

BULLETIN OFFICIEL DES ARMEES



Edition Chronologique n°39 du 17 octobre 2008

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

Texte n°13

INSTRUCTION N° 1195/DEF/EMA/SLI/SDO
relative à l'organisation générale de la chaîne des acheminements stratégiques.

Du 15 juillet 2008

ÉTAT-MAJOR DES ARMÉES : *sous-chef état-major « organisation » ; division « soutien logistique interarmées ».*

INSTRUCTION N° 1195/DEF/EMA/SLI/SDO relative à l'organisation générale de la chaîne des acheminements stratégiques.

Du 15 juillet 2008

NOR D E F E 0 8 5 2 0 6 2 J

Pièce(s) Jointe(s) :

Trois annexes.

Texte abrogé :

Instruction n° 1091/DEF/EMA/OL/5 n° 723/DEF/EMA/COIA/BTMAS du 14 juin 1996
(BOC, p. 2602. ; BOEM 532.1.1)

Classement dans l'édition méthodique : BOEM 532.1.1

Référence de publication : BOC N°39 du 17 octobre 2008, texte 13.

Préambule.

L'ampleur et la multiplicité des opérations d'acheminement nécessitent l'existence d'une chaîne interarmées permanente susceptible de répondre en toute réactivité aux sollicitations de l'ensemble des organismes du ministère de la défense (MINDEF) et plus particulièrement de l'état-major des armées (EMA).

L'objet de la présente instruction est de définir les domaines d'application, l'organisation et le fonctionnement de la chaîne interarmées des acheminements stratégiques (AS). Compte tenu des évolutions générales en cours, notamment la montée en puissance du CICLO ⁽¹⁾ et du CMT ⁽²⁾, cette instruction devra être revue à l'horizon 2009/2010. Elle a pour but de fixer les missions, permanentes ou occasionnelles, dévolues aux unités de transit, concourant à l'acheminement stratégique, ainsi que leurs règles de subordination et de rattachement.

La mise en œuvre des acheminements stratégiques est confiée à des organismes spécifiques chargés du transport et des transits maritime, aérien et de surface. Leur exécution est assurée par les armées et par les organismes interarmées de transit et de transbordement de métropole ou d'outre-mer.

Le centre de planification et de conduite des opérations (CPCO) est placé à la tête de la chaîne des acheminements stratégiques. Il dispose du centre multimodal des transports (CMT) qui détient la maîtrise d'ouvrage déléguée de la fonction acheminement au nom de l'EMA.

1. GÉNÉRALITÉS.

1.1. Remarques linéaires.

La planification et la conduite de l'acheminement stratégique des forces et de leur logistique associée dépendent de plusieurs éléments :

- contexte national ou multinational de l'opération ;

- priorités opérationnelles, délais impartis, distances inter-théâtres (continentales ou intercontinentales) ;
- facteurs déterminants imposés par le théâtre d'intervention : relief, climat, degré d'hostilité, etc... ;
- déploiement échelonné des unités projetées ;
- contraintes de coûts ;
- contraintes sur les acheminements organiques.

La combinaison de tous ces paramètres permet de déterminer l'économie générale des transports et des transits (EGTT).

Cela consiste à organiser les acheminements du personnel, du matériel, du fret en vrac ou conteneurisé, des matières dangereuses, sensibles et celles sous température dirigée, entre les garnisons ou dépôts, et les sites extérieurs de débarquement ou inversement. Les moyens de transport et de transit peuvent être militaires ou civils, mais n'appartiennent pas organiquement aux forces projetées, afin de préserver leur capacité opérationnelle.

Par ailleurs, il existe une grande communauté de fins et de moyens mis en œuvre entre les domaines de l'acheminement stratégique opérationnel et celui du domaine organique.

1.2. Définitions et descriptions.

Acheminement : déplacement et transport des forces et de leurs soutiens associés.

Les forces peuvent bénéficier d'appuis et de renforcements divers en capacité de mouvement, en moyens et en capacités de transport.

L'acheminement englobe les fonctions liées au transport et au transit.

Acheminement stratégique : déplacement et transport des forces et de leurs soutiens depuis le territoire métropolitain jusqu'au théâtre d'engagement ou entre les théâtres.

L'acheminement stratégique comprend les pré- et post-acheminements métropolitains généralement de surface et les acheminements inter-théâtres, généralement maritimes et aériens, occasionnellement de surface. Il exclut les acheminements organisés par l'état-major d'un commandant de force, ainsi que ceux mis en œuvre sur le territoire national par une armée pour ses besoins organiques.

Il se distingue des déplacements des forces sur le théâtre d'opérations. Les mouvements, adoptés dans le cadre d'un dispositif opérationnel arrêté ou de circonstance, sont assurés avec les moyens propres aux forces ou donnés en renforcement; ils consomment une partie du potentiel. Les mouvements sont organisés et conduits par l'état-major du commandant des forces.

Maîtrise d'ouvrage : le maître d'ouvrage (parfois maîtrise d'ouvrage, notée *MOA*) est l'entité porteuse du besoin, définissant l'objectif du projet, son calendrier et le budget consacré à ce projet. Le résultat attendu du projet est la réalisation d'un produit, appelé ouvrage.

La maîtrise d'ouvrage maîtrise l'idée de base du projet, et représente à ce titre les utilisateurs finaux à qui l'ouvrage est destiné.

Ainsi, le maître d'ouvrage est responsable de l'expression fonctionnelle des besoins mais n'a pas forcément les compétences techniques liées à la réalisation de l'ouvrage.

Maîtrise d'œuvre : le maître d'œuvre (ou maîtrise d'œuvre, notée *MOE*) est l'entité retenue par le maître d'ouvrage pour réaliser l'ouvrage, dans les conditions de délais, de qualité et de coût fixées par ce dernier conformément à un contrat. La maîtrise d'œuvre est donc responsable des choix techniques inhérents à la réalisation de l'ouvrage conformément aux exigences de la maîtrise d'ouvrage. Le maître d'œuvre a ainsi la responsabilité dans le cadre de sa mission de désigner une personne physique chargée du bon déroulement du projet (on parle généralement de maîtrise du projet), il s'agit du chef de projet.

Transit : ensemble des opérations effectuées en vue d'assurer dans les meilleures conditions la continuité des transports de personnel, de matériel ou de marchandises 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.

Transit opérationnel : ensemble des opérations coordonnées permettant, dans les délais impartis et dans les meilleures conditions de sécurité et d'efficacité, d'assurer de bout en bout la continuité des acheminements intermodaux.

Ceux-ci sont gérés et conduits par la chaîne interarmées des acheminements stratégiques mettant sur pied des organismes interarmées spécialisés.

Transport : opération technique qui consiste à déplacer des forces et leurs soutiens par des moyens qui ne leur sont pas organiques.

Transport stratégique : transport effectué dans le contexte de l'acheminement stratégique hors les pré- et post-acheminements métropolitains⁽³⁾.

1.3. Domaine d'application.

L'acheminement stratégique traite de tous les trafics métropolitains et inter-théâtres relevant de la responsabilité de l'EMA, à l'exclusion de ceux mis en œuvre par une armée pour ses besoins organiques propres (transports par voie de surface). Ils sont assurés au profit :

- des forces ou organismes de la défense stationnés outre-mer ;
- des forces engagées en opérations (intérieures et extérieures) ;
- des forces engagées dans des exercices ;
- des autres départements ministériels ;
- des alliés.

Ces trafics peuvent être planifiés (flux logistiques, relèves, exercices), occasionnels (demandes hors plan ou en urgence), massifs (projection ou rapatriement de forces). Ils nécessitent des moyens spécifiques de gestion, de suivi, de comptabilité, de conditionnement et de manutention du fret. Ils font enfin appel à des infrastructures particulières, adaptées au mode de transport utilisé, relevant des secteurs militaires et civils, sur le territoire national ou à l'étranger.

Ils nécessitent la mise en œuvre d'une organisation interarmées qui régit tous les modes d'acheminement.

2. ORGANISATION.

2.1. Le centre de planification et de conduite des opérations.

L'officier général chef du centre de planification et de conduite des opérations (CPCO), chargé de la mise en œuvre des décisions opérationnelles, est désigné comme coordonnateur central interarmées (CCI) des acheminements stratégiques (AS). Il dispose du centre multimodal des transports pour le domaine des

acheminements et du centre interarmées de coordination de la logistique en opérations pour le domaine de la conduite du soutien des opérations extérieures.

Au quotidien, le CPCO est l'arbitre ultime en cas de conflit entre les différentes demandes de missions des armées et des services.

2.2. Le centre multimodal des transports.

Le centre multimodal des transports (CMT) est responsable de la planification⁽⁴⁾, de la programmation et de la conduite des acheminements stratégiques au profit de l'ensemble des forces armées, des autres départements ministériels et des alliées ou nations étrangères, suivant les accords en cours.

Son champ d'application couvre les opérations extérieures ou intérieures, dans leur phase de projection des forces, de soutien, de relèves et de désengagement, les exercices et le soutien des forces pré positionnées. Il agit dans une perspective multimodale afin d'offrir les meilleures solutions d'acheminement à ses différents clients.

S'agissant du domaine des transits, il est chargé de la planification des transits opérationnels et des transits en métropole et outre-mer dont il assure la tutelle fonctionnelle au nom de l'EMA.

2.2.1. Responsabilités transport et transit.

Le CMT planifie, programme et conduit les acheminements stratégiques. Il fait exécuter les transports et les transits par les armées françaises ou alliées et des prestataires civils.

Cette mission comporte une « obligation de moyens ».

Le CMT actionne la chaîne interarmées des AS qui est garante en tout temps et toutes circonstances de « l'obligation de résultat ».

2.2.2. Rôle du centre multimodal des transports.

Le CMT centralise les demandes des armées. Il émet, si nécessaire, un premier arbitrage.

Il conçoit les acheminements stratégiques et réalise la programmation de vecteurs au regard des capacités connues ou déclarées par les armées. Il suit et gère les acheminements stratégiques en cours.

Dans le domaine du transport, il assure une planification multimodale du transport. Pour cela il détient, par l'intermédiaire des armées et des services, l'ensemble des informations capacitaires de transport. À cette fin, il dispose de moyens civils et militaires dédiés principalement à l'acheminement stratégique et de capacités déclarées par les forces armées. Il les complète par la définition et l'utilisation de contrats avec le secteur civil. Il programme et conduit les missions de transport stratégique lorsque celles-ci sont exécutées par des moyens limités ou au profit de l'intérêt national. Lorsqu'il utilise des moyens spécifiques d'armées ou de composantes de forces, il s'assure de cette mission à travers de centres de mise en œuvre dédiés ou par l'intermédiaire de commandement d'armées.

Responsable de la conduite des opérations de transit, le CMT coordonne l'action des organismes de transit en liaison avec les différents commandements et organismes concernés.

Plus précisément, le CMT s'assure de :

- la liaison avec le commandement de théâtre pour toutes les questions relatives à l'utilisation et à l'occupation des plates-formes de débarquement ou d'embarquement inter-théâtres, maritimes, aériennes et de surface ;

- la liaison avec le centre interarmées de coordination logistique en opérations (CICLO) qui détermine, avec le commandant de théâtre, les priorités d'acheminement des ressources logistiques ;
- la planification des mouvements liés aux pré-acheminements ;
- le suivi du déroulement des transits ;
- la coordination des centres de mise en œuvre des transits qui lui sont fonctionnellement rattachés :
 - la base de transit interarmées (5) (BTI) et ses districts pour le transit maritime ;
 - le centre de mise en œuvre des transits par voie de surface ;
 - l'activation de l'ensemble des organismes de transit aérien permanents (escales aériennes militaires - escales aériennes marine - DITAP (6) 10560 - GTAPI (7) - renforts éléments du 1^{er} RTP (8) ou pouvant lui être détaché temporairement ainsi que des organismes de transit interarmées outre-mer ;
 - l'adaptation du système selon l'évolution des besoins ;
 - la liaison avec les EMIA des forces stationnées en outre-mer et le contrôle technique de leurs organismes de transits.

2.3. La chaîne des acheminements stratégiques.

La gestion, l'organisation et la conduite des opérations de transport et de transit sont à la charge des acteurs de la chaîne des AS pour les acheminements relevant de leurs compétences.

Cette chaîne est composée :

- de centres de mise en œuvre en charge, chacun dans son domaine, de la conduite et de la coordination des transits, placés aux ordres du CMT, responsable en permanence, devant le chef d'état-major des armées, du bon déroulement de ces opérations ;
- d'organismes d'exécution des transports et/ou des transit spécialisés par voie d'acheminement.

2.3.1. Les centres de mise en œuvre des acheminements stratégiques.

Ces organismes sont responsables, chacun dans leur domaine, de l'emploi et de la mise en œuvre des éléments d'exécution qui leur sont subordonnés.

Ils exercent leurs attributions à partir d'une implantation permanente. Ils doivent être en mesure de projeter un élément avancé sur ordre de l'EMA.

2.3.1.1. L'organisme de coordination et d'exécution des transbordements et des transits maritimes - base de transit interarmées.

La base de transit interarmées (BTI) est l'organisme de coordination et d'exécution des opérations de transbordement et de transit maritime. Placée sous l'autorité d'emploi du CMT, elle rend compte à ce dernier et aux organismes de transit outre mer concernés du déroulement des opérations de chargement et de déchargement des navires œuvrant pour la défense.

Placés sous le commandement de la BTI, les districts de transit maritime (DTIM) exécutent les opérations de transit maritime dans le cadre des opérations et du flux d'entretien courant.

2.3.1.2. Le transit de surface.

Le CMT fait exécuter les opérations de transit de surface. De plus, il coordonne l'action des organismes d'armées qui les exécutent et contribuent à la mise sur pied des structures temporaires de transit.

La mise en œuvre du transit de surface s'applique aux :

- pré- et post-acheminements en métropole entre les différentes garnisons et dépôts, et les plates-formes maritimes, aériennes et de surface d'embarquement ou de débarquement ;
- acheminements inter-théâtres de surface depuis les plates-formes d'embarquement jusqu'aux zones définies par le commandement ;
- soutiens et à la coordination des mouvements des détachements alliés lors de leur transit opérationnel ou non en France métropolitaine.

2.3.2. Les organismes d'exécution des transports et des transits.

2.3.2.1. Les organismes de transport maritime.

Les organismes de transport maritime comprennent les compagnies mettant en œuvre des navires affrétés sous contrat commercial permanent ou de circonstance et les compagnies assurant au profit des armées du transport en « part load ».

La marine nationale peut assurer, sur décision du CPCO, des fonctions de transport au profit des opérations militaires ou humanitaires, en fonction de la disponibilité de ses moyens propres, notamment les TCD (9) et les BPC (10) .

Dans le cadre des accords internationaux au sein du MCCE (11) ou de l'OTAN, il est possible de bénéficier des moyens de transport patrimoniaux ou affrétés d'autres nations alliées.

2.3.2.2. L'organisme de transbordement maritime.

Le 519^e régiment du train (RT), formation de l'armée de terre, est subordonné fonctionnellement à la BTI. Il assure la totalité des actions de transfert intermodal de personnel et de fret depuis un navire, qu'il soit à quai ou en rade, jusqu'à une zone de livraison - réception et inversement.

2.3.2.3. Les organismes de transit aérien.

L'armée de l'air met en œuvre ses moyens de transport aérien stratégiques et tactiques, voire de ravitaillement en vol au profit des armées.

Pour réaliser les transports de masse, le CMT a recours à des moyens aériens à accès garanti par contrat ou requiert des capacités équivalentes sur le marché commercial.

Dans le cadre des accords internationaux au sein du MCCE ou de l'OTAN, il est possible de bénéficier des moyens de transport patrimoniaux ou affrétés par d'autres nations alliées.

2.3.2.4. Les organismes de transport de surface.

L'ensemble des escales aériennes implantées sur les bases aériennes et aéronavales contribuent potentiellement aux transits aériens sur ces plates formes. S'ajoutent aux organismes de transit aérien locaux, les organismes de transit aérien centraux comme le DITAP, entièrement tourné vers l'acheminement stratégique et le 1^{er} régiment du train parachutiste (1^{er} RTP), régiment spécialisé de l'armée de terre qui participe à la chaîne du transit aérien, soit sur ordre de l'EMA, soit par entente directe entre l'armée de terre (accord de son état-major de rattachement) et le CMT. Les organismes, sollicités pour un service de transit aérien, rendent compte par messages du déroulement des opérations de chargement, de déchargement et des formalités administratives et douanières.

Dans le cadre des AS, les organismes de transit aérien relèvent directement du CMT.

2.3.2.5. Les organismes de transport de surface.

Dans l'attente de la création d'une nouvelle structure en 2009-2010, les armées, par l'intermédiaire de leur centre d'opérations, font exécuter les missions de transport ordonnées par le CMT soit en régie, soit en ayant recours à des contrats d'externalisation. La coordination de la planification du transport de surface est assurée par le CMT, tandis que la programmation et la conduite est du ressort des centres d'opérations d'armée.

2.3.3. Les districts et détachements de transit interarmées.

La chaîne des AS peut recevoir des modules de renfort spécialisés ou banalisés, notamment lors des phases de projection ou de rapatriement de forces, soit sur ordre de l'EMA, soit par entente directe entre les organismes de cette chaîne, le CMT et l'armée d'appartenance de ces renforts.

Ces renforts constituent des districts et détachements de transit interarmées qui sont rattachés aux organismes de mise en œuvre de leur chaîne modale respective.

Les districts de transit interarmées ont vocation à traiter sur le territoire métropolitain les transits relevant de leur compétence. Ces organismes peuvent être permanents (telles les escales aériennes militaires et les districts de transits de la BTI), ou temporaires en cas d'armement d'un dispositif adapté aux exigences d'une projection ou d'un rapatriement de forces.

Les détachements de transit interarmées ont vocation à traiter sur un théâtre extérieur les transits relevant de leur compétence. À ce titre, ils reçoivent des directives techniques des organismes dont ils relèvent sur le territoire métropolitain. Ces détachements sont armés et activés pour des missions temporaires. Ils n'ont pas vocation à être intégrés dans les forces organiques de théâtre ou dans les renforts de théâtre, sauf accord formel de l'EMA. Ces détachements de transit interarmées peuvent être constitués, totalement ou partiellement, à partir des moyens des cellules spécialisées permanentes du théâtre qui arment les plates-formes.

2.4. Dispositifs permanent et temporaire.

La mise en œuvre des opérations de transit opérationnel repose sur un dispositif permanent qui peut être renforcé en cas de besoin, et notamment lors des phases de projection et de rapatriement de forces, par un dispositif temporaire.

2.4.1. Dispositif permanent.

2.4.1.1. En métropole.

Le traitement régulier des acheminements liés aux ravitaillements ou aux relèves des forces de présence et de souveraineté, ainsi que ceux relatifs aux flux d'entretien des forces engagées sur les théâtres d'opération, rend nécessaire un dispositif permanent de transit.

Ce dispositif s'appuie principalement sur les districts de transit interarmées maritimes, les districts de transit aériens, les escales aériennes de l'armée de l'air, de la marine, le district de transit de Paris, le 1^{er} régiment du train parachutiste, les plates-formes de regroupement et de transit terrestres, les moyens des commandements territoriaux des armées.

Sauf contrainte opérationnelle particulière, les opérations de transit sont traitées sur les plates-formes armées à titre permanent par des éléments de ce dispositif.

Dans le cadre de la coordination des activités transit conduites par des détachements de nature différente (surface, maritime par exemple) sur une même emprise, le CMT désigne un commandant de plate-forme à l'activation des structures de transit.

2.4.1.2. Dans les zones de responsabilité permanente outre-mer.

La division organisation et logistique de l'état-major de chaque commandement interarmées permanent outre-mer dispose d'un bureau transport - transit. En liaison avec le bureau soutien de cet état-major, les directions et les forces, le bureau transport - transit (BTT) est chargé dans le domaine des transits, des actions suivantes :

- organisation des opérations de transit à traiter dans la zone de responsabilité permanente ;
- coordination, en liaison avec le CMT et les chaînes de transit dont il reçoit les directives techniques, de l'emploi des vecteurs de transport de théâtre ;
- emploi des organismes permanents chargés des transits interarmées sur le territoire considéré.

En matière d'acheminements inter-théâtres, ce bureau peut recevoir des instructions de chargement du CMT.

2.4.1.3. Sur les théâtres d'opérations.

Sont également considérées comme permanentes, les structures de transit affectées aux forces de théâtre, projetées avec elles, et actionnées par les structures de commandement interarmées de théâtre. Ces structures peuvent être purement nationales ⁽¹²⁾ ou multinationalisées (MMCC ⁽¹³⁾).

S'agissant du CCITTM, il contrôle le flux d'entretien qui arrive sur le théâtre et gère l'ensemble des transits intra-théâtres correspondants. Il participe aux travaux du CMT relatifs à l'élaboration du plan de transport lié au rapatriement des forces. Il reçoit et fait appliquer les directives techniques reçues des organismes de transit interarmées spécialisés. En matière de transit inter-théâtres, le CCITTM reçoit ses instructions de régulation du CMT. Il peut demander des renforts spécialisés, constitués de personnel et de moyens adaptés, mais non nécessairement issus des chaînes de transit interarmées spécialisées.

Le CMT planifie la répartition des chefs de CCITTM entre les différents centres de mise en œuvre de la chaîne des acheminements stratégiques. Ces organismes sont alors responsables de la désignation du personnel correspondant et garant devant le CMT des qualifications et de la compétence de ce personnel. Le personnel désigné chef de CCITTM recevra ses consignes du CMT avant sa mise en route.

2.4.2. Dispositif temporaire.

La vocation d'un dispositif temporaire est de traiter les opérations d'acheminement interarmées inter-théâtres dépassant les capacités du dispositif permanent. À cette fin, des structures à durée de vie limitée peuvent être activées en métropole ou sur le théâtre d'opérations considéré.

La mise sur pied d'un dispositif temporaire peut nécessiter le renforcement des moyens de la chaîne des acheminements stratégiques (AS). Les demandes correspondantes sont exprimées par le CMT à l'armée susceptible de les satisfaire. Les arbitrages sont rendus par l'EMA.

Le déploiement d'un dispositif temporaire relève de la responsabilité de l'EMA qui, au travers du CMT, active et désactive les structures mises sur pied par les organismes de mise en œuvre ou les renforts demandés.

2.4.2.1. Les districts métropolitains occasionnels.

Chaque plate-forme métropolitaine de transit inter-théâtres, qu'elle soit maritime, aérienne, routière ou ferroviaire, est placée sous la responsabilité d'un district de transit interarmées maritime (DiTIM), aérien (DiTIA) ou de surface (DiTIS) pour les opérations de transit qui la concernent.

Les districts reçoivent leurs instructions techniques du CMT. Un commandant de plate-forme est désigné par le CMT en cas de co-localisation de structures de transit. (cf .point 2.4.1.1.).

2.4.2.2. Les postes de commandement avancés.

Lorsque les conditions de l'opération le rendent nécessaire, l'EMA peut décider l'activation d'un PC avancé sur le théâtre d'opérations. Ces PC permettent, sur une zone géographique donnée :

- de conduire l'action de leurs unités de transit agissant sur plusieurs plates-formes ;
- d'optimiser l'emploi des moyens spécialisés, mis à leur disposition, sur une zone géographique où sont activées plusieurs structures temporaires.

L'organisation des PC avancés et les liaisons qu'ils doivent entretenir sont définies par l'organisme responsable de la mise sur pied, en liaison avec le CMT. Ces PC entretiennent des relations privilégiées avec les commandements militaires territorialement compétents qui contribuent à leur mise sur pied et apportent leur soutien au dispositif déployé. Ils travaillent en liaison avec les autorités civiles locales.

Lorsqu'ils sont déployés sur un théâtre d'opérations, ces PC entretiennent des relations fonctionnelles avec le CMT en métropole et sont sous contrôle opérationnel du commandant de théâtre. En métropole, ils sont subordonnés au CMT.

La création de PC multimodaux adossés à une structure permanente de transit est privilégiée. Le CMT définit les modalités d'organisation de ce PC au cas par cas lors du déploiement de la chaîne des transits.

a. PC avancé des transits maritimes.

Un PC avancé des transits maritimes peut être activé par la BTI, lorsque plusieurs districts de transit interarmées maritime sont simultanément mis sur pied dans une même zone géographique.

Dans sa forme la plus large, le 519^e RT peut recevoir la mission d'activer un port d'embarquement /de débarquement maritime ⁽¹⁴⁾ au complet.

b. PC avancé des transits aériens.

Un PC avancé des transits aériens peut être activé par l'armée de l'air, à partir de ses entités propres, lorsque plusieurs districts de transit interarmées aérien sont simultanément mis sur pied dans une même zone géographique.

c. PC avancé des transits de surface.

Un PC avancé des transits de surface peut être activé par l'armée de terre, à partir de ses entités propres :

- lorsque plusieurs districts de transit interarmées de surface sont activés simultanément dans une même zone géographique ;
- lorsqu'une ou plusieurs zones de regroupement et d'attente (cf. point 2.4.2.3) et un ou plusieurs districts interarmées de transit sont activés.

Ce PC, partiellement armé d'experts représentant le commandement terrestre territorialement compétent, est notamment chargé de réguler les déplacements terrestres inter plates-formes de transit et d'initialiser les post-acheminements métropolitains.

2.4.2.3. Les zones de regroupement et d'attente.

La mise en œuvre d'une zone de regroupement et d'attente (ZRA) répond à plusieurs besoins :

- vérification et achèvement de la préparation opérationnelle des forces avant leur embarquement, opérations qui sont de la responsabilité de l'armée d'appartenance ;

- mise en condition technique d'embarquement et contrôle du matériel, à charge du commandant de la force en transit, en liaison avec les organismes de transit inter-théâtres et en application des réglementations et directives en vigueur ;

- soutien des forces en attente d'embarquement stationnées dans la ZRA ; cette responsabilité incombe à l'armée chargée de mettre sur pied la ZRA. Elle exerce cette responsabilité à travers son commandement territorialement compétent ;

- régulation des déplacements terrestres entre les ZRA et les plates-formes d'embarquement maritime, aérienne ou terrestre, au rythme demandé par le responsable de chacune de ces plates-formes. L'organisation et la conduite locales de ces déplacements incombe au PC avancé des transits de surface qui détache au sein de chaque ZRA, une antenne chargée de la mise en œuvre de cette régulation.

Une ZRA peut également être activée afin de faciliter les post-acheminements lors d'un rapatriement de forces.

En métropole, les ZRA sont organisées par les armées. Leur localisation et leurs conditions d'activation sont arrêtées par l'EMA en concertation avec les états-majors d'armée.

Sur un théâtre d'opérations les ZRA sont organisées et armées par la force dans le cadre du processus « réception, stationnement, mouvement, intégration » (RSMI) (15). Leur localisation est arrêtée par le commandant de théâtre.

2.4.2.4. Le poste de commandement amont logistique.

Dans le cadre de la montée en puissance et du pré-acheminement d'une force opérationnelle terrestre, un PC Amont logistique activé par l'armée de terre pilotera la montée en puissance de la ressource de la force. Si nécessaire, il peut être activé dans la phase de post-acheminement.

2.4.2.5. Les détachements extérieurs.

Chaque plate-forme maritime, aérienne ou de surface choisie par l'EMA pour recevoir les flux inter-théâtres sur le théâtre d'opérations est placée sous la responsabilité d'un détachement de transit interarmées maritime, aérien ou de surface, pour les opérations de transit qui sont amenées à s'y dérouler.

Les détachements de transit interarmées maritimes, aériens ou de surface ont pour mission principale d'exécuter le plan de transport dans les conditions prévues par l'EMA.

3. FONCTIONNEMENT.

L'acheminement stratégique dans les Armées est traité à deux niveaux de responsabilités :

- la maîtrise d'ouvrage (MOA) ; l'EMA (CPCO) approuve l'économie générale des transports et des transits relatifs aux opérations. Pratiquement, la maîtrise d'ouvrage est déléguée au CMT(16) qui programme et conduit l'acheminement stratégique ;

- la maîtrise d'œuvre ; la chaîne des AS, responsable de l'exécution de la planification décidée.

3.1. La maîtrise d'ouvrage (EMA/CPCO - CMT).

L'EMA dispose du centre de planification et de conduite des opérations pour la conception et la conduite de toutes les opérations.

Le CPCO/J4 a pour mission de participer à la génération de force, de planifier les acheminements stratégiques des opérations, et d'exprimer les besoins en matière de capacités de transport nécessaires au déploiement des forces.

Le CPCO confie au CMT l'organisation et la conduite de la manœuvre du transport et du transit suivant une approche multimodale. Les fonctions du CMT sont les suivantes :

- études de faisabilité d'une projection ou d'un rapatriement de forces ;
- choix et mise à disposition des vecteurs de transport nécessaires ;
- choix des infrastructures de transit ;
- mise en alerte des chaînes de transit devant être activées ;
- définition, activation, désactivation des dispositifs temporaires et désignation du commandant de(s) plate(s)-forme(s) multimodale(s) ;
- élaboration du plan de transport ;
- coordination intermodale et suivi des opérations de transit ;
- participation à la définition du dispositif de traçabilité à déployer (SILCENT, ...) en coordination avec les états-majors d'armée ;
- participation à la création des TUE des opérations (partie acheminement stratégique) et suivi de l'évolution de ces TUE (en liaison avec le CPCO et les théâtres).

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

Celui-ci diffuse un plan de transport vers les organismes concernés, notamment vers les organismes de mise en œuvre du transport et du transit. Ce plan précise le calendrier des acheminements, les plates-formes de départ et d'arrivée, les vecteurs de transport prévus, le personnel à transporter, ainsi que la nature des cargaisons (matériel, fret en vrac ou conteneurisé).

3.1.1. Conception des acheminements stratégiques.

3.1.1.1. Planification.

Lors d'une opération, l'économie générale des transports et transits résulte de l'étude du plan d'opérations. Le plan d'acheminement est proposé par le CPCO/J4 dans le cadre du mandat reçu. Il prend en compte le contexte national ou international de l'opération. Ce plan précise pour chaque phase définie de l'opération (projection, soutien, désengagement) :

- les besoins globaux de transport de la force et du flux de soutien ;
- les priorités à accorder aux divers éléments.

En coordination avec le CMT, le CPCO/J4 propose une ou plusieurs hypothèses sur l'économie générale et le calendrier des transports.

3.1.1.2. Choix de la manœuvre d'acheminement.

Après approbation de l'économie générale des transports et transits par le chef d'état-major des armées, le CMT définit les conditions de transport et de transit de l'opération. Ces différents paramètres sont fournis de

la manière suivante :

- l'état-major du commandant d'opération arrête les priorités d'acheminement ;
- les états-majors d'armée et les directions centrales des services interarmées indiquent la nature des forces à projeter, les caractéristiques dimensionnelles et pondérales des équipements, la nature du fret (codes UN), ainsi que les délais et les conditions de leur mise à disposition ;
- les organismes de mise en œuvre concernés évaluent les contraintes et les moyens nécessaires aux opérations de transit prévues sur les sites métropolitains d'embarquement et sur les sites extérieurs de débarquement, ou inversement, en cas de rapatriement ;
- les opérateurs de transport indiquent la disponibilité des vecteurs recherchés.

En cas de transit de forces françaises à l'étranger ou de forces alliées en France, les accords internationaux sont appliqués.

3.1.2. Programmation des acheminements stratégiques : plan de transport.

Les acheminements interarmées font l'objet de plans de transport particuliers établis et diffusés par le centre multimodal des transports. Ces plans de transport précisent notamment :

- les infrastructures de transit (ports de guerre ou de commerce, bases aériennes ou aéroports civils, gares ferroviaires et zones de regroupement et d'attente) ;
- les organismes de transit à mettre en œuvre ;
- les vecteurs de transport prévus ;
- la nature, l'origine géographique et l'échelonnement des forces ;
- la chronologie des acheminements.

Ces plans de transport sont actualisés périodiquement pour tenir compte des modifications imposées par le commandement ou les circonstances. Ils sont adressés aux armées et services interarmées, aux organismes de mise en œuvre de l'acheminement stratégique et aux commandants des forces stationnées ou déployées hors métropole.

3.1.3. Coordination des acheminements stratégiques.

La coordination des acheminements consiste à harmoniser les déplacements des unités et des ressources logistiques avec l'emploi des vecteurs qui leur sont affectés.

Elle implique l'actualisation du plan de transport en fonction des priorités opérationnelles du moment sur le théâtre, de la disponibilité des vecteurs et de celle des infrastructures de transit.

3.1.4. Cas de l'acheminement stratégique hors contexte opérationnel.

L'AS (cf. point 1.3.) n'est pas limité à l'acheminement au profit des opérations (ex : exercice, soutien outre-mer,...).

Dans ce cas, hormis les exercices de niveau national ou interalliés de la responsabilité du CPCO, le CMT assure les démarches de planification décrites au niveau stratégique. Le commandement bénéficiaire doit cependant impérativement exprimer un plan d'acheminement incluant les besoins globaux de transport de

l'entité projetée, le flux de soutien nécessaire et les priorités à accorder aux divers éléments.

Il propose à la validation du bénéficiaire un plan de transport tenant compte des impératifs opérationnels sur les vecteurs stratégiques et de l'utilisation prioritaire des moyens dédiés.

3.1.5. Financement.

Dans le cadre des opérations, le financement du transport stratégique est du ressort de l'EMA⁽¹⁷⁾, sous couvert de la ligne transport stratégique – opérations extérieures dont la gestion est assurée par le CMT. Le remboursement des prestations locales est explicité dans l'annexe III.

Dans les autres cas (exercices, soutien outre-mer,...), le financement est du ressort de l'EMA⁽¹⁸⁾, sous couvert de la ligne transport stratégique – emploi des forces ; dont la gestion est assurée par le CMT. Le remboursement des prestations locales est explicité dans l'annexe III.

Les périmètres de l'EMA et des armées en terme de financement des transports sont définis dans la note n° 85/DEF/EMA/EMP/5 du 20 janvier 2006 (n.i. BO).

3.2. La maîtrise d'œuvre.

3.2.1. Rôle des centres de mise en œuvre.

3.2.1.1. Lors d'une phase de projection.

Au reçu des préavis d'alerte ou des plans de transport du CMT, les organismes de mise en œuvre de l'AS :

- activent les unités de transit dans le dispositif concerné ;
- assurent les liaisons avec le CMT, les organismes de transit, les organismes chargés de la mise en œuvre des vecteurs et les organismes bénéficiaires ;
- traitent de tout incident d'ordre technique ou opérationnel affectant la bonne exécution des transports et des transits ;
- se font rendre compte des activités des organismes de transit de leur chaîne et adressent une synthèse quotidienne au CMT dont le contenu fait apparaître les moyens engagés et, par destination, le nombre de vecteurs traités, le bilan des passagers embarqués et du fret transporté. Cette synthèse est effectuée au départ des vecteurs stratégiques.

3.2.1.2. Hors d'une phase de projection.

Le CMT reçoit et exploite les demandes de transport. Il les diffuse aux centres de mise en œuvre et aux organismes de transit interarmées.

Ces demandes, exprimées par les organismes accrédités de chaque armée, services interarmées et autres grands services du ministère, et assorties des codes d'urgence formulés par les autorités bénéficiaires, permettent d'établir le plan de chargement de chacun des vecteurs.

Les centres de mise en œuvre et les organismes de transit interarmées ont toute latitude pour améliorer les prestations offertes, notamment celles visant à optimiser la capacité des vecteurs. Lorsque la capacité offerte est inférieure au besoin, ils rendent compte au CMT qui, en liaison avec le CICLO ou les armées concernées, fixe alors les priorités d'embarquement. Les centres de mise en œuvre entretiennent les liaisons nécessaires afin de pouvoir proposer au demandeur le transfert de charge vers un autre mode de transport.

3.2.2. Rôle des districts et détachements de transit interarmées.

3.2.2.1. Domaine commun.

Les districts et détachements de transit interarmées sont spécifiquement chargés, sur les plates-formes de transit qui sont mises à leur disposition (partiellement ou totalement), et pour les transits modaux dont ils dépendent, des missions suivantes :

- commandement et organisation des transits (circulation, stationnement, stockage, soutien des forces en transit et de l'unité de transit elle-même, sécurité, etc...) ;
- traitement spécifique des opérations de transit du personnel et du matériel :
 - technique (plan et conférence de chargement, approche, regroupement, stockage, conditionnement du fret, manutention et arrimage des charges) ;
 - administratif (manifestes, documents douaniers) ;
 - financier ;
 - contentieux.

Le soutien des forces en transit sur une plate-forme incombe au chef de district ou de détachement de cette plate-forme. Ce soutien concerne aussi bien le soutien du personnel en transit (alimentation, hébergement, santé, ...) que celui du matériel (maintien en condition, manutentions diverses, ...). Le chef de district ou de détachement prend toutes les mesures destinées à assurer ce soutien dans les meilleures conditions de coût, d'efficacité et de sécurité. À ce titre, après avoir épuisé les ressources disponibles des commandements militaires territorialement compétents, il peut avoir recours, après accord du CMT, aux capacités du secteur civil. Les dépenses afférentes à ce type de soutien sont mises à la charge de l'armée ou de la direction dont relèvent les forces bénéficiaires de la prestation, suivant la procédure décrite en annexe III.

Le convoiage est réalisé par des équipes appartenant aux organismes de transit interarmées.

3.2.2.2. Spécificités des détachements.

Les détachements sont placés sous contrôle opérationnel du commandant de théâtre pour l'accomplissement de leur mission.

À ce titre, ils rendent compte au commandant de théâtre du déroulement des opérations de transit et notamment de toutes les questions relatives à l'utilisation et à l'occupation des plates-formes de débarquement ou d'embarquement inter-théâtres.

Ces détachements ont pour mission d'exécuter le plan de transport dans les conditions décidées par l'EMA. Ils rendent compte de leur activité au CMT dont ils reçoivent les directives. Cette mission doit être suffisamment explicite, et notamment préciser le cadre espace-temps des responsabilités confiées aux chefs de détachement.

Destinés à accueillir la force projetée, ces détachements de transit interarmées doivent faire partie des premiers éléments projetés. Un responsable de chaque chaîne activée est intégré à l'élément précurseur de la force afin de préparer l'arrivée des détachements de transit interarmées sur les plates-formes du théâtre considéré. Ils sont soutenus par la force projetée, et dans un deuxième temps, bénéficient des prestations de service commandées par l'EMA aux opérateurs civils tributaires des marchés.

3.2.3. Coordination.

Les chefs des PC avancés, les chefs de district et de détachement, ont autorité pour régler localement les problèmes de coordination qui ne nécessitent pas l'intervention du niveau central.

Dans le cas où un embranchement particulier ferroviaire est inclus dans une plate-forme maritime ou aérienne, le chef de district ou de détachement, responsable unique de cette plate-forme, dispose en renforcement d'un organisme spécialisé en transit de surface (ferroviaire) fourni par le CFLT (19). L'insertion, dans le trafic général de la SNCF, des marches ferrées(20) de post-acheminement à partir de cette plate-forme intermodale est de la responsabilité du CMT, en concertation avec les structures de mise en œuvre des transits (districts, détachements).

Lors d'un rapatriement, des zones de regroupement et d'attente peuvent être mises en œuvre sur le théâtre d'opérations par le commandant de la force avec ses moyens organiques. Ces ZRA demeurent sous la responsabilité du commandant de la force et n'entrent pas dans le champ d'application du présent document.

4. RESPONSABILITÉS COMPLÉMENTAIRES.

Les organismes de mise en œuvre des AS jouent le rôle d'expert pour les questions relatives aux équipements spécifiques.

4.1. Formation du personnel.

L'instruction et l'entraînement sont des prérogatives du commandement organique au profit de leur personnel, mais également, dans le cadre de protocoles, de ceux des autres armées.

Bien que cela ne soit pas leur mission prioritaire, certaines unités de l'armée de terre (GTAPI, 1^{er} RTP) et de la marine (escales aériennes marine) entretiennent une compétence en matière de transit aérien et peuvent être amenées à fournir des modules de renfort temporaire au profit de la chaîne des transits interarmées aériens. Il est donc nécessaire de rechercher une cohérence dans la valeur et le contenu des diverses qualifications existant dans les armées.

À cette fin, l'armée de l'air, responsable fonctionnel des unités de transit interarmées aérien, assure la direction des formations spécifiques et associe les autres armées à la définition de leur contenu.

De la même manière, l'armée de terre assure la direction des formations spécifiques aux transits de surface et maritime. Certaines formations spécifiques sont externalisées.

Si la BTI et le 519^e RT participent activement à la formation des spécialistes en transit maritime, certaines actions de formation sont conduites au sein des écoles de la logistique et du train (ELT).

4.2. Équipement - maintenance.

Le suivi de la disponibilité du matériel technique spécifique est confié à chaque chaîne.

Ces moyens spécifiques sont ceux permettant la palettisation et la conteneurisation du fret, la manutention des conteneurs et le levage des charges sur tous les sites de transit.

La définition des équipements nécessaires est à la charge des organismes de mise en œuvre des AS. Leur réalisation peut être obtenue par location ou dotation. Dans ce dernier cas, un plan annuel d'équipement sera proposé aux autorités organiques. Les frais de location, qui doivent répondre à un besoin exceptionnel, sont imputés aux armées ou services d'appartenance des forces en transit.

4.3. Banques de données.

Les études de faisabilité, la planification et la conduite des opérations de transport et de transit rendent nécessaire la maîtrise d'un certain nombre d'informations.

À cette fin, la constitution et l'entretien de banques de données spécialisées sont confiés au CMT.

Ces banques de données portent sur les domaines suivants :

- ressources en équipements techniques spécialisés utilisables au sein des armées ;
- recensement des infrastructures utilisables aux niveaux national et international ;
- données techniques relatives aux vecteurs adaptés aux besoins des armées ;
- données techniques relatives aux équipements aérotransportables.

Ces éléments rassemblés dans une base de données sont accessibles à tous. La ressource en personnel (niveau mise en œuvre) est suivie par les centres opérationnels.

4.4. Études.

Le CMT et ses organismes de mise en œuvre entretiennent un savoir-faire particulier au sein du ministère de la défense.

À ce titre, le CMT est associé aux études prescrites par l'EMA. Il peut faire appel à ses organismes subordonnés pour emploi en tant que de besoin.

En tant qu'expert et sur décision de l'EMA ou de leur état-major organique, le personnel du CMT peut être amené à participer aux groupes de travail nationaux et internationaux relatifs à ses domaines de compétence et aux travaux de planification opérationnelle.

S'agissant des équipements, sous responsabilité de leur armée, les organismes de mise en œuvre expriment des besoins et participent à l'évaluation et au choix du matériel technique spécialisé.

Lorsque ce matériel fait l'objet d'une étude ou d'un programme interarmées, le besoin et la participation à l'évaluation se font sous le couvert du CMT.

L'expression de besoins et la participation à l'évaluation et au choix de systèmes d'information nécessaires à l'AS et au transit opérationnel sont de la responsabilité du CMT.

Pour le ministre de la défense et par délégation :

*Le général de corps d'armée,
sous-chef état-major « organisation » de l'état-major des armées,*

Jean-Pierre BANSARD.

(1) Centre interarmées de la coordination de la logistique en opérations.

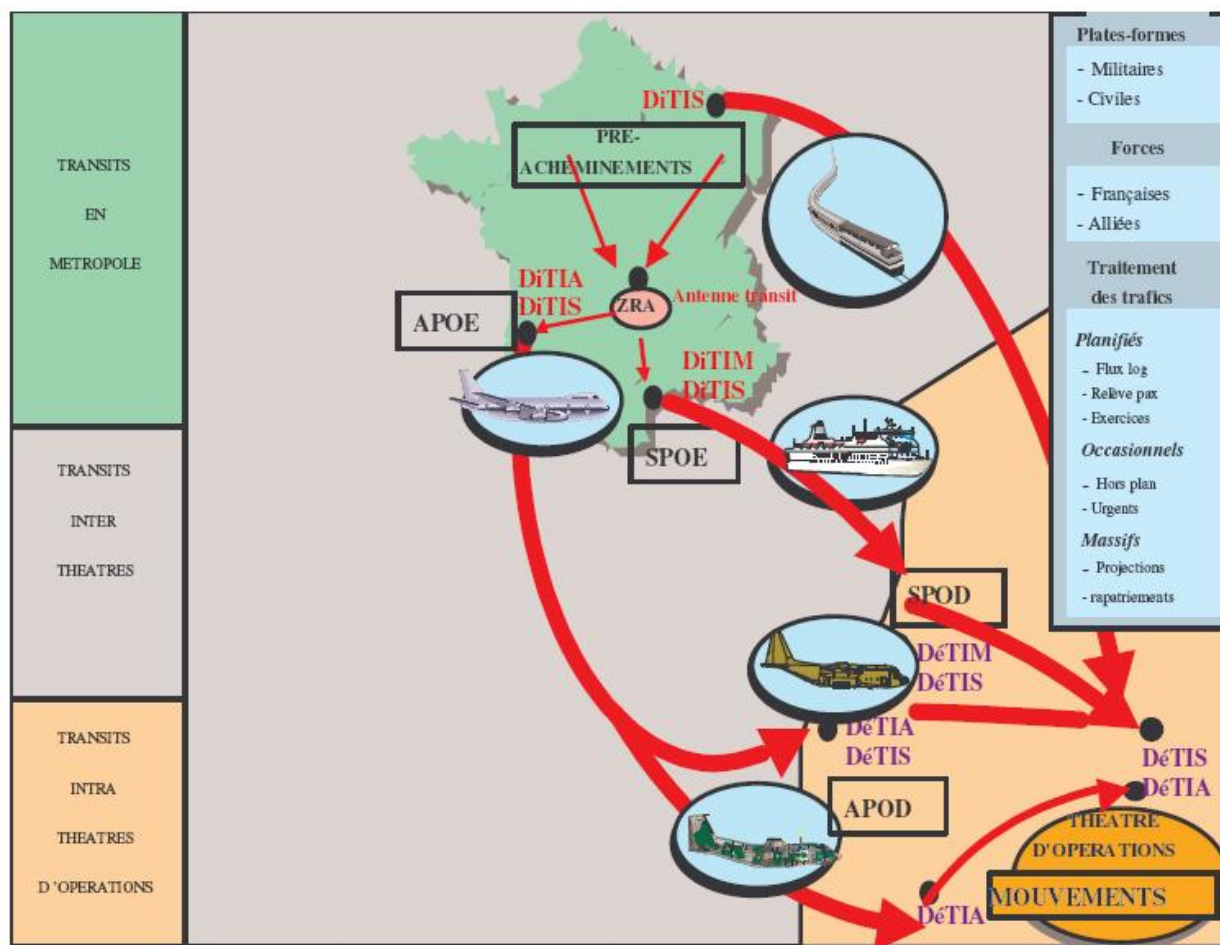
(2) Centre multimodal des transports.

(3) Glossaire interarmées de terminologie opérationnelle : PIA 00-401 du 8 mars 2007.

(4) Pour ce qui n'est pas du domaine du CPCO (acheminements stratégiques hors opérations extérieures ou intérieures).

- (5) La BTI et le 519e RT seront restructurés à l'été 2009 pour former l'OVIA T 519e RT en charge des transits et du transbordement maritimes.
- (6) District de transit aérien en région parisienne.
- (7) Groupement de transit et d'administration des personnels isolés.
- (8) 1er RTP : 1er régiment du train parachutiste.
- (9) Transport de chalands et de débarquement.
- (10) Batiment de projection et de commandement
- (11) Multinational coordination centre Europe
- (12) Centre de coordination interarmées des transports transits mouvements.
- (13) Multinational movement coordination centre
- (14) SPOE/D : sea port of embarkation/diseembarkation.
- (15) Se reporter à la PIA 04-201 chap. 6.
- (16) Hors opérations, le CMT planifie, programme et conduit l'acheminement stratégique.
- (17) Hors billetterie passagers et transport fret par voie aérienne civile.
- (18) Hors billetterie passagers, transport fret par voie aérienne civile et voie maritime commerciale.
- (19) Commandement de la force logistique terrestre.
- (20) Créneau d'entrée et de sortie sur le réseau ferré des rames militaires.

ANNEXE I.
CHAÎNE DES ACHEMINEMENTS STRATÉGIQUES.



ANNEXE II.
PROCÉDURE DE MISE EN RECOUVREMENT DES DÉPENSES.

Le chef de district ou de détachement informe l'organisme dont il relève, le CMT et l'EMA (CPCO/J8), des mesures prises pour assurer le soutien des forces en transit et des dépenses afférentes. Lorsque la plate-forme est située sur un théâtre, le commissariat de l'état-major des forces en transit reçoit également ces éléments d'information.

Le chef du centre opérationnel spécialisé transmet à l'armée d'appartenance ou aux directions de service dont dépendent les forces, la teneur des dépenses engagées au titre du soutien. Il tient informé l'EMA (CPCO/J8).

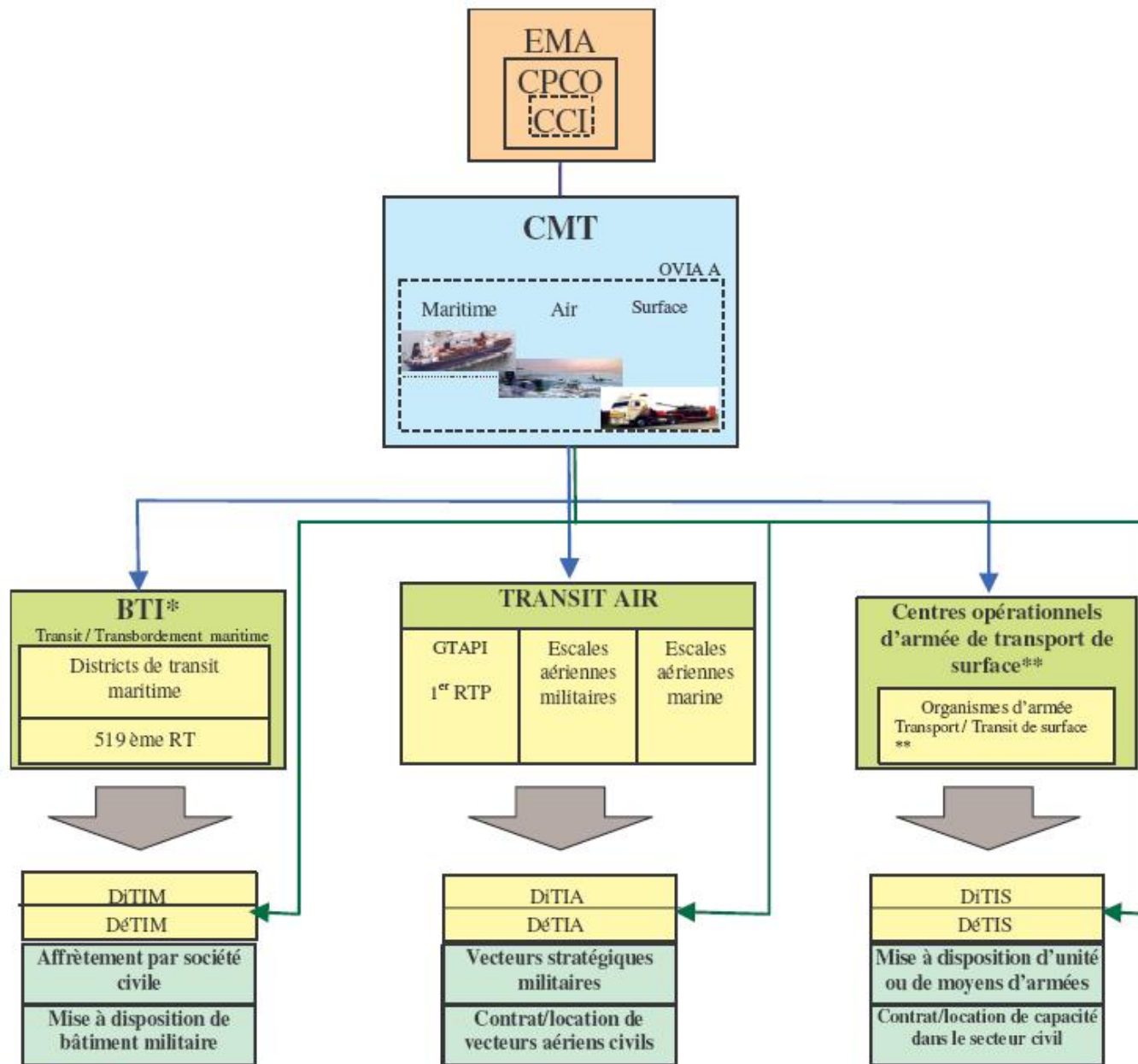
Les services transmettent aux chefs de centre opérationnel spécialisé, pour certification, les documents nécessaires au règlement des dépenses de soutien.

Les chefs de chaîne attestent la bonne exécution du service et renvoient les factures et pièces justificatives nécessaires pour paiement de ces dépenses.

Le règlement des dépenses est assuré par les services du commissariat de l'armée ou de la direction de service dont relèvent les forces en transit pour ce qui concerne l'hébergement et l'alimentation des forces.

En revanche, les dépenses afférentes aux opérations de chargement, déchargement et saisissage doivent être certifiées par le chef de district ou de détachement et transmises au CMT. Celui-ci, après vérification de l'éligibilité de la dépense au budget interarmées, et au vu des pièces justificatives ordonnera l'imputation des dépenses sur la ligne de crédit interarmées.

ANNEXE III.
ORGANISATION SYNOPTIQUE.



→ Chaînes AS permanente et temporaire

* dissolution de la BTI à l'été 2009.

** restructuration en OVIAT 2009-2010.