convois routiers transportant des MS, en fonction de la menace, le convoi peut comprendre tout ou partie des éléments suivants :

- un chef de convoi ;
- un élément de transport (ET) civil ou militaire ⁽¹⁴⁾ ;
- un élément d'accompagnement ⁽¹⁵⁾ ;
- un élément de convoyage ;
- un élément d'escorte ;
- un élément d'éclairage.

11.3. Le chef de convoi.

Ses fonctions peuvent, selon le cas, être cumulées avec celles de chef d'escorte ou de convoyeur (ses consignes sont détaillées dans le dossier de transport). Elles consistent à :

- préparer sa mission (étude des ordres reçus, rédaction et transmission de ses propres ordres, contrôle de la préparation) ;
- organiser l'articulation de son convoi ;
- être le chef du détachement et le responsable de la discipline au sein du convoi ;
- prendre en compte le convoi au départ sous la responsabilité de l'autorité à l'origine du transport ;
- exercer sa responsabilité dès que le convoi quitte l'établissement où il a effectué son chargement. Elle cesse dès que le matériel est remis à l'autorité destinataire, quels que soient le jour et l'heure

d'arrivée ;

- régler la marche des véhicules (itinéraire, rythme, étapes, etc.) en tenant compte :
 - de l'ordre de mouvement ;
 - des avis et demandes du chef de l'ET, sous réserve qu'ils soient compatibles avec l'ordre de mouvement et la sécurité du convoi ;
 - des événements conjoncturels ;
- être amené éventuellement à détourner ou arrêter le convoi en cas d'urgence ;
- rendre compte de tout incident ou accident et alerter la gendarmerie.

11.4. L'élément de transport.

Placé sous l'autorité du chef de convoi, le CET est responsable de l'exécution matérielle du transport :

- marche des véhicules ;
- respect du code de la route ;
- état du chargement.

Conseiller technique (CT) du chef de convoi, le CET est consulté pour la mise au point des modalités du transport : vitesse, haltes techniques, etc.

Le CET exécute les consignes du chef de convoi. Il appartient à ce dernier de veiller à ce que les consignes soient compatibles avec les règlements en vigueur et les clauses du marché (transporteur civil).

11.5. La coopération avec les préfetures forces de l'ordre (police et gendarmerie).

Lorsque les préfetures et les forces de l'ordre doivent être informées du passage d'un convoi de MS, un avis est adressé par l'organisateur du transport en action à l'EMZD et pour information au centre opérationnel de la gendarmerie nationale (CORG) et aux préfetures des départements traversés par le convoi.

L'organisateur d'un transport qui ne dispose pas des passerelles entre moyens de communication permettant d'informer les préfetures et les forces de l'ordre, transmet les informations à l'EMZD. Ce dernier retransmet à son initiative les informations reçues.

Les systèmes d'information et de communication doivent être adaptés au niveau de classification des données à transmettre. Ces systèmes doivent être interopérables entre eux lorsqu'ils permettent le traitement et l'échange d'informations de même niveau de classification. La liste non exhaustive des systèmes utilisables est la suivante :

- internet ;
- ISIS (16) ;
- MAGDA (17).

11.6. Gîtes d'étape.

Pour les TMS de première et de deuxième catégories, les gîtes d'étape (GE) compatibles sont ceux qui sont identifiés « sensibles » au catalogue des EMZD. Cette liste est régulièrement mise à jour et consultable sur le

portail « intradef » des EMZD.

Les GE doivent permettre la surveillance du fret et la conservation de l'armement (éventuel) du ou des gardes en arme accompagnant le convoi.

Dès que le véhicule de transport a pénétré dans l'enceinte de l'organisme qui assure la fonction de GE, la sûreté du véhicule et de son chargement relève de la responsabilité du chef de cet organisme.

12. DISPOSITIONS PROPRES AUX TRANSPORTS PAR VOIE MARITIME.

Ils peuvent s'effectuer selon trois modes :

- transport par bâtiment de la marine nationale voie maritime « marine » (VMM) ;
- transport par navire civil affrété voie maritime « affrété » (VMA) ;
- transport par navire civil d'une voie maritime commerciale (VMC).

12.1. Transport par bâtiment de la marine nationale.

Lorsque le chargement ou le déchargement est effectué dans un port militaire :

- le stockage éventuel avant embarquement ou après déchargement est effectué sous la responsabilité du commandant de la base navale du port ;
- les opérations de manutention sont réalisées par du personnel du ministère de la défense (unités de transit, personnels des directions et services, etc.) ;
- lorsque le chargement ou le déchargement est effectué dans un port civil, les dispositions du point 12.4. sont applicables ;
- le transport effectué par VMM est placé sous la responsabilité du commandant du bâtiment qui dispose de son équipage et, le cas échéant, d'un groupe de convoyage ;
- lors des escales, le commandant du bâtiment prend les mesures nécessaires à la protection du chargement.

12.2. Transport par navire civil affrété.

Une fois affrété, le navire est à l'entière disposition des armées :

- les opérations de manutention, de chargement et de déchargement se déroulent dans les mêmes conditions que pour un bâtiment de la marine nationale (point 12.1. ci-dessus) ;
- pour le transit en mer, une équipe militaire est autorisée à convoier le fret transporté (6 à 8 militaires dont un sous-officier chef convoyeur) ;
- les MS, notamment les ACSSI non classifiés, les munitions et l'armement, doivent être conditionnés dans des conteneurs plombés qui sont entreposés « porte contre porte » chaque fois que cela est possible afin que nul ne puisse les ouvrir à bord du navire. Cependant, si ce matériel est aussi soumis aux règles de transport des marchandises dangereuses, des contraintes différentes peuvent être imposées pour des raisons de sécurité, elles priment alors sur les mesures de sûreté ;
- les conteneurs ACSSI doivent répondre aux exigences définies dans la décision n° 863/DEF/DGSIC/FSSI du 5 septembre 2013 (2) relative à la promulgation de la directive technique d'emploi des conteneurs sécurisés. Dans le cas inverse, le convoyage est impératif ;

- les opérations de déchargement et de stockage relèvent de la responsabilité du chef de plateforme ou officier responsable d'affrété. Quand ces opérations se déroulent dans un port militaire, la sécurité et la sûreté des opérations incombent au commandant de la base navale.

12.3. Transport par navire civil d'une voie maritime commerciale.

Dans ce mode de transport, les armées sont un client parmi d'autres du transitaire civil qui assure la responsabilité du transport.

Pour le transit en mer, après accord de la compagnie, une escorte ou une équipe de convoyage militaire peut être désignée.

Le chargement et le déchargement ont lieu dans un port civil et sont effectués par les *dockers*.

12.4. Mesures de sécurité applicables dans un port civil.

Le stockage des MS est assuré soit dans une enceinte militaire (district de transit ou autre formation proche), soit à défaut dans une zone protégée située dans l'enceinte portuaire selon la réglementation en vigueur (RPM) (18).

13. DISPOSITIONS PROPRES AUX TRANSPORTS PAR VOIE AÉRIENNE.

Les transports par voie aérienne peuvent s'effectuer selon trois modes :

- transport par un aéronef militaire français voie aérienne militaire (VAM) ou allié *l'european air transport command* (EATC), etc. ;
- transport par aéronef civil affrété voie aérienne affrété (VAA) ;
- transport par aéronef civil sur une voie aérienne commerciale (VAC).

13.1. Transport par voie aérienne militaire.

Lorsque le chargement (ou le déchargement) est effectué sur une base aérienne ou aéronautique navale ou de l'aviation légère de l'armée de terre (ALAT) ou sur un site militaire de théâtre :

- le stockage éventuel avant embarquement (ou après déchargement) est effectué sous la responsabilité du commandant de la base ou du site ;
- les opérations de manutention sont réalisées par du personnel du ministère de la défense (unités de transit, personnels des directions et services, etc.) ;
- lorsque le chargement ou le déchargement est effectué sur un aéroport civil, les dispositions du point 13.4. sont applicables ;
- le transport s'effectue par un aéronef de l'armée de l'air, de l'aéronautique navale ou de l'ALAT sous la responsabilité du commandant de bord qui dispose de son équipage et, le cas échéant, de convoyeurs ;
- le commandant de bord devient responsable du matériel lorsque ce matériel est à bord de l'aéronef, documents réglementaires signés ;
- les escales seront autant que possible évitées et sinon limitées au strict nécessaire et choisies en fonction de la sensibilité du chargement par l'autorité ayant le contrôle opérationnel de la mission aérienne. Pendant l'escale, dont la durée doit être écourtée au maximum, le commandant de bord,

assisté de l'équipe de convoyage s'il y en a une, prend les mesures nécessaires à la protection du chargement.

Les mesures sont identiques lorsque le transport est effectué par un aéronef militaire d'un pays membre de l'EATC ou allié de la France pour une opération particulière. Il appartient à l'autorité militaire (AM) qui organise le transport d'autoriser en fonction du type de fret l'utilisation d'un moyen aérien militaire non national.

13.2. Transport par voie aérienne affrétée.

Une fois affrété, l'aéronef est à l'entière disposition des armées :

- les opérations de manutention, de chargement et de déchargement se déroulent dans les mêmes conditions que pour un aéronef militaire français (point 13.1. ci-dessus) ;
- lorsque le chargement ou le déchargement est effectué sur un aéroport civil, les dispositions du point 13.4. sont applicables ;
- pour le vol une équipe militaire est autorisée à convoier le fret transporté (le nombre maximum de convoyeurs est fixé dans les marchés d'affrètement) ;
- les MS, notamment les ACSSI non classifiés, les munitions et l'armement doivent être conditionnés dans des emballages prévus à cet effet, plombés, disposés dans la soute de l'avion afin que nul ne puisse les ouvrir en vol ;
- les conteneurs ACSSI doivent répondre aux exigences définies dans la décision n° 863/DEF/DGSIC/FSSI du 5 septembre 2013 ⁽²⁾ relative à la promulgation de la directive technique d'emploi des conteneurs sécurisés. Dans le cas contraire, le convoyage est impératif ;
- le commandant de bord devient responsable du matériel lorsque ce matériel est à bord de l'aéronef, documents réglementaires signés ;
- les escales seront autant que possible évitées et sinon limitées au strict nécessaire, choisies par le prestataire et validées en fonction de la sensibilité du chargement par l'AM ayant commandé l'affrètement (le CSOA pour les acheminements stratégiques). Pendant l'escale, dont la durée doit être écourtée au maximum, le commandant de bord, assisté de l'équipe de convoyage, s'il y en a une, prend les mesures nécessaires à la protection du chargement.

13.3. Transport par voie aérienne commerciale.

Dans ce mode de transport, les armées passent par un prestataire civil chargé de trouver les vols *ad hoc* et sont ainsi un client parmi d'autres des compagnies aériennes, qui assurent la responsabilité du transport.

Ce mode de transport n'est pas compatible avec la présence à bord d'une équipe de convoyage, il n'est donc pas toujours adapté au transport de MS. La validation de ce mode est de la responsabilité de l'AM qui organise le transport, en fonction des directives données par les gestionnaires de biens ou gestionnaires de biens délégués.

Les conteneurs ACSSI doivent répondre aux exigences définies dans la décision n° 863/DEF/DGSIC/FSSI du 5 septembre 2013 ⁽²⁾ relative à la promulgation de la directive technique d'emploi des conteneurs sécurisés. Dans le cas contraire, le convoyage est impératif.

Les expéditeurs établissent les documents de transport avec le représentant du prestataire et supervisent les opérations de prise en compte du fret par le prestataire.

Le chargement et le déchargement ont lieu dans un aéroport civil et sont effectués par du personnel d'assistance en escale (assistance de l'aéroport, entreprise particulière, compagnie aérienne, etc.).

13.4. Mesures de sécurité applicables dans un aéroport civil.

Si le stockage des MS est nécessaire avant l'embarquement ou à l'arrivée avant d'être remis au destinataire, il doit être assuré soit dans une enceinte militaire appropriée, soit à défaut dans une zone protégée située dans l'enceinte aéroportuaire s'il en existe.

14. DISPOSITIONS PROPRES AUX MARCHÉS DE COMMISSION DE TRANSPORT.

Les acheminements stratégiques peuvent être assurés par des commissionnaires de transport. Ces marchés de commissions permettent d'assurer les flux d'entretien sur des lignes définies au profit de certains TO. Ils sont prescrits par le CSOA et comportent ou non des clauses spécifiques pour le TMS.

Les voies utilisées peuvent être multimodales et sont laissées généralement au choix du titulaire du marché, qui a obligation de résultat, notamment de respect des délais contractuels.

La possibilité de transporter du fret sensible par le biais de ces marchés doit être étudiée au cas par cas et nécessite impérativement un dialogue entre l'expéditeur et le CSOA.

Pour le ministre de la défense et par délégation :

*Le vice-amiral d'escadre,
sous-chef d'état-major soutien de l'état-major des armées et commandant interarmées du soutien,*

Eric CHAPLET.

(1) Par matériels sensibles (MS) appartenant aux armées alliées, il faut entendre ceux qui sont en transit sur le territoire national et qui sont sous la responsabilité du ministère de la défense ou mis à la disposition de la défense à titre de prêt.

(2) n.i. BO.

(A) n.i. BO ; JO n° 147 du 27 juin 2009, p. 1073, texte n° 11.

(3) À titre indicatif et en référence au code du travail, colis inférieurs à 25 kilogrammes.

(4) Appareils de gammagraphie, sources scellées de haute activité (SSHA), etc.

(5) Les marchandises dangereuses à haut risque sont définies dans les documents suivants visés en référence :

- le chapitre 1.10 de l'European agreement concerning the international carriage of dangerous goods by road (ADR), du regulations concerning the international carriage of dangerous goods by rail (RID) et de l'european agreement concerning the international carriage of dangerous goods by inland waterways (ADN) ;

- l'arrêté du 29 mai 2009 relatif au transport de marchandises dangereuses dit arrêté « TMD » ;

- le chapitre 1.6.3 de la réglementation pour le transport des marchandises dangereuses de l'international air transport association (IATA) ;

- le chapitre 1.4.3 de l'international maritime dangerous goods (IMDG).

(6) Cela concerne notamment les matières nucléaires dont le classement pour leur protection contre la perte, le vol et le détournement est spécifié à l'article R. 1333-70. du code de la défense et les sources radioactives « dites de haute activité ».

(7) À titre exceptionnel.

(8) Cf. point 3. Définitions.

(9) La géolocalisation pour assurer la sécurité des transports est possible sous réserve de respecter la norme simplifiée n° 51 du 16 mars 2006 de la commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL). Cette norme simplifiée concerne les traitements automatisés de données à caractère personnel mis en œuvre par les organismes publics ou privés destinés à géolocaliser les véhicules utilisés par leurs employés. L'application de cette norme permet de mettre en œuvre cette mesure conformément aux obligations posées par la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 modifiée, relative à l'informatique aux fichiers et aux libertés.

(10) Cf. point 3.4.

(11) Cf. articles R. 1333-1. et suivants du code de la défense et leurs arrêtés d'application.

(12) À compter de 2015, le système d'information logistique pour le suivi de la ressource en interarmées (SILRIA) intègrera un module de demande d'acheminement terrestre (DAT).

(13) Il précisera les contraintes spécifiques s'il s'agit d'articles contrôlés de la sécurité des systèmes d'information (ACSSI).

(14) Même lorsqu'il est inséré dans un convoi comportant également un ET militaire, l'ET civil respecte les dispositions décrites au point 11.1.

(15) Appui direct apporté par un élément de circulation qui participe à tout ou partie du mouvement (appui au mouvement).

(16) Réseau « confidentiel défense ».

(17) Messagerie gouvernementale « confidentiel défense ».

(18) Règlement pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes (RPM).