

BULLETIN OFFICIEL DES ARMÉES



Édition Chronologique n° 14 du 12 avril 2018

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

Texte 3

INSTRUCTION N° 2200/ARM/EMA/PERF/BPSO
portant sur l'organisation et la sûreté des acheminements au sein du ministère des armées.

Du 19 juillet 2017

ÉTAT-MAJOR DES ARMÉES : *sous-chefferie « performance » ; bureau « politique de soutien aux opérations ».*

INSTRUCTION N° 2200/ARM/EMA/PERF/BPSO portant sur l'organisation et la sûreté des acheminements au sein du ministère des armées.

Du 19 juillet 2017

NOR A R M E 1 7 5 2 8 0 5 J

Références :

- a) Accord européen du 30 septembre 1957, notamment le point 1.10.3. (n.i. BO).
- b) Accord européen du 3 juin 1999, notamment le chapitre 1.10. (n.i. BO).
- c) Accord européen du 26 mai 2000 (n.i. BO).
- d) Réglementation de l'IATA 55e édition au 1er janvier 2014, notamment le point 1.6.3.
- e) Code de la défense, notamment les articles D1211-5 ; D3126-5 à D3126-8 ; R*1311-3 ; R1333-70 ; L4123-11.
- f) Code maritime international, notamment le point 1.4.3.
- g) Code pénal.
- h) Code du travail.
- i) Code du commerce, notamment l'article L131-1.
- j) Code des transports, notamment le Titre V du Livre II de la première partie.
- k) Ordonnance n° 2015-899 du 23 juillet 2015 (JO n° 169 du 24 juillet 2015, p. 12602, texte n° 38 ; signalé au BOC 23/2016 ; BOEM 330.1.1.1) modifiée, notamment les articles 6 et 7.
- l) Loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 (BOC, 1979, p. 4161 ; BOEM 160.5.1) modifiée.
- m) Arrêté interministériel du 3 mars 1982 (n.i. BO ; JO du 20 mars 1982, numéro complémentaire, p. 2878) modifié.
- n) Arrêté du 29 mai 2009 (n.i. BO ; JO n° 147 du 27 juin 2009, p. 1073, texte n° 11) modifié.
- o) 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).
- p) Instruction interministérielle n° 1623/DEF/EMA/SLI/LIA du 11 juillet 2006 (BOC/PP 1, 2007, texte 3 ; BOEM 123.2.1.3) modifiée.
- q) 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, 731.1, 731.2, 731.3, 731.4, 731.5, 731.6, 731.7).
- r) Instruction ministérielle n° 900/DEF/CAB/-- du 26 janvier 2012 (n.i. BO).
- s) Instruction ministérielle n° 1544/DEF/CAB/-- du 17 janvier 2017 (n.i. BO).
- t) Instruction ministérielle n° 26/DEF/CAB/CM31/-- du 24 janvier 2017 (n.i. BO).
- u) Délibération n° 2006-067 du 16 mars 2006 (n.i. BO ; JO n° 103 du 3 mai 2006, texte 63).
- v) Publication interarmées n° D-12-002694/DEF/EMA/EMP.3 du 20 avril 2012.
- w) Note n° 24/DEF/DPID/-- du 28 avril 2016 (n.i. BO).

Pièce(s) Jointe(s) :

Dix annexes.

Texte abrogé :

Instruction n° 2200/DEF/EMA/SC_SOUT/BPSO du 9 juillet 2014 (BOC n° 17 du 20 avril 2015, texte 12 ; BOEM 123.2).

Classement dans l'édition méthodique : BOEM 123.2

SOMMAIRE

Préambule.

1. PÉRIMÈTRE.

1.1. Champ d'application.

1.1.1. Les acheminements.

1.1.2. Les acheminements stratégiques.

1.1.3. Les acheminements organiques.

1.1.4. Les acheminements opérationnels non stratégiques.

1.2. Architecture.

1.2.1. L'acheminement de bout en bout.

1.2.2. Le transport.

1.2.3. Le transit.

2. PRINCIPES STRUCTURANTS.

2.1. Caractère structurant et prioritaire du soutien aux opérations.

2.2. Les acheminements organiques interarmées s'inscrivent dans une logique contractuelle.

2.3. Verticalité et unicité du commandement.

2.4. Cohérence de bout en bout du niveau de sûreté fourni.

2.5. Approche opérationnelle de l'organisation des acheminements.

3. PROCESSUS-MISE EN OEUVRE.

3.1. Actions élémentaires.

3.1.1. La demande d'acheminement.

3.1.2. La validation.

3.1.3. La gestion des flux.

3.1.4. L'expédition.

3.1.5. Le transport.

3.1.6. Le transit.

3.1.7. La réception.

3.2. Fonctions support.

3.2.1. Les gîtes d'étape.

3.2.2. L'hébergement des plates-formes.

3.2.3. La mise à disposition de capacités et de services.

4. ACTEURS ET RESPONSABILITÉS (FONCTIONNEMENT, SÉCURITÉ, SÛRETÉ).

4.1. Actions élémentaires.

4.1.1. Le donneur d'ordre.

4.1.2. Le détenteur (ou pourvoyeur en langage du système d'information logistique de suivi de la ressource inter-armées).

4.1.3. L'achemineur.

4.1.4. L'expéditeur.

4.1.5. Le transporteur.

4.1.6. Le transitaire.

4.1.7. Le destinataire.

4.2. Fonctions support.

4.2.1. Les responsables des gîtes d'étape.

4.2.2. Le chef d'emprise, le chef de site.

4.2.3. Le prestataire de service et de capacités.

4.2.4. Le gestionnaire de biens.

4.3. Le transfert de responsabilité.

5. COMMANDEMENT.

5.1. Gouvernance de la fonction acheminement.

5.1.1. Maîtrise d'ouvrage.

5.1.2. Maîtrise d'ouvrage déléguée.

5.1.3. Maîtrises d'oeuvre étatiques, liens avec la maîtrise d'ouvrage déléguée.

5.1.4. Comitologie.

5.1.5. Rédaction des directives.

5.2. Comité de validation et de normalisation des mesures de sûreté.

6. ORGANISATION DE LA SÛRETÉ DES ACHEMINEMENTS.

6.1. Évaluation de la menace.

6.2. Catégories transportées et mesures de protection associées.

6.2.1. Catégories.

6.2.2. Processus de définition de la liste des matériels par catégorie.

6.3. Mesures socle, mesures additionnelles.

6.4. Chaîne de contrôle.

7. ABROGATION.

ANNEXE(S)

ANNEXE I. DÉFINITIONS COMPLÉMENTAIRES.

ANNEXE II. ÉTAT DES LIEUX PROVISOIRE : ACTEURS ET RESPONSABILITÉS.

ANNEXE III. CADRE DE RÉFÉRENCE : DESCRIPTION DES DIFFÉRENTS VOIES ET MODES DE TRANSPORT.

ANNEXE IV. EXTRAIT DU CATALOGUE MINISTÉRIEL DES MENACES APPLICABLE AUX ACHÉMINEMENTS.

ANNEXE V. DÉFINITION DES CRITÈRES DE CATÉGORISATION DU FRÊT/PERSONNEL.

ANNEXE VI. DÉFINITION DES NIVEAUX DE PROTECTION.

ANNEXE VII. MESURES DE SÛRETÉ POSSIBLES.

ANNEXE VIII. TABLEAU D'EXIGENCE DES MESURES DE SÛRETÉ PAR VOIE ET MODE DE TRANSPORT.

ANNEXE IX. DOCUMENTS FORMALISANT LES TRANSFERTS DE RESPONSABILITÉ.

ANNEXE X. GLOSSAIRE.

Préambule.

Cette instruction reprend et élargit l'instruction n° 2200/DEF/EMA/SC_SOUT/BPSO du 9 juillet 2014, centrée sur la sûreté des transports sensibles. Elle précise les mesures de sûreté pour tout type de matériel transporté à l'exception de ceux qui bénéficient déjà d'un cadre réglementaire précisant le niveau de sûreté attendu, en particulier les matières nucléaires et les articles contrôlés de la sécurité des systèmes d'information (ACSSI).

La protection des personnels utilisant des moyens de transport collectif fera l'objet d'un développement ultérieur. Ce sujet n'est abordé qu'au travers de quelques principes généraux.

Elle pose également, de manière plus générale, les principes de fonctionnement et d'organisation des acheminements.

Elle revêt un caractère provisoire. Une réévaluation de son contenu sera effectuée dans un délai maximum de deux ans, au terme d'une première phase de mise en œuvre.

De portée nécessairement générale, elle doit être déclinée en ordres de circonstance et en fiches de procédure par les acteurs identifiés ci-après, pour prendre en compte les spécificités locales et adapter cette instruction aux différents niveaux d'exécution.

1. PÉRIMÈTRE.

La présente instruction définit l'organisation des acheminements et des transports réalisés par les armées, directions et services (ADS) sous responsabilité interarmées ou non, et en fixe les conditions.

Elle précise :

- les mesures de sûreté à mettre en œuvre en fonction des voies et des modes de transport utilisés ;
- les responsabilités de chaque acteur impliqué dans la sûreté des acheminements.

1.1. Champ d'application.

1.1.1. *Les acheminements.*

Est considéré comme acheminement tout déplacement de fret ou de personnes entre un point de prise en charge, auprès d'un expéditeur, et un point de livraison, auprès d'un destinataire. L'acheminement comporte une succession de phases de transport et de transit.

1.1.2. *Les acheminements stratégiques.*

Les acheminements stratégiques (AS) regroupent tous les mouvements commandés par l'échelon stratégique :

- tous les mouvements de fret ou de personnes depuis leurs zones de stationnement jusqu'à un point extérieur à la France métropolitaine : théâtres d'opérations, forces de souveraineté outre-mer ou de présence à l'étranger, lieux d'exercices (1) ;
- les mouvements inverses ainsi que les mouvements inter-théâtres ;
- tous les mouvements de niveau stratégique sur le territoire métropolitain liés à un engagement opérationnel (y compris les exercices interarmées, considérés comme tels).

1.1.3. *Les acheminements organiques.*

Ce sont les acheminements réalisés pour répondre aux besoins des armées, directions et services dans le cadre de leurs propres missions (constitution et entraînement des capacités, préparation opérationnelle, maintenance, activités induites, comme la protection du personnel, du matériel, des infrastructures, montée en puissance des forces). Ils peuvent être réalisés par leurs propres moyens et sous leur responsabilité, ou en recourant au dispositif de transport interarmées (on parle alors d'acheminements organiques interarmées) : la qualification « organique » pour un transport ou un acheminement traduit la finalité et non le moyen utilisé.

Les mouvements préalables (2), qui correspondent à l'ensemble des mouvements, transports et transits conduits et exécutés par une armée, une direction ou un service interarmées pour permettre sa montée en puissance et sa mise en configuration initiale avant la phase de préacheminement relèvent des acheminements organiques (3).

1.1.4. Les acheminements opérationnels non stratégiques.

Les acheminements intra-théâtre, sites outre-mer ou lieux d'exercices organisés sous la responsabilité des COMANFOR, COMFOR, COMELEF, COMSUP (COMIA PHTM) ⁽⁴⁾ ou directeurs d'exercice sont des acheminements opérationnels non stratégiques.

1.2. Architecture.

1.2.1. L'acheminement de bout en bout.

La notion d'acheminement s'entend dans une perspective « de bout en bout », elle est liée à la finalité du déplacement. La coordination et le suivi du mouvement d'un matériel sur l'ensemble des étapes identifiées, de l'initiation d'une demande d'acheminement à la réception du fret ou du personnel sur le lieu de livraison finale, sont primordiaux et impératifs.

L'acheminement est un processus constitué d'une succession d'actions élémentaires dont les plus structurantes sont le transport et le transit.

1.2.2. Le transport.

Un transport est l'action de déplacer du fret ou du personnel entre deux points sous la responsabilité d'un opérateur unique, avec une éventuelle rupture de charge (cas des liaisons régulières) mais sans changement de mode ou opération de transit.

On distingue différents types de transport :

- transport stratégique : une extrémité est extérieure à la France métropolitaine ;
- transport national : sur le territoire métropolitain, entre bases de défense (BdD), y compris dans le cas de l'enlèvement direct chez l'expéditeur et/ou de livraison directe au destinataire ;
- transport local : intra-BdD ;
- transport interne : réalisé exclusivement à l'intérieur d'une emprise militaire.

Dans ce cadre, les transports terrestres interarmées (TTIA) ⁽⁵⁾ correspondent au dispositif interarmées mis en œuvre par le centre des transports et transits de surface (CTTS) sur le territoire national ⁽⁶⁾. Ce dispositif permet, pour le fret non spécifique ⁽⁷⁾ :

- la réalisation des préacheminements et des post-acheminements stratégiques en métropole ;
- la contribution aux transports stratégiques par voie terrestre ;
- les acheminements organiques interarmées, à savoir les transports au profit des exercices et des entraînements des armées, des directions et des services interarmées qui ne sont pas réalisés sous la responsabilité des commandements organiques, dont les transports de soutien courant.

Ils recouvrent les transports de marchandises ⁽⁸⁾ (y compris dangereuses et sensibles) ⁽⁹⁾ et de matériels roulants sur le territoire métropolitain. Les transports locaux de fret et le transport de passagers (en dehors des trains spéciaux militaires) en sont exclus.

Complémentarité des réseaux de transport.

L'organisation actuelle de la fonction acheminement et des transports au sein du ministère des armées est le fruit de restructurations successives, tirées par deux enjeux en tension : la priorité aux enjeux opérationnels et les rationalisations en effectifs.

Elle permet de distinguer quatre réseaux de transports distincts et complémentaires entre lesquels il s'agit de garantir la continuité des flux d'acheminements :

- un réseau local, intra-base de défense (BdD) ;
- un réseau national, utilisé à la fois pour des missions de soutien opérationnel et des missions organiques ;
- un réseau international et stratégique, majoritairement dévolu au soutien des engagements opérationnels ;
- un réseau opératif ou de théâtre.

Voies et modes.

Les transports se répartissent en voies puis en modes.

Les voies de transport :

- la voie terrestre : elle inclut la voie routière, la voie ferrée et la voie navigable ;
- la voie maritime ;
- la voie aérienne.

La notion de voie de surface est définie dans le cadre OTAN, elle intègre la voie terrestre et la voie maritime.

Chaque voie comporte différentes modalités d'exécution, appelées modes. Ils sont détaillés en annexe 3.

Pour la voie terrestre, en particulier, les principaux modes de transport sont les suivants :

- pour la voie ferrée :
 - les trains militaires (TM - fret exclusivement) et trains spéciaux militaires (TSM - fret et passagers), trains entiers dédiés aux armées pour la durée du transport ;
 - le transport par wagon(s) isolé(s) ;
- pour la voie routière :
 - la traction directe : il s'agit du transport de fret ou de personnel d'un point A à un point B par un vecteur adapté et dédié, sans rupture de charge. C'est le cas par exemple des conteneurs, des ensembles complets, comme les véhicules blindés, ou du fret qui nécessite des remorques spécifiques ;
 - les lignes régulières : il s'agit d'un transport assuré sur le réseau national s'appuyant sur les plates-formes interarmées. C'est le support principal du projet « *Supply Chain* ».

Les modes de transport se particularisent encore selon qu'ils sont réalisés en régie (moyens patrimoniaux et locations de longue durée) ou de manière externalisée (par affrètement de moyens ou en s'appuyant sur un prestataire).

1.2.3. Le transit.

Il s'agit de l'ensemble des opérations effectuées en vue d'assurer dans les meilleures conditions la continuité des acheminements lorsqu'ils comportent une transition entre deux voies, deux modes de transport ou deux

opérateurs, ou lorsqu'il est nécessaire d'effectuer des formalités frontalières de police, de douane ou de santé.

Les actions de transit comportent des fonctions de stockage ou d'hébergement temporaire, de manutention (10), le plus souvent des tâches administratives et systématiquement un transfert de responsabilités.

Les zones de transit ont également une fonction de régulation du flux entre différents modes de transport aux capacités et à la fréquence différentes.

Pour le fret, une rupture de charge effectuée par un opérateur sans changement de mode n'est pas considérée comme un transit (cas du traitement des colis en mode « zéro reste à quai » sur les plates-formes interarmées par exemple).

Un certain nombre de définitions complémentaires utiles sont renvoyées en annexe I.

2. PRINCIPES STRUCTURANTS.

Les acheminements constituent un élément central de la logistique opérationnelle comme du soutien courant des forces. À ce titre, ils doivent pouvoir s'appuyer sur :

- une architecture de gouvernance robuste incluant des dispositifs de contrôle interne à tous les niveaux (stratégique, opératif et tactique) et précisant clairement les responsabilités des acteurs ;
- des systèmes d'information logistique sécurisés dédiés et correctement dimensionnés ;
- des moyens suffisants pour répondre aux besoins tout en garantissant une sûreté satisfaisante de bout en bout ;
- un système de formation et d'entraînement qui permet de disposer d'une ressource humaine hautement qualifiée maîtrisant toutes les expertises requises.

2.1. Caractère structurant et prioritaire du soutien aux opérations.

Les acheminements opérationnels sont les maillons essentiels de la montée en puissance d'une force, du cadencement de sa projection sur un théâtre d'engagement et de son soutien dans la durée. Ils jouent un rôle déterminant dans la tenue des contrats opérationnels des armées. Ils doivent être réactifs pour, au déclenchement d'une opération, réaliser des préacheminements dans les délais impartis et suffisamment dotés en moyens (en régie ou contractualisés) pour garantir la liberté d'action du chef militaire, notamment face à des sollicitations multiples et urgentes.

Afin de répondre aux exigences de réactivité, l'organisation des acheminements garantit la priorité de l'opérationnel par rapport à l'organique, sauf cas particuliers arbitrés par le centre de planification et de conduite des opérations (CPCO) (cas du départ du porte-avion par exemple).

Cette organisation s'inscrit dans une logique de juste besoin en moyens patrimoniaux, utilisés à la fois pour les AS et le soutien courant, et de maîtrise de la sûreté. Elle répond également aux exigences de maîtrise budgétaire et de la masse salariale, en étant cohérente avec les orientations et le partage des responsabilités en matière de soutien. L'externalisation est possible dans les limites du maintien d'une liberté d'action suffisante.

2.2. Les acheminements organiques interarmées s'inscrivent dans une logique contractuelle.

Les besoins en acheminements organiques interarmées (dont les *supply chain*) sont pris en compte par des contrats de services liant les opérateurs aux bénéficiaires, qui fixent les conditions, le niveau du service rendu et les mesures de sûreté. Ces contrats de services font l'objet d'une réévaluation et d'un suivi annuel, incluant le contrôle du service rendu.

2.3. Verticalité et unicité du commandement.

Elles permettent de garantir la cohérence, la réactivité, la capacité à prioriser et la sûreté d'ensemble. Pour permettre la maîtrise des risques dans un contexte de moyens contraints, elle suppose la mise en cohérence :

- de la responsabilité du résultat (efficacité opérationnelle et respect des contrats de service) ;
- du dimensionnement des moyens incluant le volet sûreté ;
- de la performance économique en fonction des objectifs recherchés.

Elle n'est pas exclusive du principe de subsidiarité afin que les niveaux de conception, de conduite et d'exécution soient en mesure d'exercer pleinement leurs responsabilités.

2.4. Cohérence de bout en bout du niveau de sûreté fourni.

Les acheminements sont la résultante d'une succession d'actions conduites de manière séquentielle. Chaque acteur (expéditeur, transporteur, transitaire, destinataire) est responsable de la mise en œuvre et du contrôle des mesures de sûreté sur sa séquence. Il vérifie également, avant le transfert de responsabilité, la conformité des mesures de sûreté retenues pour la séquence suivante.

Pour consolider la maîtrise de la sûreté de bout en bout et ainsi éviter toute faille, il est nécessaire de mettre en place une supervision d'ensemble et un suivi de bout en bout du fret ou du personnel transporté pour garantir notamment la cohérence entre elles des mesures successives mises en œuvre sur chaque segment ⁽¹¹⁾.

2.5. Approche opérationnelle de l'organisation des acheminements.

Les acheminements de matériel et de personnel relevant de la défense nationale ne sont pas des actes anodins. En fonction de leur sensibilité, ils doivent s'ancrer dans une culture opérationnelle déclinée à tous les échelons.

Celle-ci se caractérise notamment par :

- une analyse du contexte opérationnel et des menaces, actualisée régulièrement ;
- la formalisation, à tous les échelons, d'ordres d'exécution précisant notamment sur le périmètre de chaque acteur concerné :
 - le niveau de sûreté à mettre en œuvre, et les mesures additionnelles éventuelles ;
 - le partage des tâches et des responsabilités des niveaux d'exécution subordonnés.

Ces ordres d'exécution peuvent être permanents pour les acheminements réguliers. Dans ce cas, ils doivent être réévalués régulièrement.

3. PROCESSUS-MISE EN OEUVRE.

Un acheminement se décompose en une série d'actions successives et complémentaires. Certaines font partie intégrante du processus de mise en œuvre, d'autres participent à l'environnement et au support des actions concourantes à la réalisation de la mission.

3.1. Actions élémentaires.

3.1.1. La demande d'acheminement.

Le besoin de déplacer un matériel ou du personnel d'un lieu de stockage à un point de livraison se traduit par une demande d'acheminement adressée à un achemineur, qui stipule l'ensemble des informations nécessaires à la bonne exécution du déplacement souhaité.

3.1.2. La validation.

La demande d'acheminement est validée par un donneur d'ordres qui se prononce sur la pertinence du besoin.

3.1.3. La gestion des flux.

La gestion des flux consiste à piloter l'ensemble des activités successives qui sont réalisées lors d'un acheminement, de l'expédition à la réception. Elle assure la supervision d'ensemble des mouvements, notamment leur fluidité et l'absence d'engorgements sur les plates-formes de transit (12).

La demande est donc prise en compte, traitée par le gestionnaire du flux (également désigné par le terme « achemineur »). Elle est traduite en ordre d'expédition fixant les conditions d'enlèvement, vers le détenteur du fret ou l'organisme d'origine du personnel, et en ordres de transports vers les différents opérateurs successifs, en fonction de la voie choisie.

3.1.4. L'expédition.

L'ordre d'expédition est réceptionné par l'organisme désigné pour mettre à disposition le fret ou le personnel à déplacer. Celui-ci s'assure de la cohérence des modalités décidées par l'achemineur et de leur stricte application, en prenant en compte les contraintes sur l'ensemble du déplacement.

3.1.5. Le transport.

L'expéditeur confie le fret ou le personnel à un transporteur chargé d'organiser le déplacement du colis jusqu'au point de livraison final ou de transit intermodal suivant. Ce déplacement peut être effectué avec ou sans étape (13). L'acheminement peut être réalisé par plusieurs opérateurs de transports successifs dès lors que des phases de transit sont nécessaires pour atteindre le site de réception. Un AS met en œuvre de façon quasi-systématique différents transporteurs.

Le transporteur ou les transporteurs sont désignés par l'achemineur en fonction de la voie retenue. Lorsqu'il opère plusieurs modes de transport, le transporteur définit le plus approprié. Il peut être une entité étatique utilisant des moyens patrimoniaux gérés en régie ou une société civile dans le cadre d'une externalisation ou d'une sous-traitance.

3.1.6. Le transit.

Un acheminement est susceptible de s'appuyer sur plusieurs modes de transport. La continuité entre ceux-ci s'opère lors de phases de transit qui permettent également la régulation des flux, la réalisation des procédures et formalités administratives ainsi que le transfert de responsabilité.

3.1.7. La réception.

Elle est réalisée par l'organisme destinataire final du fret ou du personnel déplacé.

3.2. Fonctions support.

3.2.1. Les gîtes d'étape.

Un réseau adapté de gîtes d'étape est essentiel à la bonne exécution des acheminements, stratégiques ou non. Les gîtes d'étape sont placés sous la responsabilité d'organismes qui les entretiennent et mettent en œuvre les moyens de protection adaptés et conformes aux exigences fixées par l'instruction ministérielle n° 1544/DEF/CAB/-- du 17 janvier 2017 ⁽¹⁴⁾. Les gîtes d'étape sont répertoriés sur le site Intradef du centre du soutien des opérations et des acheminements (CSOA). Cette liste précise les capacités propres à chacun d'entre eux (capacité d'hébergement, type de fret accepté, capacité de gardiennage notamment).

Les gîtes d'étape en soutien des TTIA sont recensés dans un protocole actualisé annuellement, qui en précise la nature.

3.2.2. L'hébergement des plates-formes.

Les plates-formes de transit (maritimes et aériennes essentiellement) et les plates-formes interarmées (PFIA) sont placées sous la responsabilité des organismes qui les hébergent et mettent en œuvre les moyens de protection adaptés et conformes aux exigences fixées par l'instruction ministérielle n° 1544/DEF/CAB/-- du 17 janvier 2017 ⁽¹⁴⁾ de référence.

3.2.3. La mise à disposition de capacités et de services.

Un acheminement est mis en œuvre de façon concrète par des moyens humains, matériels, informatiques et d'infrastructure qui sont fournis essentiellement par différents organismes du ministère des armées, mais aussi par d'autres organisations étatiques, des entités alliées ou étrangères militaires ou des sociétés commerciales civiles. Cette mise à disposition s'effectue sur une base contractuelle formalisée explicitement.

4. ACTEURS ET RESPONSABILITÉS (FONCTIONNEMENT, SÉCURITÉ, SÛRETÉ).

4.1. Actions élémentaires.

4.1.1. Le donneur d'ordre.

Le donneur d'ordre est l'autorité à l'origine de l'acheminement réalisé. En général, il fixe ou il valide un effet à obtenir (EAO) relatif au déploiement d'une capacité. Selon le niveau de menace, le donneur d'ordres s'assure de la mise en œuvre du niveau de sûreté correspondant. Il peut renforcer les mesures de sûreté, sous réserve de fournir ou d'obtenir les moyens complémentaires.

Sur proposition de l'achemineur, il peut accorder des dérogations aux mesures de sûreté à mettre en œuvre, dans une logique de maîtrise des risques opérationnels et sécuritaires, mais il en assume la responsabilité.

Cette responsabilité peut être déléguée (comme c'est le cas, par exemple, du CPCO vers le CSOA pour les acheminements stratégiques).

Acteurs :

Pour les acheminements opérationnels (stratégiques ou non), les donneurs d'ordre sont :

- le CPCO ou le commandement des forces spéciales dans le cadre des engagements opérationnels qu'ils conduisent ;
- les états-majors d'armée pour les missions permanentes ou les missions opérationnelles ;
- les commandants de composante nucléaire (ne sont concernés ici que les transports autres que l'armement nucléaire).

Acteurs :

Pour les autres acheminements, les donneurs d'ordre sont :

- EMA/EMPLOI pour les acheminements organiques vers les forces de présence ou de souveraineté ;
- les armées, directions et service pour les acheminements organiques confiés au dispositif de transport interarmées.

4.1.2. Le détenteur (ou pourvoyeur en langage du système d'information logistique de suivi de la ressource inter-armées).

C'est l'entité qui détient ou dont dépend la ressource à transporter. Il est parfois également l'expéditeur.

Il est responsable de la nature exacte du fret (dimensions, volume, catégorie de matériel transporté, dangerosité, etc.) ou du volume du personnel.

Il s'assure que les mesures de sûreté prévues soient conformes au niveau de menace ou aux directives spécifiques du donneur d'ordre. Avec l'appui de sa chaîne organique, il met à disposition ou il s'assure de la mise à disposition, selon le cas, des escortes ou du personnel chargé du convoyage. En cas d'insuffisance, il rend compte à sa chaîne organique d'une part, et au CSOA d'autre part.

4.1.3. L'achemineur.

L'achemineur, qui reçoit la demande d'acheminement, est la tête de chaîne des acheminements. Il a pour mission d'organiser le déplacement du matériel ou du personnel de bout en bout : il définit la ou les voies d'acheminement (terrestre, maritime, aérienne) en fonction de divers critères (catégorie du matériel à transporter, urgence opérationnelle, efficacité économique, contexte sécuritaire par exemple) et donne l'ordre d'enlèvement à l'expéditeur et l'ordre de transport au transporteur désigné.

L'achemineur est responsable du suivi du colis en mouvement et du suivi des transferts de responsabilités jusqu'au destinataire final. Il doit maîtriser, gérer et cadencer les flux entrée et sortie des plates-formes de transit afin d'en éviter l'engorgement et la saturation. Le cadencement intermodal fait ainsi partie de ses responsabilités. Il veille en particulier à limiter le délai d'immobilisation du fret sensible en zone de transit. Pour ce faire, il coordonne les plates-formes de transit.

L'achemineur assure la cohérence d'ensemble des mesures de sécurité et de sûreté à mettre en œuvre tout au long du déplacement du colis. Il contrôle ou fait contrôler par audit leur bonne exécution. Il peut proposer au commanditaire des dérogations aux mesures de sûreté ou des mesures additionnelles supplémentaires à mettre en œuvre en fonction des contraintes opérationnelles. Il intègre dans sa réflexion la situation sécuritaire générale et locale, en particulier dans l'environnement immédiat des zones de transit, sur lesquelles il peut s'interdire le stockage de certaines catégories de fret.

Acteurs :

Le CSOA est le principal achemineur des armées à l'exception :

- des mouvements réalisés par et sous la responsabilité des commandements organiques, qui assument alors ce rôle ;
- des mouvements intra-BdD pour lequel le rôle de l'achemineur est tenu par l'expéditeur ;
- de l'acheminement organique de personnel par voie routière, pour lequel ce rôle est tenu par le service du commissariat des armées (SCA).

4.1.4. L'expéditeur.

L'expéditeur est l'organisme qui se situe au début de la chaîne de l'acheminement. Il gère le départ et le chargement du fret. Il est responsable de la sûreté et de la sécurité du fret, du vecteur et du personnel du transporteur tant que le vecteur est à l'intérieur de l'emprise, et ce jusqu'au départ. Il est responsable, en tant que détenteur, du contenu du fret jusqu'à la prise en compte formelle de ce fret par le transporteur et au premier tour de roue. Il est responsable en particulier du chargement et de sa conformité par rapport aux mesures de sécurité et de sûreté prévues. Le départ marque le début du transport.

L'expéditeur du fret ou du personnel (dépôt, établissement, unité, formation administrative, etc.) doit s'assurer de la mise en condition de transport de ses matériels ou de ses personnels dans les conditions de sécurité (dont le conditionnement) et de sûreté adaptées. À ce titre, et conformément aux ordres reçus de l'acheminement et du donneur d'ordres de la mission, il doit s'assurer auprès de l'opérateur de transport de la cohérence :

- de la catégorie du matériel ou de la nature du personnel à transporter ;
- des moyens pour assurer la sûreté requise ;
- des éventuelles mesures de sûreté complémentaires et leurs modalités ;
- de la désignation, la nature, les dimensions, le volume et le poids du fret, le volume du personnel ;
- des lieux précis de chargement et de destination ;
- de l'urgence ;
- de l'effet à obtenir (date souhaitée et date limite d'exécution).

Il est responsable de la rédaction des documents d'expédition (dont les documents douaniers et TMD) de leur conformité avec ce qui est réellement transporté et du conditionnement (en conformité avec la réglementation et les mesures de sûreté), dont la pose éventuelle des scellés et du chargement.

L'expéditeur doit également respecter les dispositions réglementaires ou légales qui peuvent être particulières au transport de certains matériels spécifiques.

Acteurs :

Les expéditeurs sont les organismes qui détiennent un matériel ou du personnel faisant l'objet d'une demande d'acheminement et ayant reçu un ordre d'enlèvement ou de mouvement de la part du CSOA ou du SCA pour les mouvements routiers de personnels en métropole. Toute unité organique du ministère est donc susceptible d'être expéditeur dans une chaîne d'acheminement. Plus concrètement, les établissements œuvrant dans le domaine de la maintenance des matériels ou dépendant organiquement d'une entité gestionnaire de biens (comme le service interarmées des munitions - SIMu) sont les principaux expéditeurs de matériel.

Bien que très majoritairement militaire ou dépendant du ministère, l'expéditeur peut également dans le cadre d'acheminements très spécifiques être une entité extérieure aux armées. Les modalités d'expédition et d'acheminement sont alors clairement précisées dans le marché et le contrat signés entre les deux parties.

4.1.5. Le transporteur.

Le transporteur ⁽¹⁵⁾ a pour mission d'organiser le transport en choisissant le mode en fonction de la voie déterminée par l'acheminement et en fonction de l'effet à obtenir. Il déplace ou fait déplacer le colis du point de départ jusqu'au point de prise en compte suivant. Il peut s'appuyer sur des opérateurs sous-traitants et s'assure en liaison avec l'acheminement de la maîtrise des flux sur les plates-formes.

Le transporteur, qu'il s'appuie sur des moyens en régie ou de la sous-traitance, est toujours responsable de la sûreté de l'activité de transport, ainsi que des processus et des moyens mis en œuvre dès lors qu'il a pris en compte la ressource (fret ou personnel). Il met en œuvre les mesures précisées en annexes VII. et VIII. Il s'assure que le choix des gîtes d'étape éventuels est conforme avec la catégorie du matériel ou de personnel, il contrôle les opérateurs sélectionnés et la bonne exécution des mesures de sécurité et de sûreté pendant le déplacement et dans les plates-formes (PFIA en particulier).

Les opérateurs de transport sont chargés de la mise à disposition de vecteurs conformes au niveau de sûreté exigé (annexes VII. et VIII.), à l'exception des convoyeurs ou des escortes armées.

Les entités chargées de l'activité transport sont multiples : armées, SCA, SNCF, société privée.

En cas de recours à l'externalisation, le marché devra faire figurer les mesures de sûreté prises pour le transport ou l'acheminement de matériels de catégories 1, 2 ou 3. Ces mesures devront notamment préciser les garanties de confiance du personnel employé.

Acteurs :

Le CSOA tient ce rôle pour le transport stratégique, en particulier, maritime et aérien. Pour la voie aérienne, il s'appuie sur différents opérateurs multinationaux de mutualisation de moyens ou de service, comme l'EATC (16) et des sous-traitants privés. Pour la voie maritime, il s'appuie parfois sur les bâtiments de la marine nationale mais la voie affrétée ou commerciale est la plus généralement utilisée.

Le CTTS est transporteur pour les transports terrestres interarmées (TTIA) par voie ferrée ou voie routière et pour les transports stratégiques routiers et ferrés. Il coordonne l'emploi des moyens qui lui sont mis à disposition par protocole, ainsi que les prestataires externalisés dans le cadre des marchés dont la mise en œuvre lui est confiée par le CSOA en utilisant les procédures de commande définies dans les contrats. Il assure la responsabilité fonctionnelle des PFIA.

Dans l'attente des conclusions des études en cours, et pendant la durée de validité de cette instruction provisoire, le service du commissariat des armées (SCA) assurera le transport des colis sensibles de moins de 500kg pour lesquels la traction directe est imposée (voir annexe VII.) dans la limite de ses moyens disponibles en conducteurs. Dans le cas contraire, une massification de fret (au-delà de 1 tonne ou de 500 kilos par UAT) est obligatoirement à opérer. Enfin, dans l'intervalle des conclusions des études en cours, des ententes locales pour mise à disposition par le SCA de ses vecteurs sont autorisées. Le convoyeur ou l'escorte sont mis à disposition par l'unité demandeuse.

4.1.6. Le transitaire.

Le transit est caractérisé par un transfert de responsabilité du fret ou du personnel transporté et des procédures administratives particulières, mais en général également par des changements de voies et de modes de transport qui imposent des opérations de stockage et de manutention.

L'organisme chargé du transit est responsable de l'organisation générale de son activité :

- assurer la transition intermodale entre deux transporteurs (dont les phases de déchargement et de chargement) ;
- vérifier la conformité des documents administratifs et du conditionnement au regard du fret déclaré ;
- assurer la vérification et la présentation des formalités douanières et TMD sur la base des informations fournies ;
- mettre en œuvre le stockage du fret conformément à la nature déclarée, la manutention et le transport interne sur son emprise ;

- il est responsable en particulier du chargement et de sa conformité par rapport aux mesures de sécurité et de sûreté prévues.

Le transitaire prend en compte la responsabilité du fret ou du personnel pendant son transit dans les domaines de la traçabilité, de la sûreté et de la sécurité. Il s'assure de la cohérence des mesures mises en œuvre sur sa zone de responsabilité mais aussi de l'application des directives de protection émises par le chef du site hébergeant l'aire de transit et de stockage ou l'hébergement.

Les contrôles douaniers se déroulant essentiellement lorsque le matériel se situe en zone de transit, les organismes de transit sont responsables du reconditionnement des colis dont l'intégrité aurait été mise en cause lors de ces contrôles.

Acteurs :

Les plates-formes et les acteurs du transit stratégique sont sous la responsabilité fonctionnelle du CSOA.

Les acteurs permanents et temporaires, du domaine des transits ⁽¹⁷⁾ stratégiques sont :

- pour le transit maritime, le 519^e groupe de transport maritime (GTM) de Toulon, organisme unique du ministère et ses détachements et districts permanents ou temporaires (DTA – détachement de transit Atlantique à La Rochelle -, DiTIM, DÉTIM) ⁽¹⁸⁾ ;
- pour le transit voies terrestres, le CTTS et ses détachements et districts (DÉTIS/DiTIS) ⁽¹⁹⁾ temporaires ;
- pour le transit aérien, l'ensemble des organismes de transit aérien permanents (escales aériennes militaires - escales aériennes de la marine nationale - DiTAP - GSPI - éléments du 1^{er} RTP) ⁽²⁰⁾ ou pouvant lui être détachés temporairement ainsi que des organismes de transit interarmées outre-mer. On y retrouve également les organismes temporaires de transit aérien en métropole (DiTIA) ou hors métropole (DÉTIA) ⁽²¹⁾ ;
- pour les opérations, les CCITTM (Centre de Coordination Interarmées des Transports, Transits et Mouvements) ;
- pour les forces de présence et de souveraineté, les bureaux transit ;
- les organismes stockant temporairement du fret en attente de réexpédition, comme certains dépôts de munitions proches des plateformes stratégiques.

4.1.7. Le destinataire.

Le destinataire est l'organisme qui se situe au bout de la chaîne de l'acheminement. Il gère l'arrivée et la réception. Il devient responsable de la sûreté et de la sécurité du fret, du vecteur et du personnel du transporteur dès que le vecteur pénètre à l'intérieur de l'emprise. L'arrivée marque la fin de la mission. Il est responsable, en tant que détenteur, du contenu du fret dès la remise de celui-ci par le transporteur (ou de la prise en compte du personnel à son arrivée). C'est la réception.

Pour le fret, le destinataire vérifie la conformité des scellées, décharge le colis, acquitte la réception et procède à son contrôle (conformité de la nature du fret, de la documentation notamment).

Dans tous les cas, le destinataire rend compte à l'achemineur et à l'expéditeur de la fin du déplacement. Il clôt le transport sur le système d'information, lorsqu'il existe.

Acteurs :

À l'instar des expéditeurs, toute unité constituée peut être destinataire de l'acheminement d'un matériel ou de personnel, soit qu'elle ait elle-même exprimé le besoin, soit qu'elle ait été désignée par son autorité hiérarchique pour le réceptionner et en être le dépositaire ou détenteur final.

Les destinataires se trouvent soit en métropole, soit outre-mer, dans les forces de souveraineté ou de présence, soit sur les théâtres d'opérations, soit sur l'ensemble du globe dans le cas d'acheminement vers des bâtiments de la marine en escale.

4.2. Fonctions support.

4.2.1. Les responsables des gîtes d'étape.

Le gîte d'étape (GE) permet d'héberger temporairement et d'apporter le soutien à des équipages des TTIA.

Les prestations concernées sont les suivantes :

- stationnement des véhicules (ceux-ci pouvant transporter du fret de différentes catégories) ;
- ravitaillement en carburant ;
- hébergement et alimentation du personnel ;
- gardiennage (cas du fret sensible ou des munitions) ;
- accès du chef de détachement aux moyens de communication du site ;
- stockage de l'armement et des munitions de sécurité du personnel d'accompagnement.

Les formations d'accueil doivent prendre toutes les dispositions nécessaires afin d'assurer ces prestations. Les capacités des différents gîtes sont déclarées dans le protocole de mise à disposition des moyens au profit des TTIA. Les modalités d'accès et les mesures de protection sont établies par le chef du site hébergeant le gîte d'étape.

Dès que le véhicule de transport a pénétré dans l'enceinte, la protection du véhicule incluant son chargement et son personnel relève de la responsabilité du chef de site.

Acteurs :

La liste des gîtes du réseau des TTIA est définie annuellement par le protocole de mise à disposition des moyens. La cartographie des sites de ce réseau n'est pas figée et peut s'adapter à l'évolution des flux et au niveau de menace. Dans la mesure du possible, un site classé point d'importance vitale (PIV) ne doit pas être choisi comme gîte d'étape pour les troupes de passage.

Le réseau national est composé d'environ quarante-cinq GE. Ce nombre limité permet de garantir un niveau de service élevé et de faciliter la gouvernance. Il n'est pas exclusif des capacités d'accueil complémentaires qui existent dans de nombreuses autres formations. Le catalogue des GE du réseau national est en ligne sur le site Intradef du CSOA.

Le CSOA assure la cohérence d'ensemble de ce réseau (position, dimensionnement, type de fret pouvant être accueilli), en coordination avec le SCA et le centre interarmées de conduite du soutien (CICoS).

Pour ce réseau, la coordination interservices et inter-formations des prestations à fournir est assurée localement par le commandant de base de défense.

Le réseau secondaire est composé des autres gîtes actuellement recensés mais non référencés dans le réseau national. Il n'est pas géré de manière centralisée et chaque gîte reste sous la responsabilité du commandant de la formation auquel il est rattaché.

Un moratoire visant à éviter toute fermeture de GE sans l'approbation de l'EMA reste en application. Il concerne les deux réseaux évoqués ci-dessus

4.2.2. Le chef d'emprise, le chef de site.

Les sites et les emprises qui hébergent de façon permanente des plates-formes des organismes de transit (escale aérienne ou maritime, PFIA dans le cadre du soutien courant) sont des organismes militaires tels que des bases aériennes, des régiments de l'armée de terre ou des bases navales. Conformément à l'instruction ministérielle n° 1544/DEF/CAB/-- du 17 janvier 2017 ⁽¹⁴⁾, les chefs de ces sites et emprises sont responsables des mesures de protection mises en œuvre sur le site, incluant les contraintes particulières des plates-formes hébergées. Celles-ci s'inscrivent tout naturellement dans le plan de protection du site ou de l'emprise où elles sont implantées.

Ils sont également responsables du soutien utile et nécessaire aux plates-formes afin de permettre le fonctionnement efficace de la chaîne des acheminements.

Lorsque le personnel de la plate-forme leur est administrativement rattaché, ils assurent à leur égard toutes les responsabilités des commandants de formation administrative (FA).

À l'instar du chapitre précédent, la protection du véhicule, de son chargement (ainsi que son stockage éventuel) et du personnel relèvent de la responsabilité du chef de site dès lors que ceux-ci ont pénétré dans l'enceinte du site.

Quand des plates-formes ou des structures de transit sont activées sur des emprises ou sites civils (aéroport de Châteauroux, port de Radicatel, etc.), les mesures de protection souhaitées par l'autorité militaire, hormis celles déjà en vigueur sur cette emprise ou sur ce site, ainsi que le soutien demandé au chef d'emprise ou de site font l'objet de protocoles, conventions ou marchés.

Dans le cas d'un site multi-formations, la coordination de la protection d'ensemble incombe à un responsable de protection de site, les commandants de formation restant chacun responsables de la protection de leurs installations.

Acteurs :

Les chefs d'emprise et de sites peuvent relever de différents commandements.

Dans le cadre des TTIA, le réseau des lignes régulières renouvelées est constitué de huit plates-formes interarmées (PFIA). Trois sont soutenues par l'armée de l'air (Romorantin, Istres et Bordeaux-Mérignac), cinq sont soutenues par l'armée de terre (Brétigny, Rennes, Toulouse, Metz et La Valbonne).

Les plates-formes stratégiques de transit sont essentiellement des escales aériennes et maritimes.

4.2.3. Le prestataire de service et de capacités.

La fourniture de prestations fait l'objet de procédures contractuelles sous la forme notamment de protocoles et de marchés. Ceux-ci sont élaborés, suivant le niveau, par le CSOA, maîtrise d'ouvrage déléguée (MOAd) du domaine acheminement, ou par certaines maîtrises d'œuvre (MOE) avec les prestataires étatiques ou civils.

Le prestataire de moyens est responsable notamment :

- du respect quantitatif et qualitatif du protocole ;

- des mesures de sûreté à mettre en œuvre au regard du niveau de protection attendu ;
- de la conformité des moyens mis à disposition au regard de la réglementation ;
- de la conformité du personnel (effectif, qualification, contrôle élémentaire).

Il garde la responsabilité disciplinaire de son personnel pendant l'exécution de sa mission et du respect, par ses derniers, des règles d'emploi de leurs véhicules et de leurs matériels. Ces responsabilités d'exécution n'exonèrent pas les acteurs majeurs identifiés au point 4.1., en particulier pour ce qui relève du contrôle des mesures de sécurité et de sûreté à mettre en œuvre.

Chaque prestataire est pleinement responsable sur le segment d'activité qu'il met en œuvre. Pour le transport, le prestataire applique strictement les ordres de transport, tant dans le déroulement de la mission, les moyens à mettre en œuvre et les consignes de sécurité et de sûreté.

Acteurs :

Le système des TTIA fait l'objet d'un protocole d'accord interarmées, renouvelé annuellement, relatif à la mise à disposition par les armées de terre, de l'air, le SCA et le CICoS de moyens et de capacités pour un emploi par le centre des transports et transits de surface (CTTS). Ces contributions comprennent le personnel, les vecteurs de transport, les moyens d'environnement et les installations d'infrastructure. Le protocole établit également les règles d'arbitrage.

Le CSOA est prescripteur des besoins pour les marchés de transport, il en contrôle la mise en œuvre. Le SSLT (service spécialisé de la logistique et du transport) est représentant du pouvoir adjudicateur et service exécutant, il notifie les marchés et est responsable de l'exécution des dépenses.

Certains marchés de transport par voie routière et par voie aérienne peuvent être mis en œuvre directement par des suppléances du pouvoir adjudicateur désignées au plus près des formations en raison de la volumétrie de commandes et/ou de l'urgence du transport (fret par VRC et VAC, billetterie ferry).

Localement, les différents acteurs identifiés au point précédent (point 4.1.) peuvent recourir à des prestataires extérieurs militaires ou privés (techniciens spécialisés, manutentionnaires par exemple). Ces prestations sont réalisées sous leur propre responsabilité. Elles font l'objet d'un contrat ou d'un protocole formalisé qui précise notamment les conditions d'exécution.

4.2.4. Le gestionnaire de biens.

Les gestionnaires de biens ⁽²²⁾ sont les experts des matériels concernés. Pour les biens relevant de leurs attributions, ils :

- fixent l'organisation de la gestion logistique ;
- décident et suivent les actes de gestion logistique ;
- sont responsables du contrôle interne logistique, notamment de l'inventaire physique des biens.

Identifiés par arrêté, ils proposent une répartition par catégorie des matériels dont ils ont la responsabilité. Ils participent à la définition des critères des catégories qui sont validés par l'EMA. Cette liste est ensuite validée par les armées, directions et services utilisateurs et harmonisée par l'EMA.

Les mesures de sûreté sont ajustées pour chaque catégorie de matériel, et pour chaque niveau de protection.

4.3. Le transfert de responsabilité.

Les transferts de responsabilités sont effectifs :

- lors de la mise à disposition du fret par l'expéditeur au transporteur ;
- lors des ruptures de charge ;
- lors des transits ;
- lors de la réception du fret par le destinataire.

À chaque transfert de responsabilité, la partie qui prend en compte la responsabilité du matériel (partie gagnante) contrôle extérieurement le conditionnement, s'assure que la documentation est en règle (vérification de la documentation, des scellées et de leur conformité). Elle s'assure en particulier que le colisage, les mesures de sûreté et de sécurité appliquées sont conformes à la nature du fret déclaré.

Le transfert de responsabilité est matérialisé par la signature du document de transport (lettre de voiture, connaissance, lettre de transport aérien, manifeste de chargement, cf. annexe IX.) par l'expéditeur et le transporteur ou par le transporteur et la partie « gagnante ». Les observations ou réserves éventuelles doivent être signalées sur le document de transport, par la partie « gagnante », au moment du transfert de responsabilité : mauvais état du colis, absence d'un colis, non-conformité de la documentation, non-conformité des plombs, etc.

La partie « perdante » et la partie « gagnante » s'assurent conjointement de la prise en compte du transfert dans les systèmes d'informations dans l'heure qui suit.

Chaque acteur intervenant dans la chaîne des acheminements peut et doit interrompre un acheminement si le mode de transport ou les mesures de sûreté mises en œuvre ne sont pas adaptés à la catégorie du matériel transporté. Il prend la responsabilité du matériel et met en œuvre les mesures de sauvegarde nécessaires. Un compte-rendu immédiat est adressé à l'achemineur et à l'expéditeur.

En cas de suspicion de non-déclaration, de vol ou de détérioration d'un matériel sensible, les contenants peuvent être ouverts pour inventaire et vérification contradictoire, sur ordre de l'expéditeur ou de l'achemineur, en présence de la gendarmerie, et, si possible, de la partie perdante.

En cas de suspicion de transport de marchandises illicites ou soumises à déclaration et non déclarées, l'intervention des douanes est impérative. Pour chaque cas non conforme, un compte rendu immédiat est systématiquement envoyé à l'achemineur et à l'expéditeur.

Dans le cas d'un transport externalisé, le marché doit impérativement préciser les modalités de transfert de la responsabilité du matériel (y compris celle de sa sécurité) jusqu'à sa récupération par un organisme du ministère des armées.

Selon le type de la voie de transport utilisée, le transfert de responsabilités du fret fait l'objet de textes réglementaires insérés au sein du code des transports (23).

5. COMMANDEMENT.

5.1. Gouvernance de la fonction acheminement.

L'organisation de la gouvernance des acheminements est la suivante :

5.1.1. *Maîtrise d'ouvrage.*

La maîtrise d'ouvrage (MOA) dans le domaine des acheminements est assurée conjointement par le sous-chef d'état-major « opérations » (autorité organique) et le sous-chef d'état-major « performance » de l'état-major des armées qui apporte son concours.

Rôle du sous-chef d'état-major « opérations » (SC OPS).

Le sous-chef d'état-major « opérations » (SC OPS) de l'EMA a autorité sur le CSOA.

Domaine d'intervention du sous-chef d'état-major « performance » (SC PERF).

Le sous-chef d'état-major « performance » (SC PERF) fixe des directives fonctionnelles au CSOA et définit la politique des acheminements et du soutien des engagements opérationnels.

5.1.2. *Maîtrise d'ouvrage déléguée.*

La maîtrise d'ouvrage déléguée (MOAd) des acheminements est confiée au CSOA.

5.1.3. *Maîtrises d'oeuvre étatiques, liens avec la maîtrise d'ouvrage déléguée.*

Le CSOA exerce une autorité hiérarchique fonctionnelle de certaines maîtrises d'œuvre, comme le CTTS, ou de certains centres de mise en œuvre, comme le 519^e groupe de transit maritime (519^e GTM) et les organismes de transit stratégique. Il leur transmet annuellement une directive fonctionnelle qui définit des objectifs généraux et particuliers dans leur domaine de responsabilité (transport, transit et domaines transverses).

Pour les MOE ou les opérateurs sur lesquels il n'exerce pas de tutelle directe, comme le SCA ou les armées, directions et services, il établit des protocoles dimensionnés par des schémas directeurs fonctionnels.

Le CSOA est lui-même MOE de certains domaines (voies stratégiques externalisées hors VF) et fait appel dans ce cas à des opérateurs qui peuvent être étatiques, alliés, étrangers ou privés.

5.1.4. *Comitologie.*

La seule comitologie formalisée existante dédiée aux acheminements est le conseil de gestion du CSOA, semestriel, présidé par le CEMA ou son représentant.

5.1.5. *Rédaction des directives.*

Rôle SC OPS.

Après consultation préalable du CSOA, le SC OPS élabore une directive particulière lui assignant ses objectifs spécifiques pour l'année, notamment en termes d'expression du besoin dans le domaine du transport, des délais de réponse aux demandes émanant des théâtres d'opérations, ou encore de performance et lui fixant les échéances et les modalités de contrôle.

Domaine d'intervention SC PERF.

Le SC PERF est associé à l'élaboration de cette directive.

5.2. Comité de validation et de normalisation des mesures de sûreté.

L'instruction provisoire fixe pour chaque mode de transport utilisé et chaque niveau de protection (temps normal, protection renforcée, protection maximale), les mesures à mettre en œuvre par catégorie de matériels et de personnels (catégorie 1 à 5). Ces mesures sont déclinées en mesures de base auxquelles s'ajoutent des mesures de protection additionnelles selon les cas.

En fonction de l'évolution de la menace, du retour d'expérience et des besoins opérationnels, des mesures nouvelles pourront être décidées par l'EMA sur proposition de la MOAd.

Elles seront validées par un comité de validation et de normalisation des mesures de sûreté, rassemblant l'EMA, le CSOA ainsi que les armées, directions et services.

6. ORGANISATION DE LA SÛRETÉ DES ACHEMINEMENTS.

L'organisation de la sûreté des acheminements, et plus particulièrement celui du fret sensible et du personnel, s'appuie sur une analyse des risques et des procédures de nature opérationnelle.

6.1. Évaluation de la menace.

Les niveaux de protection retenus dans le cadre de la sûreté des transports se réfèrent au plan VIGIPIRATE qui en compte 3 :

- un niveau dit de « vigilance », qui correspond à la posture permanente de sécurité ;
- un niveau « sécurité renforcée-risque attentat », qui adapte la réponse de l'État à une menace terroriste élevée, voire très élevée. Ce niveau peut s'appliquer à l'ensemble du territoire national ;
- un niveau « urgence attentat », qui serait instauré immédiatement après un attentat ou en cas d'entrée en action d'un groupe terroriste identifié mais non encore localisé.

Les niveaux du plan VIGIPIRATE sont diffusés par le CPCO à l'attention de tous les acteurs rattachés au périmètre CEMA. En regard, trois niveaux de protection détaillés en annexe 6 permettent d'identifier les mesures de sûreté à mettre en œuvre (annexe VIII.).

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 zonales (état-major de zone de défense - EMZD) ou locales (chef de site). L'EMZD doit également être systématiquement informé des transports de matériels de catégorie 1 ou de catégorie 2, selon la menace prioritaire, ainsi que de tout autre transport susceptible d'être accompagné de mesures de sûreté particulières.

Pour les acheminements stratégiques, le centre de planification et de conduite des opérations (CPCO) évalue la menace et précise ses directives au CSOA. Toute information ou événement susceptible de modifier la perception et la réalité de la menace doit être immédiatement communiqué à l'ensemble des acteurs du domaine des acheminements et des transports afin que les mesures de sûreté nécessaires et adaptées soient prises en conséquence.

6.2. Catégories transportées et mesures de protection associées.

6.2.1. Catégories.

Les catégories de biens ou de personnel permettent de distinguer en fonction du type de menace, du niveau de protection et du mode de transport, les mesures de sûreté à mettre en œuvre. Ces catégories peuvent être ajustées ou redéfinies en fonction de l'évolution de la menace, après validation du comité de normalisation des mesures de sûreté.

Au regard des menaces actuelles, 5 catégories sont définies afin de mettre en œuvre les mesures de sûreté les mieux adaptées aux biens et au personnel transportés :

- catégorie 1 : matériel dont l'utilisation malveillante comporterait un risque léthal majeur pour la population dans le cadre d'une action de type terrorisme ou grand banditisme ;
- catégorie 2 : matériel dont la perte ou la détérioration porterait atteinte aux intérêts vitaux de la défense réglementaire précise nationale, notamment dans le cadre d'une confrontation d'État à État ;
- catégorie 3 : matériels spécifiques dont les mesures de sûreté sont déjà décrites au travers d'un cadre ou dont le transport est contraint par un autre cadre réglementaire répondant au niveau de protection attendu ;
- catégorie 4 : matériel non sensible face à l'une ou l'autre des menaces répertoriées ;
- catégorie 5 : transport de personnel.

Le détail de chacune des catégories est précisé en annexe V.

6.2.2. Processus de définition de la liste des matériels par catégorie.

Les gestionnaires de biens ont pour responsabilité d'éditer les listes de matériels par catégorie selon les critères définis en annexe V. Ces listes doivent être cohérentes et réalistes afin de ne pas bloquer le système des acheminements et des transports par la mise en œuvre de mesures de sûreté excessives et non appropriées. Ces listes seront par la suite contrôlées et validées par les armées détenant le matériel.

6.3. Mesures socle, mesures additionnelles.

L'annexe VII. présente la liste des mesures possibles. Le tableau de synthèse détaillé en annexe VIII. présente les exigences de mise en œuvre en fonction de la catégorie de matériel ou de personnel transporté et du mode de transport retenu.

Lorsque les mesures (annexe VIII.) ne peuvent être assurées pour un transport donné, celui-ci ne doit pas être effectué. Un compte rendu des difficultés rencontrées par les expéditeurs, les transitaires et/ou les opérateurs de transport (étatiques ou prestataires de service externalisé) doit être fait le plus rapidement possible vers l'acheminement et le transporteur. Le donneur d'ordre, ou le cas échéant l'acheminement, peut accorder des dérogations conformément aux dispositions du point 4.1.1.

6.4. Chaîne de contrôle.

Le contrôle de la mise en œuvre des mesures de sûreté est une responsabilité partagée par l'ensemble des acteurs du domaine des acheminements, chacun étant responsable sur le segment qu'il met en œuvre. Le transfert de responsabilité lors des phases de rupture de charge ou de transition intermodale est l'étape qui permet de s'assurer de la continuité et de la cohérence de l'application des mesures décidées par le commanditaire et l'acheminement.

Les acheminements sont responsables du mouvement « de bout en bout ». Ils sont chargés de contrôler de manière régulière, sur leur périmètre de responsabilité, la conformité des procédures et la mise en application des mesures de sécurité et de sûreté tout au long du processus et des étapes de l'acheminement.

Les transporteurs assurent de surcroît un contrôle des opérateurs qu'ils mettent en œuvre.

7. ABROGATION.

L'instruction n° 2200/DEF/EMA/SC_SOUT/BPSO du 9 juillet 2014 relative à la sécurité des transports et des acheminements de certains matériels sensibles effectués sous la responsabilité des armées est abrogée.

Pour la ministre des armées et par délégation :

*Le général d'armée,
chef d'état-major des armées,*

François LECOINTRE.

-
- (1) La liste des exercices interarmées est établie au cours du cycle SEMPO (séminaire de préparation opérationnelle) et validée lors du CODIR PREPAOPS annuel.
- (2) Concept défini dans la doctrine interarmées du soutien (DIA-4).
- (3) Cas de la préparation au départ du porte-avion par exemple.
- (4) Commandant des Forces (OPEX), Commandant de la Force (forces prépositionnées), Commandant des Eléments Français, Commandant Supérieur, Commandement Interarmées Permanent Hors du Territoire Métropolitain.
- (5) La nomenclature OTAN inclut la voie maritime dans les transports de surface. De fait, l'appellation TSIA (transports de surface interarmées) utilisée dans le cadre national n'est pas en conformité car elle n'inclut pas la voie maritime. En conséquence, elle est remplacée par le sigle TTIA, transports terrestres interarmées, qui intègre la voie routière et la voie ferrée.
- (6) Le CTTS est également maîtrise d'œuvre pour le transport stratégique par voie terrestres (ferré ou routier).
- (7) On entend par fret spécifique le fret qui nécessite des véhicules complets dédiés : vivres frais, produits sanguins par exemple.
- (8) En terme de dangerosité, le vocable dédié est celui de marchandise (TMD : transport de marchandise dangereuse).
- (9) Quel qu'en soit le poids.
- (10) Dans le cadre des TTIA, les responsabilités au chargement et au déchargement sont décrites dans la note n° 69/DEF/EMA/CSOA/SCOP du 13 janvier 2016.
- (11) Ce suivi de bout en bout vient compléter les transferts de responsabilité même formels pour garantir, par exemple, qu'un colis ne reste pas bloqué sur une plate-forme stratégique, ou que les capacités de cette dernière ne sont pas saturées.
- (12) Le suivi de bout en bout des colis est un objectif à atteindre.
- (13) Un transport qui s'effectue en plusieurs jours déclenche l'activation d'un ou plusieurs gîtes d'étape.
- (14) n.i. BO.

(15) La notion de transporteur développée ici, qui relève d'une maîtrise d'œuvre, se rapproche de celle de commissionnaire de transport dans le monde civil, à différencier des opérateurs de transport.

(16) European Air Transport Command.

(17) La publication interarmées (PIA) 4.4.2 du 11 septembre 2014 relative à l'organisation générale de la chaîne des acheminements stratégiques.

(18) District de Transit Interarmées Maritime, Détachement de Transit Interarmées Maritime.

(19) District de transit interarmées de Surface, Détachement de Transit Interarmées de Surface.

(20) District de Transit Air Paris, Groupement de Soutien du Personnel Isolé, Régiment du Train Parachutiste.

(21) District de Transit Interarmées Air, Détachement de Transit Interarmées Air.

(22) Arrêté du 21 février 2012 (JO n° 46 du 23 février 2012, texte n° 8 ; signalé au BOC 22/2012 ; BOEM 111.2.4, 320.1.1, 500.3.3).

(23) Décret n° 2017-461 du 31 mars 2017 relatif à l'annexe II. à la partie 3 réglementaire du code des transports concernant le contrat type applicable aux transports publics de marchandises pour lesquels il n'existe pas de contrat type spécifique.

ANNEXE I.
DÉFINITIONS COMPLÉMENTAIRES.

1. DÉFINITIONS DU DOMAINE ACHEMINEMENTS.

1.1. **Préacheminement et post-acheminements.**

Les préacheminements, sont les mouvements des forces et de leur soutien ou du fret depuis le lieu de stockage ou de stationnement vers la plate-forme stratégique d'embarquement, qu'il s'agisse de la projection hors du territoire métropolitain ou du mouvement retour.

Les post-acheminements sont les mouvements des forces et de leur soutien ou du fret depuis la plate-forme stratégique de débarquement jusqu'au point d'arrivée, où les éléments transportés sont pris en compte par le destinataire : en général, la base de soutien interarmées de théâtre dans le sens de la projection, le lieu de stationnement du détenteur pour le mouvement retour.

Les pré- et les post-acheminements font intégralement partie des acheminements stratégiques qui peuvent donc se décomposer de la manière suivante :

- dans le sens aller, de métropole vers le théâtre (opérations extérieures – OPEX, outre-mer et étranger – OME) :
 - les préacheminements, généralement réalisés par voie terrestre [routière (VF) et/ou ferrée (VF)], depuis les expéditeurs vers les plates-formes stratégiques d'embarquement ;
 - les transports stratégiques, entre les plates-formes stratégiques d'embarquement et les plates-formes stratégiques de débarquement ; ils sont généralement aériens ou maritimes (mais VF ou VR possible sur le théâtre européen élargi) ;
 - le cas échéant, les post-acheminements qui permettent de rallier le point à partir duquel le théâtre prend la responsabilité des opérations lorsque ces points ne correspondent pas aux plates-formes stratégiques de débarquement ;
 - les opérations de transit associées ;
- dans le sens retour :
 - un préacheminement éventuel si la plateforme stratégique d'embarquement n'est pas située dans la zone de responsabilité du théâtre ;
 - le transport stratégique entre le point d'embarquement et la plate-forme stratégique de débarquement en métropole ;
 - systématiquement le post-acheminement jusqu'au destinataire final ;
 - les opérations de transit associées.

1.2. **Supply Chain.**

Une *supply chain* est une chaîne logistique optimisée (acquisition, stockage, transport, mise à disposition, livraison, production d'un service), constituant une chaîne de valeur. Le volet transport des différentes *supply chain* du ministère est mutualisé, il s'appuie pour une large part sur le réseau (rénové) des lignes régulières, mais aussi sur les tractions directes (TD). L'approvisionnement des théâtres constitue une forme de *supply chain* particulière et prioritaire.

1.3. Transport de niveau local.

Il s'agit du transport intra BdD réalisé sous la responsabilité du SCA (1).

Pour le fret, il s'appuie notamment sur le point unique de liaison et d'expédition (PULE) des groupements de soutien (GS) ou des bases portuaires qui en sont dotés et le destinataire final.

Les PULE ont pour mission :

- de réceptionner les colis et le fret acheminés au profit des organismes et des formations de la base de défense, sous réserve qu'ils ne dépassent pas un certain tonnage ;
- de stocker ces matériels en attendant leur distribution aux bénéficiaires ou leur livraison par les moyens de transport de la base de défense, selon les règles de sûreté en vigueur ;
- dans le cas d'une expédition, de prendre en compte et d'assurer le stockage temporaire des colis et du fret des unités de la base de défense avant de le confier au transporteur désigné par l'acheminéur.

Le recours au PULE, tant pour l'expédition que pour la réception, n'est pas systématique.

2. DÉFINITIONS DU DOMAINE SÉCURITÉ-DÉFENSE.

2.1. Sûreté.

La sûreté est l'ensemble des moyens techniques, humains et organisationnels visant à prévenir, empêcher et réduire la concrétisation d'un acte de malveillance (définition de l'instruction ministérielle n° 1544/DEF/CAB/-- du 17 janvier 2017 (2)).

2.2. Sécurité.

La sécurité complète le volet sûreté en englobant les domaines complémentaires suivants : sécurité du travail, sécurité routière, sécurité du transport des marchandises dangereuses.

2.3. Menaces.

Une menace est la conjugaison d'un risque et d'une probabilité d'occurrence. Sur la base du catalogue des menaces du ministère des armées en référence, les menaces les plus actuelles pouvant impacter les acheminements et ses sous-fonctions sont détaillées en annexe IV.

2.4. Mesures de sûreté.

Les mesures prises pour garantir la sûreté lors des différentes phases de l'acheminement.

Les mesures de sûreté propres au transport sont précisées en annexe VIII. Elles sont mises en œuvre pendant toute la phase du transport. Elles s'accompagnent des mesures de sûreté édictées par le commandant de la formation administrative/chef de site lorsque l'activité (transport mais aussi transit, acheminement) est réalisée dans une installation militaire.

3. DOMAINE GOUVERNANCE.

3.1. Maîtrise d'ouvrage.

La maîtrise d'ouvrage (MOA) est l'entité responsable de la définition du besoin opérationnel, de son processus de réalisation et du budget associé. Elle est également responsable de décliner le niveau de protection. Elle définit des objectifs et les contrats de performance, fixe les moyens (personnel, budget, etc.), dimensionne le format et les activités de la maîtrise d'œuvre (voir *infra*), fixe les délais de réalisation, détermine le mode de

réalisation (interne ou externe), et enfin contrôle les résultats.

3.2. Maîtrise d'ouvrage déléguée.

Lorsque le maître d'ouvrage ne possède pas l'expérience métier nécessaire au pilotage du projet, il peut faire appel à une maîtrise d'ouvrage déléguée (MOAd) chargée de la gestion du projet ou de l'activité. La MOAd est utilisée par la MOA pour conduire tout ou partie des différentes fonctions sans pour autant se substituer aux responsabilités de la maîtrise d'ouvrage.

La MOAd est l'entité recevant une délégation de la MOA pour assurer la gestion globale du soutien dans son domaine afin de répondre aux besoins fixés et le contrôle des mesures de sûreté requises. La MOAd propose l'organisation générale du soutien et, selon le cas, élabore, la stratégie d'acquisition.

Elle participe à la définition du cadre normatif, incluant le volet sûreté, de l'activité considérée (doctrine, procédures, etc.) et elle assure la cohérence d'ensemble de l'activité, en organisation et en conduite.

Elle exprime ses besoins à la MOA, justifiés par des schémas directeurs fonctionnels.

Elle est chargée d'assurer l'interface avec les maîtrises d'œuvre (MOE). Les relations entre MOAd et MOE peuvent aller du pilotage direct (ex SIMMT/SMITer) à des relations contractuelles (ex : SIMMAD-SIAé).

3.3. Maîtrise d'oeuvre.

La maîtrise d'œuvre (MOE) est l'entité qui réalise tout ou partie de l'ouvrage dans des conditions (qui peuvent être de coûts, de délai et de qualité ou sous forme de contrat) qui lui sont fixées soit directement par la MOA, soit en général par la MOAd. La MOE peut être étatique opérationnelle, étatique industrielle ou privée. Responsable des choix techniques inhérents à la réalisation ainsi que des processus et des moyens mis en œuvre, elle assure la direction et le contrôle de l'exécution du projet. Elle peut être contrôlée par la MOAd qui s'assure de la qualité de la prestation.

Pour assurer son activité, la MOE peut elle-même avoir recours à différents opérateurs, elle est alors responsable de la coordination de leur activité.

(1) Parfois appelé « logistique du dernier kilomètre ».

(2) n.i. BO.

**ANNEXE II.
ÉTAT DES LIEUX PROVISOIRE : ACTEURS ET RESPONSABILITÉS.**

| Organisation actuelle | Contribution transport organique | Contribution transport opérationnel | Cohérence d'ensemble | Mise en œuvre | Opérateurs | Responsable sûreté |
|---------------------------|----------------------------------|-------------------------------------|----------------------|--------------------------|---|--|
| Conditionnement | | | GLB | Expéditeur | Expéditeur | Détenteur |
| PULE | | | SCA | SCA | GS | Chef GS |
| Plateformes interarmées | | | CSOA | CTTS | BA/Rgts (protocole) | Cdt FA |
| SILRIA | | | CSOA | CSOA | Local/ ADS/EMB | CSOA |
| manutention | | | CSOA | Chef site | PULE, RT ou ESRT | Cdt FA |
| Gestion conteneurs | | | CSOA | CSOA/CTTS | CTTS/ AdT/ AA/ MN | achemineur |
| Douanes | | | CSOA | CSOA | PFS/ ADS | DGDDI/CSOA |
| Plateformes stratégiques | | | CSOA | CSOA / 519'GTM | Autorités organiques, autorités civiles | Cdt FA (Autorités organiques) |
| Transport intra Bdd | | | SCA | SCA | GS | |
| Liaison régulières | | | CSOA | CTTS | AT/AA/SCA (protocole) | Autorités organiques/CTTS |
| Voie routière commerciale | | | CSOA | CTTS et suppléances | Marchés | Marchés (CSOA) |
| Petits colis sensibles | | | CSOA | SCA | GSBdD | Chef élément vecteur |
| Traction direct | | | CSOA | CTTS | AT/AA/SCA (protocole) | Autorités organiques /CTTS/ Chef élément vecteur |
| Voie ferrée | | | CSOA | CTTS | SNCF/CCF | SNCF/CCF |
| Ferry PAX Ferry Fret | | | SCA CSOA | Suppléances, GS désignés | Marchés | Marchés |
| Voie aérienne militaire | | | CSOA (AS) | CSOA (AS) | Prestataires (AA ou EATC) | opérateur |
| Voie aérienne affrétée | | | CSOA (AS) | CSOA (AS) | Marchés | Marchés |
| Voie aérienne commerciale | | | CSOA (AS) | Suppléances dont CSOA | Marchés | Marchés |
| Voie maritime affrétée | | | CSOA (AS) | CSOA (AS) | Marchés | Marchés |
| Voie maritime commerciale | | | CSOA (AS) | 519' GTM | Marchés | Marchés |
| Gites d'étape | | | CSOA | COMBdD | Soutiens proximité | Cdt FA |
| Emprises | | | OIV | Chef site | | Chef de site |

ANNEXE III.
CADRE DE RÉFÉRENCE : DESCRIPTION DES DIFFÉRENTS VOIES ET MODES DE TRANSPORT.

| Voies | | | Mode |
|-------------------|----------------|--|---|
| De Surface (OTAN) | Terrestre (VT) | Ferré (VF) | Trains militaires (TM - fret exclusivement) et trains spéciaux militaires (TSM - fret et passagers) |
| | | | Wagons isolés (MLMC) |
| | | Routier (VR) | Voie routière militaire - VRM (lignes régulières et traction directe) |
| | | Voie routière commerciale - VRC (express, messagerie, affrètement, transports de conteneurs, d'engins roulants, de charges indivisibles) | |
| | | Navigable (VN) | Mode non utilisé à ce jour |
| | Maritime (VM) | | Voie maritime militaire - VMM (utilisation occasionnelle des BPC de la Marine nationale) |
| | | Voie maritime affrétée – VMA | |
| | | Voie maritime commerciale - VMC (fret, ferry) | |
| Aérienne (VA) | | | Voie aérienne militaire - VAM |
| | | | Voie aérienne affrétée - VAA |
| | | | Voie aérienne commerciale – VAC |

ANNEXE IV.
EXTRAIT DU CATALOGUE MINISTÉRIEL DES MENACES APPLICABLE AUX
ACHEMINEMENTS.

| MALVEILLANCE/AGRESSION. | |
|-------------------------|---|
| M3. | Pénétration d'un véhicule non autorisé (terrestre, nautique ou aérien). |
| M6. | Agression contre les transports internes avec de l'armement pouvant être acquis légalement (ex : banditisme). |
| SUBVERSION. | |
| M10. | Action sans arme contre un transport sensible (barrage humain, jet de projectiles solides...). |
| M11. | Action sur site sans arme contre les transports. |
| M15. | Vol ou perte de matériel attractif avec fort potentiel de revente (informatique, cuivre, autre...). |
| SABOTAGE. | |
| M22. | Menace interne (agent défense / prestataire). |
| M23. | Action sur des matériels sensibles ou dangereux. |
| M24. | Détournement de l'usage d'un logiciel. |
| M31. | Menace interne contre les transports. |
| M32. | Détérioration d'un matériel. |
| TERRORISME. | |
| M39. | Action terroriste à l'occasion d'évènements exceptionnels sans liens avec l'établissement. |
| M40. | Prise d'otage à l'occasion d'un transport. |
| M41. | Tir d'armes (terrorisme) sur un convoi. |
| M43. | Utilisation d'un véhicule hostile comme arme par destination. |
| M45. | Utilisation d'un engin explosif par personnel interne. |
| M46. | Intrusion d'individus fortement armés. |
| M49. | Utilisation d'un véhicule hostile contenant des explosifs voire des substances chimiques. |

ANNEXE V.
DÉFINITION DES CRITÈRES DE CATÉGORISATION DU FRÊT/PERSONNEL.

| | | |
|--|---|---|
| CATÉGORIE 1. | DÉFINITION. | Matériel dont l'utilisation malveillante comporterait un risque léthal majeur pour la population dans le cadre d'une action de type terrorisme ou grand banditisme. |
| | CRITÈRES. | Armes individuelles et collectives sans leurs pièces de sécurité, pouvant être mise en œuvre par un individu. |
| | | Pièces de sécurité des armes individuelles et collectives. |
| | | Arme coup complet : individuelle et collective avec ses pièces de sécurité. |
| | | Munitions attractives, utilisables immédiatement conformément à leur conception (cartouches de petit calibre, grenades, roquettes, explosifs, détonateurs, etc.). |
| CATÉGORIE 2. | DÉFINITION. | Matériel dont la perte ou la détérioration porterait atteinte aux intérêts vitaux de la défense nationale, notamment dans le cadre d'une confrontation d'État à État. |
| | CRITÈRES. | Armements et munitions non pris en compte dans la 1re catégorie. |
| | | Véhicules de combat. |
| | | Munitions complexes ou munitions pour lesquelles la nature et la quantité de matière active peuvent être utilisées à des fins malveillantes (ex. IED). |
| | | Optroniques, transmissions (Cf. exemple SIMMT : non disponibles dans le civil, pouvant augmenter les capacités de l'adversaire). |
| | | NRBC : matériels complets et certains constituants concernant les moyens de détection et de protection individuels ou collectifs et de décontamination (Cf. proposition liste SIMMT). |
| Matériels critiques (ex: critiques et d'essentialité 1), difficilement remplaçables. | | |
| CATÉGORIE 3. | DÉFINITION. | Matériels spécifiques dont les mesures de sûreté sont déjà décrites au travers d'un cadre réglementaire précis ou dont le transport est contraint par un autre cadre réglementaire répondant au niveau de protection attendu. |
| | CRITÈRES. | Marchandises dangereuses autres que celles déjà citées en catégories 1 et 2 (carburant, etc.). |
| | | ACSSI. |
| | | Certains produits pharmaceutiques et médicaux (stupéfiant, poisons, etc.). |
| | | Produits bactériologiques et radioactifs. |
| CATÉGORIE 4. | Matériel non sensible face à l'une ou l'autre des menaces répertoriées. | |
| CATÉGORIE 5. | Transport de personnel. | |

ANNEXE VI.
DÉFINITION DES NIVEAUX DE PROTECTION.

| NIVEAU DE PROTECTION. | POSTURE VIGIPIRATE. | DÉFINITION DIA- 3.60 EMPLOI DES ARMÉES SUR LE TN. |
|-----------------------|---|---|
| TEMPS NORMAL. | « vigilance » correspond à la posture permanente de sécurité. | Niveau 1 : temps normal, menace latente. |
| PROTECTION RENFORCÉE. | « sécurité renforcée - risque attentat » qui adapte la réponse de l'État à une menace terroriste élevée, voire très élevée. Ce niveau peut s'appliquer à l'ensemble du territoire national. | Niveau 2 : crise de faible ampleur, émergence ou accroissement d'une menace particulière. |
| PROTECTION MAXIMALE. | « urgence attentat » qui serait instaurée immédiatement après un attentat ou en cas d'entrée en action d'un groupe terroriste identifié non encore localisé. | Niveau 3 : crise majeure, menaces fortes, avérées et imminentes. |

**ANNEXE VII.
MESURES DE SÛRETÉ POSSIBLES.**

| | | | | |
|-------------------------|---|----|--|--|
| MESURES SOCLES. | Sécurité | | Criblage du personnel (MINAR). Demandes d'accès aux emprises MINAR (par les sociétés civiles). | |
| | Discrétion | | Clauses de confidentialité (marchés). | |
| | Organisation, préparation de la mission | O1 | | Choix des itinéraires, haltes, lieux de stationnement, escales. |
| | | O2 | | Préparation du chargement : positionnement judicieux du fret sensible parmi un chargement mixte (discrétion, accessibilité) chaque fois que cela est possible. |
| | Protection | P1 | | Transport de fret en conteneur : - scellement par plombage du conteneur par l'expéditeur avec, si possible, photographie à conserver dans le dossier de transport ; - inscription du n° de plomb sur les documents de transport ; - vérification de l'intégrité du plomb par le transitaire et le transporteur ; en dehors d'autres contraintes imposées par des raisons de sécurité, positionnement des conteneurs portes contre porte pour le transport par voie ferrée et par voie maritime, chaque fois que cela est possible techniquement pour les autres modes. |
| | | P2 | | Fermeture (cabine, remorque, conteneur), à l'arrêt, en mouvement. Contrôle (après une halte ou un stationnement). |
| Diffusion de l'alerte | | | Téléphone portable. | |
| MESURES ADDITIONNELLES. | Discrétion | D1 | Tenue et effets (dont bagages et chaussures) civils (personnel MINAR) = désilhouettage. | |
| | | D2 | Vecteur et conditionnement banalisés avec marquage minimal dans le respect de la réglementation TMD. | |
| | | D3 | Moyen de communication crypté ou chiffré. | |
| | Organisation, préparation de la mission | O1 | | Vecteur de transport dédié. |
| | | O2 | | Limitation des haltes, stationnements, escales. |
| | | O3 | | Liaison directe (traction directe, vol sans escale). |
| | | O4 | | Communication par messagerie officielle DR aux autorités territoriales [délégués militaires départementaux (DMD), gendarmeries, EMZD] des modalités (itinéraire, haltes, gîtes d'étape) du transport. |
| | Protection (à l'arrêt, en mouvement) | P1 | | Sécurisation (restriction d'accès, vidéo-surveillance, garde, patrouille) lors des haltes de longue durée (nuit en gîte d'étape militaire référencé). |

| | | |
|-------------------------|----|--|
| | P2 | Gardiennage (société civile, SNCF, port, aéroport) lors des haltes, stationnements ou escales. |
| | P3 | Sécurisation (restriction d'accès, vidéo-surveillance, garde, patrouille stationnement de la remorque tôle ou du conteneur portes adossées à une infrastructure type mur, pile de pont lors des haltes, stationnements ou escales. |
| | P4 | Convoyage armé (MINAR ou forces de l'ordre). |
| | P5 | Escorte armée (MINAR ou forces de l'ordre). |
| Contrôle | C1 | Comptes-rendus téléphoniques. |
| | C2 | Géolocalisation. |
| Diffusion de l'alerte | A1 | Alerte GPS (VR). |
| | A2 | Dispositif « homme mort ». |
| Capacité d'intervention | I1 | Dispositif d'arrêt à distance ou à défaut géolocalisation accompagnée des fonctionnalités de corridoring ou geofencing (voie routière commerciale). |
| | I2 | Existence d'une procédure d'intervention au sein des emprises MINAR (éléments d'intervention). |
| | I3 | Existence d'une procédure d'intervention au sein des emprises partenaires : SNCF réseau (police ferroviaire), réseau fluvial (police fluviale), ports et aéroports (équipes de sûreté portuaire et aéroportuaire). |
| | I4 | Existence d'une procédure d'intervention en secteur civil (forces de l'ordre). |

ANNEXE VIII.

TABLEAU D'EXIGENCE DES MESURES DE SÛRETÉ PAR VOIE ET MODE DE TRANSPORT.

| VOIES. | | | MODE. | SENSIBILITÉ DU MATÉRIEL TRANSPORTÉ. | | | | | | | | |
|----------------------|------------------|------------|------------------------|-------------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|---------------------|----------------------|---|-------------|---|-------------|
| | | | | Catégorie 1 | | | Catégorie 2 | | | Catégorie 3 | Catégorie 4 | Catégorie 5 |
| | | | | protection maximale | protection renforcée | temps normal | protection maximale | protection renforcée | temps normal | | | |
| De Surface (OTAN) | VT | VF | TM et TSM | C2, D2, O2, P2, I3 | C2, D2, O2, P2, I3 | C2, D2, O2 | C2, D2, O2, P2 | C2, D2 | Matériel dont le transport répond à un cadre réglementaire spécifique qui fixe de facto un niveau de protection suffisant quel que soit le niveau de menace ou matériel disposant de mesures de protection de transport spécifiques | | Principe retenu dans l'attente d'une étude complémentaire plus détaillée : Privilégier la mise en œuvre de mesures de discrétion. Pour les transports collectifs identifiables « Défense », l'autorité responsable du transport pourra envisager des mesures complémentaires de protection (convoyage et/ou escorte armée) | |
| | | | MLMC | C2, D2, O2, P2, I3 | C2, D2, O2, P2, I3 | C2, D2, O2 | C2, D2, O2, P2 | C2, D2 | | | | |
| | | VR | VRM | C1, I2, O1, O3, O4, P1, P3, P5 | C1, I2, O1, O3, O4, P1, P3, P4 | C1, D1, D2, I2, O1, O2, O4, P1 | C1, D1, D2, O2 | C1, D1, D2 | | | | |
| | | | VRC | C2, D2, I1, I4, O1, O2, P2 | C2, D2, I1, I4, O1, O2, P2 | C2, D2, O1, O2, P2 | C2, D2, O2, P2 | C2, D2 | | | | |
| | | VN | VN | C2, D2, O2, P2, I3 | C2, D2, O2, P2 | C2, D2, O2 | C2, D2, O2, P2 | C2, D2 | | | | |
| | Maritime (VM) | VMM et VMA | C2, P3, P4 | C2, P3 | C2, P3 | C2, P3, P4 | C2, P3 | | | | | |
| | | VMC | C2, D2, I3, I4, P3 | C2, D2, I3, I4, P3 | C2, D2, I3, I4, P3 | C2, D2, I3, I4, P3 | C2, D2, P3 | C2, D2, P3 | | | | |
| | Aérienne (VA) | VAM | C2, P3 | C2, P3 | C2, P3 | C2, P3 | C2, P3 | | | | | |
| | | VAA | C2, P2, P3 | C2, P2, P3 | C2, P3 | C2, P2, P3 | C2, P2, P3 | | | | | |
| | | VAC | C2, D2, I3, I4, O3, P3 | C2, D2, I3, I4, O3, P3 | C2, D2, I3, I4, O3, P3 | C2, D2, I3, I4, O3, P3 | C2, D2, P3 | C2, D2, P3 | | | | |
| | | | mesures permanentes | | | | | | | | | |
| | | | mesures additionnelles | | | | | | | | | |
| | | | interdit | | | | | | | | | |

ANNEXE IX.
DOCUMENTS FORMALISANT LES TRANSFERTS DE RESPONSABILITÉ.

Voie ferrée :

- chargement du fret : le transfert de responsabilité s'effectue avec la lettre de voiture qui détaille le chargement et a été envoyée trois heures avant le départ prévu du train ;
- déchargement du fret : le transfert de responsabilité se fait lors de la signature du compte rendu contradictoire. En cas d'absence d'agent SNCF, le compte-rendu du militaire fait foi ;
- le contrôle de l'intégrité et de la conformité des plombs doit être réalisé à chaque étape.

Voie routière militaire : le manifeste de chargement est le document qui formalise le transfert de responsabilité au chargement et au déchargement du fret.

Voie routière commerciale : une lettre de voiture unique en France ou convention de marchandises routière (CMR) à l'international formalise le transfert de responsabilité au chargement et déchargement du fret.

Dans le cadre des TTIA, les responsabilités de prise en compte du fret sont décrites dans les responsabilités au chargement et au déchargement (note n° 69/DEF/EMA/CSOA/SCOP du 13 janvier 2016 ⁽¹⁾).

Voie maritime militaire : le manifeste de chargement est le document qui formalise le transfert de responsabilité au chargement et au déchargement du fret.

Voie maritime affrétée ou commerciale : le transfert de responsabilité a lieu lors de la délivrance du connaissement. Conformément à l'article L5422-3 du code des transports, le connaissement vaut présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises, telles qu'elles y sont décrites.

Voie aérienne militaire : le manifeste de chargement est le document qui formalise le transfert de responsabilité au chargement et au déchargement du fret.

Voie aérienne affrétée ou commerciale : le transfert de responsabilité est matérialisé par la lettre de transport aérien. Conformément à l'article L6422-1 du code des transports, ce titre contient, outre les énonciations prévues par l'article L132-9 du code de commerce, l'indication que le transport est effectué par aéronef.

Par exemple, dans le cadre d'un transport aérien (VAM ou VAA), la structure de transit aérien va dans un premier temps prendre en compte le fret et décharger le transporteur routier de ses responsabilités par la signature de la lettre de voiture ou par l'acceptation du fret sous SILRIA. Sa responsabilité prendra fin à la fermeture des portes de l'avion après chargement lorsque le commandant de bord signera le manifeste de chargement.

(1) n.i. BO.

ANNEXE X. GLOSSAIRE.

| | |
|-----------|--|
| ADS. | Armées, directions et services. |
| AS. | Acheminement stratégique. |
| BdD. | Base de défense. |
| CCITTM. | Centre de coordination interarmées des transports, transits et mouvements. |
| CICoS. | Centre interarmées de coordination du soutien. |
| COMANFOR. | Commandant des forces (OPEX). |
| COMELEF. | Commandant des éléments français. |
| COMFOR. | Commandant des forces. |
| COMSUP. | Commandant supérieur. |
| CPCO. | Centre de planification et de conduite des opérations. |
| CSOA. | Centre du soutien des opérations et des acheminements. |
| CTTS. | Centre des transports et des transits de surface. |
| DGDDI. | Direction générale des douanes et des droits indirects. |
| DéTIS. | Détachement de transit interarmées de surface. |
| DiTIS. | District de transit interarmées de surface. |
| DéTIM. | Détachement de transit interarmées maritime. |
| DiTIM. | District de transit interarmées maritime. |
| DéTIA. | Détachement de transit interarmées air. |
| DiTIA. | District de transit interarmées air. |
| DiTAP. | District de transit air Paris. |
| EAO. | Effet à obtenir. |
| EATC. | <i>European air transport command.</i> |
| EMZD. | Etat-major de zone de défense. |
| FA. | Formation administrative. |
| GLB. | Gestionnaire logistique de biens. |
| GS. | Groupement de soutien. |
| GSPI. | Groupement de soutien du personnel isolé. |
| GTM. | Groupe de transbordement maritime. |
| OIV. | Opérateur d'intérêt vital. |
| PFIA. | Plateforme interarmées. |
| RTP. | Régiment du train parachutiste. |
| SCA. | Service du commissariat des armées. |
| SIMu. | Service interarmées des munitions. |
| SSLT. | Service spécialisé de la logistique et du transport. |
| TMD. | Transport de marchandises dangereuses. |
| TM. | Train militaire. |
| TSM. | Train spécial militaire. |
| TN. | Territoire national. |
| TSIA. | Transport de surface interarmées. |
| TTIA. | Transport terrestre interarmées. |