Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Conforme à l'original produit,
Début du texte, page suivante.

BULLETIN OFFICIEL DES ARMEES

Edition Chronologique n°34 du 20 août 2010

PARTIE PERMANENTE
Armée de l'air

Texte n°12

CIRCULAIRE N° 10055/DEF/SIMMAD/SDTL
relative à la préparation, la mise en état de conservation et l'entretien des aéronefs de la défense placés en position de retrait de service.

Du *2 juillet 2010*

STRUCTURE INTÉGRÉE DU MAINTIEN EN CONDITION OPÉRATIONNELLE DES MATÉRIELS AÉRONAUTIQUES DU MINISTÈRE DE LA DÉFENSE : *département « ingénierie et réglementation du maintien en condition opérationnelle » ; bureau « réglementation juridique ».*

CIRCULAIRE N° 10055/DEF/SIMMAD/SDTL relative à la préparation, la mise en état de conservation et l'entretien des aéronefs de la défense placés en position de retrait de service.

Du 2 juillet 2010

NOR D E F L 1 0 5 1 5 3 1 C

Références :

Code de la défense - partie réglementaire, III.
Arrêté du 4 décembre 2000 (BOC, p. 5284 ; JO du 5, p. 19279. ; BOEM 114.2.1, 560.1.2, 590.1.3, 652-5.4) modifié.
Instruction générale n° 125/DEF/EMA/PLANS/COCA – n° 1516/DEF/DGA/DP/SDM du 26 mars 2010 (BOC N° 15 du 15 avril 2010, texte 4. ; BOEM 410.12.1).
Instruction n° 6/DEF/SIMMAD/SDTL du 12 juin 2008 (BOC N° 32 du 22 août 2008, texte 6. ; BOEM 103.2.1.1, 170.1.1, 563.2.1, 564.1.1, 652-5.4, 712.1, 723.2).
Instruction n°2/DEF/SIMMAD/SDTL du 25 mai 2010 (n.i. BO).
Instruction interministérielle dite « Instruction FRA M, 145, 66 et 147 » (n.i. BO).
Circulaire technique n° 1RA du 16 juin 1993 (n.i. BO).
Dictionnaire de terminologie du ministère de la défense [(RRA 100) (n.i. BO)].
Note n° 5213/DEF/SIMMAD/DIR/BDD du 2 avril 2009 (n.i. BO).
Circulaire technique n° 404064/DEF/SIMMAD/SDTL/TECH/DOC du 12 mai 2009 (n.i. BO).

Pièce(s) Jointe(s) :

Six annexes.

Classement dans l'édition méthodique : BOEM 103.2.1.1, 915-41

Référence de publication : BOC N°34 du 20 août 2010, texte 12.

SOMMAIRE

1. INTRODUCTION.

1.1. Préambule.

1.2. Contexte général.

1.3. Objet du document.

1.4. Champ d'application.

2. RAPPELS CONCERNANT LE RETRAIT DU SERVICE.

2.1. Définition et objectifs.

2.2. Standards de réforme.

2.3. Organisation.

2.4. Traçabilité des actions réalisées et de l’état de l’aéronef.

2.5. Établissement de la cartographie des matières dangereuses.

3. OBJECTIFS ET PROCESSUS DE LA MISE EN POSITION RDS 1.

3.1. Objectifs.

3.2. Prélèvements.

3.3. Opérations requises.

3.4. Traçabilité des actions menées.

3.5. Contrôle avant reclassement en RDS 2.

4. ENTRETIEN ET CONSERVATION DES AÉRONEFS RDS 2.

4.1. Chronologie et principes généraux.

4.2. Entretien des aéronefs.

4.3. Suivi administratif et documentaire.

4.4. Prélèvements de matériels sur aéronefs.

4.5. Règles de sécurité.

5. OBJECTIF ET PROCESSUS DÉTAILLÉ DE LA DÉCONSTRUCTION.

5.1. Généralités.

5.2. Remise à l'administration des domaines aux fins de déconstruction.

5.3. Déconstruction/démantèlement par la structure intégrée du maintien en condition opérationnelle des matériels aéronautiques du ministère de la défense.

6. BESOINS DE CONSERVATION DU PATRIMOINE.

7. CESSION À UNE ARMÉE ÉTRANGÈRE.

8. FINANCEMENT DES OPÉRATIONS.

9. SUIVI ET MISE À JOUR.

ANNEXE(S)

ANNEXE I. OPÉRATIONS EFFECTUÉES DURANT LA PHASE RETRAIT DÉFINITIF DU SERVICE CATÉGORIE 2.

ANNEXE II. MODÈLE DU DOSSIER DE TRANSFERT DE L’AÉRONEF.

ANNEXE III. MODÈLE DE FEUILLE DE CONTRÔLE D'UN AÉRONEF RETRAIT DU SERVICE CATÉGORIE 1.

ANNEXE IV. MESURES DE SANTÉ, ET SÉCURITÉ AU TRAVAIL À METTRE EN PLACE POUR UNE ACTIVITÉ SUR AÉRONEF RETRAIT DÉFINITIF DU SERVICE CATÉGORIE 2 ET ANALYSE DES RISQUES.

ANNEXE V. TEXTES DE RÉFÉRENCE ET DOCUMENTATION DE SANTÉ, ET SÉCURITÉ AU TRAVAIL.

ANNEXE VI. GLOSSAIRE ET ACRONYMES.

1. INTRODUCTION.

1.1. **Préambule.**

Conformément à l'instruction citée en référence 3, le stade de retrait du service est placé sous la responsabilité de l'autorité désignée en fonction du scénario de retrait du service retenu [chef d'état-major des armées (CEMA) ou direction générale de l'armement (DGA)].
La présente circulaire traite des dispositions prises par les états-majors et la structure intégrée du maintien en condition opérationnelle des matériels aéronautiques du ministère de la défense (SIMMAD) et, sous l'autorité de celle-ci, par les unités concernées, dès lors que des responsabilités relatives aux activités de retrait du service lui sont confiées.

1.2. **Contexte général.**

En fin du stade d'utilisation, faisant suite à l'approbation du dossier de retrait du service (DRS) et au lancement concomitant du stade de retrait du service, l'état-major des armées ou par délégation l'état-major concerné prononce les décisions de retrait du service actif des aéronefs de sa responsabilité. Ces documents permettent, entre autres, de tenir à jour l'inventaire des matériels concernés par les opérations de cessions à l'export, de conservation au titre du patrimoine ou de déconstruction.

Concernant cette dernière activité, de nombreux textes et recommandations de portée internationale, européenne ou française, adoptés ou en passe de l'être, introduisent des exigences techniques et juridiques supplémentaires concernant la protection de l'environnement et du personnel.

Les principes généraux édictés par la présente circulaire régissent les dispositions techniques à appliquer et ont pour objectifs principaux :

- de préserver l'aéronef retiré du service et les équipements qui le composent contre les détériorations progressives dues aux intempéries (stockage sous enceinte à hygrométrie contrôlée), ainsi que les constituants sensibles (batteries, ...), jusqu'à la destination finale fixée ;

- de respecter l'environnement dans les sites de stationnement ;

- de permettre à l'État, la valorisation financière optimale de l'aéronef transféré ou à déconstruire dans des conditions nominales de sécurité pour le personnel comme pour l'environnement ;

- de faciliter les opérations de déconstruction et de recyclage des aéronefs en fin de vie par l'adoption de bonnes pratiques tout au long du processus de retrait du service.

L'objectif à long terme (en particulier en ce qui concerne les aéronefs de nouvelle génération) est une réduction progressive de l'usage de toute matière dangereuse du stade d'élaboration à celui de retrait du service. Ce point est traité au sein de l'équipe de programme intégrée (EDPI) dans le cadre des nouveaux programmes.

1.3. **Objet du document.**

Les dispositions de la présente circulaire visent à préciser :

- les conditions et modalités techniques de préparation, d'entretien et de mise en état de conservation des aéronefs retirés du service en 1re et 2e catégorie (classement « RDS 1 » et « RDS 2 ») ;

- les responsabilités des différents acteurs du ministère de la défense en la matière.

1.4. **Champ d'application.**

Les dispositions de cette circulaire sont destinées à être mises en œuvre sur les aéronefs que les états-majors ont décidé de retirer du service aux fins de cession ou en vue de leur déconstruction, de leur mise à disposition au profit d'un musée, d'une association, d'un organisme de formation professionnelle ou pour une mise en exposition statique au sein d'une emprise du ministère de la défense. Ces dispositions complètent celles de l'instruction n° 6 relative au retrait du service des matériels aéronautiques du périmètre de gestion de la SIMMAD citée en référence 4.

Les cessions à des armées étrangères entrent dans le cadre des accords intergouvernementaux.

2. RAPPELS CONCERNANT LE RETRAIT DU SERVICE.

2.1. **Définition et objectifs.**

La gestion des aéronefs en fin de vie fait appel à deux jalons distincts, le retrait du service catégorie 1 (RDS 1) et le retrait définitif du service (RDS 2), introduits dans l'instruction citée en référence 4 :

RDS 1 : matériels retirés du service, cessibles à des forces étrangères, dont les états-majors ou la DGA conservent la responsabilité. Ces matériels doivent faire l'objet de conditions de stockage adaptées pour en sauvegarder l'état (1).

RDS 2 : matériels retirés du service, non cessibles à des forces étrangères, dont les états-majors ou la DGA délèguent à la SIMMAD la gestion jusqu'à la sortie définitive des comptes de l'État. Ces matériels peuvent, selon le cas, servir de cellule de grande prévoyance (2).

En pratique, les étapes RDS 1 et RDS 2 sont d'une durée variable selon le type d'aéronef, et peuvent se chevaucher. Cette durée correspond à la période de déflation du parc complet. Ainsi, les classements RDS 1 et RDS 2 peuvent cohabiter au sein d'un même parc, en fonction des perspectives de cession à l'export et des besoins logistiques des derniers aéronefs en ligne de vol.

Les états-majors ou la DGA sont responsables des décisions de placement des aéronefs en position de retrait du service, et des évolutions de la position RDS 1 à RDS 2. Ces dispositions sont décrites dans le dossier de retrait du service (DRS), élaboré et entretenu par la structure en charge de la maîtrise d'ouvrage du soutien en service (structure de soutien ou DGA), et débutent dès son approbation conformément à l'instruction citée en référence 3.

Les aéronefs classés RDS 1 étant destinés à d'éventuels prospects export sont maintenus complets. Il est également recommandé de les placer sous enceinte à hygrométrie contrôlée, ce afin de préserver leur état général. Le retrait définitif dont il est question dans les paragraphes ci-dessous ne concerne donc que les aéronefs classés RDS 2, c'est-à-dire ceux pour lesquels il n'y a plus de potentialité export, soit du fait de leur vétusté, soit du fait des prélèvements effectués en vue d'assurer le soutien du reste du parc en service. Les aéronefs RDS 2 peuvent toutefois servir si besoin de réservoir de pièces détachées pour la constitution ou le complément de lots de soutien (3) aux aéronefs RDS 1 au profit de prospects export.

Les objectifs poursuivis par la SIMMAD pour un aéronef qui doit être retiré du service (RDS) sont :

- la fourniture d'une analyse, à mener dès la décision prise de la date de RDS d'un aéronef, afin de n'engager que le strict nécessaire en terme de régénération de potentiel et de finances sur le parc restant en vue de maintenir la capacité opérationnelle telle que projetée par l'état-major concerné ;

- l'information à l'ensemble des autorités et organismes concernés de la destination prévue, afin d'orienter et d'optimiser les travaux de gestion de fin de vie et de préparation à la déconstruction ;

- la mise en place par l'autorité organique responsable de la mise en œuvre d'un cadre d'actions et d'un calendrier adapté pour préparer la mise en sécurité selon la destination choisie ;

- la valorisation financière optimale de l'aéronef vendu ou à déconstruire dans des conditions nominales de sécurité pour le personnel comme pour l'environnement.

2.2. **Standards de réforme.**

Dans le cadre de la fin de vie, les éléments critiques (matériels dont le numéro de nomenclature OTAN est porté à l'État 4 [(4)], matériels identifiés avec risque d'obsolescence par le biais des alertes fournies dans les marchés de MCO, etc.) font l'objet d'une procédure de dépose de l'aéronef afin de venir compléter les stocks des armées pour le soutien des aéronefs restant en service (cas des références mono-applicables comme des multi-applicables).

Ces prélèvements visent de surcroît à réaliser les démarches réglementaires de retrait des matières dangereuses (amiante, petit nucléaire diffus, etc.) préalables à toute mise à disposition, cession ou déconstruction, ainsi qu'à leur retrait administratif et comptable des inventaires.

Le standard de réforme peut prendre plusieurs types, fonction de la destination finale identifiée pour l'aéronef (au titre d'un classement RDS 1, au titre d'une exposition statique sur stèle au sein d'une emprise défense, au titre d'une mise à disposition d'une association ou d'un musée). Il peut être amendé (nouvelle obsolescence, sur-stock au bout de quelques années, etc.) au cours de la période de déflation du parc concerné (et donc du retrait du service).

2.3. **Organisation.**

La commission de retrait du service (CRDS), constituée sur décision des états-majors ou de la DGA (ou sur proposition de la SIMMAD), présidée par un officier supérieur de la SIMMAD, assure le suivi du traitement des aéronefs en fin de vie (*Cf.* référence 4). Elle met en œuvre les orientations données par les états-majors et propose, si elle n'a pas déjà été fixée, la destination finale des aéronefs : mise en position RDS 1 ou RDS 2, cession à une armée étrangère, mise à disposition d'un musée pour la préservation du patrimoine, remise à l'administration des domaines pour vente avec réutilisation civile, ou finalement, déconstruction.

Ses fonctions générales sont les suivantes :

- piloter la rédaction du plan de qualification du processus de déconstruction et la qualification de ce processus lorsqu'une telle qualification est exigée par la réglementation, conformément à l'instruction citée en référence 3 ;

- tenir à jour l'inventaire des aéronefs objet du retrait du service (à partir du nombre acheté *via* les marchés d'acquisition, des destructions, des cessions, etc.) ;

- prendre en compte les besoins exprimés par les états-majors de cession d'aéronefs à des armées étrangères ou de mise à disposition de musées (*via* le processus avec les délégués au patrimoine) ;

- proposer le site de stationnement des aéronefs RDS ;

- gérer la fin de vie par la définition du standard de réforme et les prélèvements induits ;

- proposer les priorités de déconstruction ;

- rédiger annuellement, dans le cadre de l'EDPI, le dossier de suivi en retrait du service (DSrs) ;

- faire mettre en œuvre par l'organisme de gestion de maintien en navigabilité (OGMN) les procédures de retrait du registre d'immatriculation de la direction de la sécurité aéronautique d'État (DSAE) et de retrait définitif du certificat de navigabilité (CdN) ;

- rédiger, dans le cadre de l'EDPI, le dossier de clôture (DC) du stade de retrait du service qui intègre le coût global constaté à terminaison.

Le président de la commission répartit les travaux à effectuer entre les unités de maîtrise d'œuvre, les délégués au patrimoine, les états-majors d'armées, la DGA et la SIMMAD. Il charge le responsable de flotte de la SIMMAD d'engager sur les lignes budgétaires concernées les marchés publics nécessaires aux opérations techniques (cartographie matières dangereuses, retrait éventuel de produits contenant des matières dangereuses, attestation amiante par société extérieure à la défense, mesures d'empoussièrement pour les aéronefs anciens, transport, déconstruction, élimination, etc.).

Il fait établir par le bureau « prêts-cessions-élimination » de la SIMMAD le procès-verbal d'aliénation destiné à l'administration des domaines dans le cas de cession via ses services.

Le président de la commission fait assurer par le groupe d'entretien, de réparation et de stockage aéronefs [(GERSA) (pour l'armée de l'air)] ou par les dernières unités détentrices du matériel concerné (pour les autres armées), toutes les opérations de démontage des matériels inscrits dans le standard de réforme, qui impliquent un suivi comptable, ainsi que les opérations préparatoires de mise en conservation selon la réglementation.

Le GERSA (pour l'armée de l'air) ou l'unité désignée (pour les autres armées) a la responsabilité sur les aéronefs RDS 1 :

- d'effectuer les opérations de stockage conformément à la documentation technique des matériels (5) ;

- de mener toute action visant à préserver l'état du matériel en vue de son réemploi potentiel.

Le GERSA (pour l'armée de l'air) ou l'unité désignée (pour les autres armées) a la responsabilité sur les aéronefs RDS 2 :

- d'effectuer les opérations de dégazage et d'inertage sur les différents réservoirs (6) ;

- de supprimer les sources d'énergie ;

- de réaliser la mise au standard de réforme (retrait des éléments contenant du petit nucléaire diffus, des matériels critiques, etc.) ;

- de suivre l'inventaire des matières dangereuses par leur identification, leur localisation et quantification [dont amiante *via* le PCAT (projet de cartographie amiante type SIMMAD)] ;

- de constituer le dossier de transfert (*Cf. infra*).

Les tâches sont détaillées en annexe I.

2.4. **Traçabilité des actions réalisées et de l'état de l'aéronef.**

Durant la phase de retrait du service, la première unité en charge de la mise au standard de déconstruction élabore la version initiale du dossier de transfert (*Cf.* modèle en annexe II.) qu'elle transmet au commandant d'unité final en charge du transfert de responsabilité vers l'acheteur ou le déconstructeur. Le dossier de transfert est amendé et complété au fil des transferts de responsabilité et des évènements : sa version est ainsi incrémentée.

2.5. **Établissement de la cartographie des matières dangereuses.**

Pour les nouveaux aéronefs, l'inventaire des matières dangereuses de l'aéronef doit faire l'objet d'un livrable du constructeur au titre des marchés de développement puis du ou des marchés de production en ce qui concerne sa mise à jour éventuelle. Il est entretenu par la SIMMAD à partir du stade d'utilisation.

Toutefois, l'identification exhaustive de toutes les substances constitutives des aéronefs devient de plus en plus nécessaire car la probabilité de l'occurrence du bannissement d'une substance jugée banale et non répertoriée à la construction, augmente avec la durée de vie des matériels (actuellement en croissance au dessus de 30 ans).

Concernant les aéronefs déjà livrés aux forces, chaque état-major d'armée fixe à la SIMMAD ses priorités en matière de réalisation de ces cartographies. L'inventaire des matières dangereuses de l'aéronef est initié par la SIMMAD, sur le canevas de la note en référence 9 (7) avec le concours des unités de gestion de maintien de la navigabilité (UGMN) et du GERSA pour l'armée de l'air, ou de l'unité détentrice de l'aéronef pour les autres armées, et, pour ce qui la concerne, l'autorité technique.

Ce type d'état des lieux, sous forme d'inventaire, constitue, lors de l'élaboration des spécifications techniques de déconstruction, l'un des éléments techniques importants du marché public. En effet, il permet :

- de donner les informations nécessaires pour que, le moment venu, le démanteleur puisse respecter les règles environnement et santé, sécurité au travail [(SST) (santé, sécurité au travail)] ;

- de s'assurer que l'entreprise de recyclage pressentie a les capacités techniques et réglementaires *ad hoc* ;

- au service de l'État en charge du marché public, de viser une juste négociation de la prestation.

L'identification, le repérage et la quantification des matières confirmées amiantées sont effectués soit au travers d'une prestation demandée au constructeur de l'aéronef, soit au travers d'une analyse initiée par la SIMMAD/bureau développement durable (BDD) à partir des éléments recueillis dans les systèmes d'information logistique et dans la documentation technique.

3. OBJECTIFS ET PROCESSUS DE LA MISE EN POSITION RDS 1.

3.1. **Objectifs.**

Les opérations de préparation d'un aéronef placé en position RDS 1 doivent permettre :

- la meilleure conservation de l'aéronef pour une cession onéreuse potentielle ;

- la valorisation financière future de l'aéronef à déconstruire dans des conditions nominales de sécurité pour le personnel comme pour l'environnement, anticipant un éventuel transfert de la position RDS 1 vers RDS 2.

Les différentes mesures techniques ont pour but de protéger l'aéronef et ses installations contre les détériorations de toutes sortes dues aux effets du temps et des intempéries.

Elles sont menées sous la responsabilité de son autorité organique, qui désigne un responsable (GERSA pour l'armée de l'air et commandant d'unité pour les autres armées). Celui-ci a la responsabilité du ou des aéronefs gardiennés.

3.2. **Prélèvements.**

L'intégrité des aéronefs classés dans cette catégorie doit être conservée. Tout prélèvement envisagé fait l'objet d'une demande officielle de la SIMMAD ou de la maîtrise d'œuvre (*via* la SIMMAD) à l'état- major concerné.

3.3. **Opérations requises.**

Les opérations visent globalement à mettre l'aéronef dans un état sûr (lieu, mise en sécurité de l'aéronef) et selon la destination prévue. Elles sont détaillées dans la documentation technique constructeur : stockage courte durée, stockage longue durée, stockage sous enceinte à hygrométrie contrôlée (EHC), stockage sous housse à hygrométrie contrôlée (HHC), etc.

3.4. **Traçabilité des actions menées.**

Les travaux de mise en état de conservation sont inscrits dans le détail sur les documents techniques de l'aéronef ainsi que sur le dossier de transfert.

Si son réemploi après vente est envisagé, les documents complémentaires suivants sont établis :

- la fourniture du projet de cartographie amiante type (PCAT) ou l'attestation de diagnostic amiante par un organisme extérieur à la défense ;

- la liste des équipements soumis à vérification périodique en précisant ceux dont la conformité est dépassée ;

- la liste des équipements de sécurité de l'aéronef ;

- la liste des substances dangereuses.

Un procès-verbal des actions menées est créé par le responsable désigné de l'aéronef (*Cf.* modèle en annexe III.). Un exemplaire est transmis à la SIMMAD avec copie à l'autorité organique.

Ce document précise :

- les caractéristiques générales de l'aéronef ;

- l'unité, le chef d'organisme, l'autorité organique en charge de la conservation ;

- l'historique des travaux de stockage effectués ;

- la composition de l'aéronef dans le cas de prélèvements acceptés par l'état-major (mention des documents officiels d'autorisation) ;

- les conditions techniques de cession ou d'enlèvement (transportabilité, capacité à prendre les airs, retrait des articles contrôlés de la sécurité des systèmes d'information (ACSSI), des équipements de chiffrement, ou comportant des éléments protégés, etc.) ;

- tous les renseignements pertinents estimés nécessaires.

3.5. **Contrôle avant reclassement en RDS 2.**

Le dossier de transfert, élaboré par le dernier commandant d'unité, vérifié par le GERSA pour l'armée de l'air, est signé par l'autorité organique en charge de l'aéronef.

L'autorité organique rend compte et transmet au président de la commission de retrait du service :

- l'état général de l'aéronef ;

- l'inventaire des tâches de stockage et des contraintes éventuelles à passer en classement RDS 2 (prélèvements, limites de fonctionnement, etc.) ;

- le dossier de transfert accepté.

L'aéronef demeure sous la responsabilité de l'autorité organique en charge des opérations liées au classement RDS 2. Elle désigne un commandant d'unité (GERSA, flottille, régiment, unité technique) qui sera responsable des tâches de préparation à la déconstruction qui interviendront ultérieurement.

4. ENTRETIEN ET CONSERVATION DES AÉRONEFS RDS 2.

4.1. **Chronologie et principes généraux.**

La chronologie de principe est la suivante :

- au retrait du service catégorie 2, l'aéronef est soit :

  - regroupé sur le site de Châteaudun si les conditions réglementaires et la place disponible le permettent ;

  - maintenu sur son site de fin d'activité afin de disposer du personnel qualifié (unité détentrice, GERSA pour l'armée de l'air, unité désignée par l'état-major concerné ou la DGA, chacun en ce qui les concerne) pour effectuer les tâches de :

    - démontage de sous-ensembles en vue de leur transfert vers les entrepôts ou magasins de stock ;

    - réalisation des tâches de sécurisation et de préparation à la déconstruction, selon la destination finale ;

    - réalisation de toute action de gestion de fin de vie jugée utile par l'unité utilisatrice, entreprise avec l'aval de la SIMMAD.

- à l'issue, l'aéronef est positionné en attente d'une destination ultime. Sa surveillance est alors du ressort du site sur lequel il est entreposé.

La documentation technique en possession du dernier utilisateur est reversée selon les directives du gestionnaire (*Cf.* instruction en référence 5 (7)). La documentation de suivi et de contrôle de chaque aéronef doit être conservée dans les conditions fixées au paragraphe M.A.305.h de l'instruction citée en référence 6 (7).

Les aéronefs RDS 2 qui se trouvent en attente de leur destination finale, doivent faire l'objet d'une surveillance régulière et, si nécessaire, de mises à niveau. Les autorités organiques désignent les unités en charge de ces aéronefs (GERSA, unités) et prescrivent les mesures pour leur entretien et leur conservation conformément aux directives SIMMAD et à la documentation technique. Le commandant d'unité en charge de la surveillance des aéronefs assure alors les responsabilités d'organisme utilisateur, incluant la coordination générale des mesures de prévention.

4.2. **Entretien des aéronefs.**

Il n'est en général pas effectué d'entretien technique particulier sur ces aéronefs à l'exception des travaux nécessaires :

- à la protection de l'environnement ;

- à leur préparation particulière en vue de leur destination ultérieure (patrimoine, instruction, déconstruction, etc.) ;

- au maintien de leur capacité à être transporté quand cela est encore possible (démontage effectué selon la documentation technique de l'aéronef).

Lorsqu'une intervention de mise à niveau est exprimée par l'unité en charge de la surveillance (conservation d'une bonne présentation générale ou nettoyage par exemple), l'unité responsable réalise les prestations de son niveau et organise le concours des unités et services compétents ou d'entreprises extérieures, dans ce dernier cas *via* la SIMMAD.

4.3. **Suivi administratif et documentaire.**

L'unité responsable tient à jour le dossier de transfert de chaque aéronef. Elle y fait figurer de façon chronologique :

- les opérations effectuées ;

- la liste du matériel prélevé ;

- des photos numériques sur l'évolution de l'état de la cellule ;

- ainsi que tout élément nouveau pouvant revêtir une importance pour la destination finale.

4.4. **Prélèvements de matériels sur aéronefs.**

Les prélèvements autorisés par la SIMMAD de matériel sur des aéronefs (8) RDS 2 en attente de déconstruction sont enregistrés et réalisés par l'unité détentrice qui demande si nécessaire les concours extérieurs.

4.5. **Règles de sécurité.**

Un aéronef RDS 2 doit être considéré comme potentiellement dangereux, au titre de la réglementation SST : absence de certains moyens de sécurité, difficulté d'accès des secours.

L'annexe IV. détaille les mesures de précautions à prendre. D'une manière générale toute action entreprise sur des aéronefs RDS 2 doit faire l'objet d'un maximum de précautions.

Pour ces raisons, les opérations de prélèvement sont conditionnées par l'adoption des mesures de protection individuelles définies localement, après analyse des risques.

5. OBJECTIF ET PROCESSUS DÉTAILLÉ DE LA DÉCONSTRUCTION.

5.1. **Généralités.**

Les opérations de sécurisation et de dépollution précisées en annexe I. permettent à la SIMMAD d'engager les opérations de déconstruction dans les meilleures conditions.

La SIMMAD fixe le devenir de l'aéronef et les obligations particulières auxquelles sa cession ou sa mise à disposition éventuelle est soumise. Dans cette situation, l'aéronef RDS 2 est placé sous la surveillance du commandant du GERSA ou de l'unité administrativement détentrice.

L'aéronef peut alors être :

- mis en attente de remise au service des domaines à des fins de vente ;

- utilisé pour des besoins spéciaux de l'armée considérée (préservation du patrimoine, réserve de pièces, etc.) ;

- en attente d'une déconstruction ultérieure.

Des opérations de démilitarisation ou de dénaturation (*Cf.* circulaire technique en référence 7 [7]) peuvent être éventuellement prescrites avant remise au service des domaines, à un titulaire d'un marché de déconstruction, à une association, un musée, un organisme de formation professionnelle...

5.2. **Remise à l'administration des domaines aux fins de déconstruction.**

Ces dispositions s'appliquent aux seuls aéronefs identifiés sans matériaux contenant de l'amiante (MCA) ni sources de rayonnements ionisants (SRI).

Le procès-verbal d'aliénation est établi par la SIMMAD. Il comporte les éléments constitutifs de la notice technique de l'aéronef et du cahier des charges de la vente à réaliser par les domaines :

- les caractéristiques générales de l'aéronef ;
- la documentation technique de l'aéronef ;
- l'inventaire des matériels de l'aéronef ;
- les conditions de vente et d'enlèvement de l'aéronef ;
- l'attestation de recherche amiante ;
- l'attestation d'absence de sources de rayonnements ionisants (SRI) ;
- l'attestation de démilitarisation ;
- une proposition de destination des produits de la vente [9].

Le compte rendu de la vente par les services de l'administration des domaines est transmis à la SIMMAD lorsque la vente est effective et l'enlèvement effectué par l'acquéreur sur présentation du bon d'enlèvement établi par les domaines. Ce compte rendu, établi au vu du procès-verbal de vente, est adressé pour information à l'état-major concerné.

Il précise le numéro de l'aéronef, la date et la référence de la décision de classement RDS, la date et la référence du procès-verbal de remise aux domaines, la date de vente, la date de l'enlèvement par l'acquéreur et la destination de celle-ci.

5.3. **Déconstruction/démantèlement par la structure intégrée du maintien en condition opérationnelle des matériels aéronautiques du ministère de la défense.**

Dans le cas où l'opération de déconstruction/démantèlement est confiée à la SIMMAD, celle-ci élabore le marché correspondant. Le document (référence 9 [7]) qui établit un inventaire déclaratif des produits potentiellement dangereux restant à bord de l'aéronef dont les sources faiblement ionisantes et l'amiante accessible ou intégrée dans les structures, doit être disponible pour figurer dans les documents contractuels [10] du marché de déconstruction.

6. BESOINS DE CONSERVATION DU PATRIMOINE.

Des associations ou des collectivités territoriales peuvent demander à disposer d'aéronefs dans un but de conservation patrimoniale. Ces demandes sont centralisées et instruites par les délégués au patrimoine de chaque armée. Un item dans le plan d'actions de la commission de retrait du service permet de tracer les différentes demandes et leur état d'avancement. Les modalités administratives relatives à ces mises à disposition sont réalisées par le bureau prêts/cessions/éliminations de la SIMMAD.

7. CESSION À UNE ARMÉE ÉTRANGÈRE.

Les cessions à des armées étrangères (aéronefs RDS 1 principalement) sont régies par des dispositions complémentaires de circonstances (accords intergouvernementaux) et liées à un processus particulier (11).

8. FINANCEMENT DES OPÉRATIONS.

Les marchés publics et bons de commande nécessaires durant :

- la phase de préparation à sa déconstruction ;

- la période transitoire de conservation avant le départ,

sont notifiés par la SIMMAD sur les lignes budgétaires qui lui sont affectées à cet effet.

Les besoins en matériels ou équipements complémentaires nécessaires aux unités en charge de la conservation des aéronefs RDS sont exprimés à la SIMMAD.

Le transport jusqu'à la dernière destination des aéronefs est de la responsabilité du centre multimodal de transport (CMT), maître d'ouvrage délégué de l'état-major des armées.

9. SUIVI ET MISE À JOUR.

La SIMMAD assure le suivi et la mise à jour de la présente circulaire.

Le colonel,
chef de la composante logistique de la structure intégrée du maintien en condition opérationnelle des matériels aéronautiques du ministère de la défense,

Marc MANTEL.

---

(1) Sachant que des perspectives de cession sont possibles, il s'agit de préserver, autant que faire se peut, l'intégrité totale des aéronefs et un certain potentiel qui faciliteront leur valorisation à l'export. Les décisions de prélèvement de pièces sur les aéronefs RDS 1 sont de responsabilité des états-majors. Elles sont proposées par la SIMMAD au regard des ruptures logistiques identifiées.

(2) Cellule complète d'aéronef sur laquelle les accessoires/équipements ont été déposés et qui est conservée en vue d'éventuels prélèvements de pièces de structure majeures (fuselage, voilure, empennage, etc.).

(3) Moyennant une révision générale ou au moins un entretien préalablement à la cession [sauf pour les OAE dont les circuits (hydraulique, carburant) ont été vidangés et ouverts)].

(4) État 4 : document recensant les pièces manquantes sur aéronef en service dans les forces.

(5) Dans le cas où la documentation constructeur n'existe pas, l'élaboration préalable d'une documentation d'origine étatique est recherchée.

(6) Pour les réservoirs souples, et par mesure de sécurité, il est impératif de les déposer de l'aéronef. Ils peuvent constituer également des éléments de rechange.

(7) n.i. BO.

(8) La remise en service des matériels prélevés sur les aéronefs retirés du service (RDS 2) s'effectue conformément aux termes de la circulaire technique citée en référence 10 (n.i. BO).

(9) Décret n° 2006-1004 du 11 août 2006 portant attribution du produit des cessions de biens mobiliers provenant des services de l'État (n.i. BO).

(10) Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux entrée en vigueur le 5 mai 1992.

(11) Les ventes de matériels de guerre à des gouvernements étrangers sont effectuées après avis de la commission interministérielle pour l'étude de l'exportation des matériels de guerre (CIEEMG) et de la commission chargée de fixer le prix de cession des matériels militaires anciens aux états étrangers.

ANNEXE I.

OPÉRATIONS EFFECTUÉES DURANT LA PHASE RETRAIT DÉFINITIF DU SERVICE CATÉGORIE 2.

Ces opérations peuvent inclure selon les cas les opérations dites de dénaturation indiquées dans la circulaire citée en référence 7 (1).

1. Suivant leur nature et leurs caractéristiques, les matériels et ingrédients sont soit déposés en vue d'une réforme technique, soit réintégrés dans les stocks de rechanges :

- les matériels mobiles, produits dangereux et les fluides dont la conservation serait aléatoire ou constituerait un risque pour la sécurité de l'aéronef ou du personnel ;

- les combustibles (carburéacteurs, ...) ;

- les huiles de graissage ;

- les fluides hydrauliques ;

- les graisses ;

- les SRI (radionucléides - sources scellées) ;

- les matériels de sécurité jugés inutiles ;

- les instruments d'optique portatifs, les montres, les matériels photographiques ;

- le matériel sanitaire et les médicaments ;

- les équipements de télécommunication et terminaux ;

- les équipements et matériels de conduite des armes ;

- les embarcations.

2. Dispositions générales par le dernier détenteur :

- effectuer un nettoyage complet ;

- marquer physiquement en français et en anglais les indications de volume et les anciens contenus des différentes capacités (carburant, hydraulique, ...).

3. Réservoirs et capacités : ils sont inertés et asséchés.

- vider et inerter les réservoirs à carburants ;

- déposer les réservoirs souples ;

- vidanger, purger et maintenir ouverts les capacités et circuits sous pression ;

- vidanger ou purger les autres réservoirs et circuits fluides : il s'agit généralement de produits dangereux qui peuvent présenter un risque sanitaire immédiat pour les personnels chargés du démantèlement car ils peuvent y être exposés directement au cours de leur intervention. Les services chargés de la maintenance disposent normalement des éléments indispensables pour leur permettre de s'en prémunir efficacement (localisation, schéma, fiches de donnée de sécurité associées).

4. Parties démontables [2] :

- vérifier les plaques indicatrices et les compléter des mentions utiles ;

- repérer de manière durable les pièces démontées et établir les listes des pièces retirées ;

- identifier les matériaux et structures susceptibles de contenir de l'amiante ou les produits dangereux avec apposition du logo réglementaire ou de fichette d'indication sur place.

5. Armements et artifices :

Selon la destination prévue (déconstruction, conservation en musée, etc.) :

- démilitariser (rendre impossible un réemploi ultérieur) les armes ;

- graisser les appareils mécaniques mobiles ;

- retirer les artifices, les munitions (retrait des matériels contenant de la matière pyrotechnique).

6. Matériels électriques : les appareils électriques sont conservés normalement connectés mais les piles, batteries et accumulateurs sont déposés.

7. Installations hydrauliques : les circuits et capacités sont vidangés. Si le réemploi en moyen civil est prévu après arrêt de l'installation, les circuits sont conservés dans les dispositions prévues pour les arrêts de longue durée selon les manuels de maintenance.

8. Les matériels réutilisables sont déposés conformément au standard de réforme et ceux métalliques (ferreux ou non ferreux) sans emploi sont :

- soit pris en charge pour vente par les domaines (pour leur valorisation dans le cas d'absence de matière dangereuse) ;

- soit maintenus dans l'aéronef pour valorisation lors de la vente globale avec une liste établie.

9. Les halons et autres gaz appauvrissant la couche d'ozone sont retirés et éliminés *via* les filières adéquates.

---

(1) n.i. BO.

(2) Éléments d'aéronef, pièces et équipements (Cf. RRA100).

ANNEXE II.

MODÈLE DU DOSSIER DE TRANSFERT DE L'AÉRONEF.

1. Standard de réforme : liste des matériels et équipements démontés (dont les matériels comprenant des radionucléides pour lesquels les fabricants ont obligation de reprise).
2. Documentation technique (cf. référence 5 (1)) :

a. livret cellule ;

b. livret moteur ;

c. livret hélice ;

d. inventaire des matériels suivis à limite calendaire, horaire, atterrissage et des numéros de série des équipements constitutifs et de leur vieillissement ;

e. liste de la documentation technique.

3. Documentation de contrôle (*Cf.* référence 6 - M.A.305.h (1)).

4. Certificat de dégazage (Free gaz).

5. Opérations de dépollution effectuées.

6. Projet de cartographie amiante type (PCAT) SIMMAD.

7. Liste des produits dangereux (2).

8. Contrôle et repérage des indications de risque (amiante, fibres, vapeurs, etc.).

9. Appréciation générale de situation de l'aéronef et des équipements à bord :

a. situation des moyens de sécurité ;

b. situation de la distribution d'énergie ;

c. contrôle et repérage des indications de risque (amiante, fibres, vapeurs, locaux confinés, risque de chute, plans de prévention lié au risque identifié etc.).

10. Certificat de préparation (3) de l'aéronef à déconstruire signé par l'autorité en charge des travaux.

11. Enregistrement et signature entre détenteur et bénéficiaire lors du transfert de l'aéronef à l'acheteur.

---

(1) n.i. BO.

(2) Cf. réf. 1.9. - Liste des produits dangereux pour le milieu aéronautique de la défense. Toutefois, cette liste ne prétendra pas à l'exhaustivité et sa mise à jour figurera au programme de travail dans le cadre du démantèlement.

(3) Document sous format libre certifiant l'application de la présente instruction et permettant d'initier le processus de notification du marché de démantèlement.

ANNEXE III.

MODÈLE DE FEUILLE DE CONTRÔLE D'UN AÉRONEF RETRAIT DU SERVICE CATÉGORIE 1.

MODÈLE DE FEUILLE DE CONTRÔLE D'UN AÉRONEF
RETRAIT DU SERVICE CATÉGORIE 1.

Pour se conformer aux exigences de navigabilité des aéronefs d'État (référence 6 [1]), l'aéronef classé en RDS 1 pouvant être remis en ligne de vol, le suivi des opérations techniques doit être réalisé à partir du SIL d'armée, et à terme, par le SIL ATAMS (aircraft technical and airworthiness management system). Les opérations d'entretien qui pourraient être effectuées doivent être réalisées dans un cadre FRA-145 selon des données d'entretien approuvées.

Aéronef : N :

1. autorité organique qui a l'aéronef sous sa responsabilité.

2. commandant d'unité.

3. chargé de prévention.

4. date des dernières opérations de stockage.

5. destination prévue de l'aéronef.

6. appréciation générale de situation de l'aéronef et des équipements à bord :

a. situation des moyens de sécurité ;

b. situation de la distribution d'énergie ;

c. contrôle et repérage des indications de risque (amiante, fibres, vapeurs, locaux confinés, risque de chute, plans de prévention lié au risque identifié etc.).

7. liste des produits dangereux [2].

8. restrictions vis-à-vis d'un remorquage ou d'un tractage.

9. situation des prélèvements autorisés depuis le classement RDS 1.

10. observations de l'officier en charge de l'aéronef.

---

[1] n.i. BO.

[2] Cf. note citée en référence 9 (n.i. BO) - Liste des produits dangereux pour le milieu aéronautique de la défense. Toutefois, cette liste ne prétendra pas à l'exhaustivité et sa mise à jour figurera au programme de travail dans le cadre du démantèlement.

ANNEXE IV.

MESURES DE SANTÉ, ET SÉCURITÉ AU TRAVAIL À METTRE EN PLACE POUR UNE ACTIVITÉ SUR AÉRONEF RETRAIT DÉFINITIF DU SERVICE CATÉGORIE 2 ET ANALYSE DES RISQUES.

Protection des personnels.

Le commandant d'unité en charge de la surveillance des aéronefs RDS 2, chargé de la coordination générale des mesures de prévention, est tenu de mettre en place un plan de management de la sécurité et santé au travail, conformément à la réglementation en vigueur. Les principaux textes de référence sont rappelés en annexe V.

Au titre de ce plan de management SST, le commandant d'unité en charge de la surveillance des aéronefs RDS 2 doit être en mesure d'apporter la preuve que tous les personnels intervenant dans la surveillance ou des opérations sur aéronefs RDS 2 portent les équipements de protection individuelle (EPI) adaptés à leur activité, sont qualifiés pour les tâches qu'ils effectuent, et que leur qualification est entretenue.

Il doit également démontrer que les personnels font l'objet d'un suivi médical régulier qui permet de détecter d'éventuelles maladies professionnelles liées à leur activité.

Management des risques.

Un plan de management des risques doit être mis en place et suivi par le commandant d'unité en charge de la surveillance des aéronefs RDS 2. Il permet d'une part d'identifier et réduire les risques au cours des opérations de surveillance et interventions éventuelles sur aéronef, et d'autre part d'assurer la traçabilité des événements à risques apparus et des actions correctives correspondantes.

Il comprend :

- des actions d'identification des risques et des sources potentielles de risques. Les risques sont classés par niveau d'importance et d'occurrence ;

- des actions de réduction de l'importance et de l'occurrence des risques identifiés ;

- le détail des événements à risques apparus ;

- le détail des mesures prises pour ne pas renouveler un événement à risques ;

- le détail des activités et des responsabilités engagées pour contrôler l'efficacité des mesures prises.

ANNEXE V.

TEXTES DE RÉFÉRENCE ET DOCUMENTATION DE SANTÉ, ET SÉCURITÉ AU TRAVAIL.

A. Code du travail IVe partie santé et sécurité au travail :

Le code du travail a été recodifié en 2008. Il est préférable de s'y référer plutôt qu'aux décrets qui le modifient pour définir les textes de référence et documentation SST. De ce fait, les têtes de chapitre du Code qui permettent une recherche plus aisée sont citées ci-dessous.

Livre I. DISPOSITIONS GÉNÉRAL.	
Titre I.	Champ et dispositions d'application.
Titre II.	Principes généraux de prévention.
Titre III.	Droit d'alerte et de retrait.
Titre IV.	Information et formation des travailleurs.
Titre V.	Dispositions particulières à certaines catégories de travailleurs.
Livre II. DISPOSITIONS APPLICABLES AUX LIEUX DE TRAVAIL.	
Titre I.	Obligations du maître d'ouvrage pour la conception des lieux de travail.
Titre II.	Obligations de l'employeur pour l'utilisation des lieux de travail.
Livre III. ÉQUIPEMENT DE TRAVAIL ET MOYENS DE PROTECTION.	
Titre I.	Conception et mise sur le marché des équipements de travail et des moyens de protection.
Titre II.	Utilisation des équipements et des moyens de protection.
Livre IV. PRÉVENTION DE CERTAINS RISQUES D'EXPOSITIONS.	
Titre I.	Risques chimiques.
Titre II.	Prévention des risques biologiques.
Titre III.	Prévention des risques d'exposition au bruit.
Titre IV.	Prévention des risques d'exposition aux vibrations mécaniques.
Titre V.	Prévention des risques d'exposition aux rayonnements ionisants.
Titre VI.	Prévention des risques en milieu hyperbare.
Livre V. PRÉVENTION DES RISQUES LIÉS À CERTAINES ACTIVITÉS OU OPÉRATIONS.	
Titre I.	Travaux réalisés dans un établissement par une entreprise extérieure.

B. Instruction n° 300611/DEF/DFP/PER/5 du 16 mars 1998 relative à l'hygiène, à la sécurité et aux conditions de travail des personnels des entreprises extérieures travaillant dans les établissements du ministère de la défense.

C. Risques liés à l'amiante :

- articles R. 4412-94 à R. 4412-148 du code du travail (1) ;

- guide de prévention INRS ED 809 « exposition à l'amiante dans les travaux d'entretien et de maintenance » ;

- diverses publications INRS.

D. Risques liés à l'H_2S :

- fiche toxicologique INRS n° 32 Édition 97.

E. Risques liés aux espaces confinés :

- fiche INRS ED 967 « les espaces confinés ».

Nota. la lettre ministérielle n° 043901 DIRCAB du 27 novembre 2000 (1) adopte comme principe que les travaux de désamiantage des locaux ou de confinement de l'amiante ne doivent pas être réalisés par le personnel civil ou militaire du ministère de la défense.

---

(1) n.i. BO.

ANNEXE VI.

GLOSSAIRE ET ACRONYMES.

AMIANTE.	Décret amiante n° 96-1133 du 24 décembre 1996 (1) relatif à l'interdiction de céder, vendre, commercialiser des biens amiantés.
DÉCHET.	1. Définition du code l'environnement L. 541-1-2 (1) : est un déchet tout résidu d'un processus de production, de transformation ou d'utilisation, tout substance, matériau, produit ou plus généralement tout bien meuble abandonné ou que son détenteur destine à l'abandon. 2. Définition directive européenne 2006/12 relative aux déchets. « Déchet » : toute substance ou tout objet qui relève des catégories figurant à l'annexe I., dont le détenteur se défait ou dont il a l'intention ou l'obligation de se défaire.
DÉCHET DANGEREUX.	Déchet qui présente une ou plusieurs propriétés du type explosif, comburant, inflammable, irritant, nocif, toxique, cancérogène, corrosif, infectieux, toxique pour la reproduction, mutagène.
DÉMANTÈLEMENT.	Opération de déconstruction totale d'un aéronef en fin de vie afin de séparer et d'isoler les substances dangereuses ou polluantes et de recycler le maximum de matériels ou de matières recyclables. **Nota.** Dans la marine, le terme « démantèlement » désigne normalement les opérations de retrait des parties nucléaires d'un sous-marin nucléaire.
DÉPOLLUTION COMPLÈTE.	Enlèvement de tous les produits polluants ou dangereux pour les travailleurs ou l'environnement afin de rendre l'aéronef intrinsèquement sans danger pour toute opération ultérieure de déconstruction ou de recyclage mais sans imposer d'opération de nature à affaiblir sa structure et le rendant impropre à une conservation ou à un transport ultérieur.
ÉLIMINATION.	Opération qui ne permet pas de récupérer, recycler, régénérer, réemployer directement un produit (dépôt sur ou dans un sol par mise en décharge, incinération, stockage permanent).
GESTION ÉCOLOGIQUEMENT RATIONNELLE DES DÉCHETS.	Gestion qui consiste à prendre toutes les mesures pratiques de nature à assurer une gestion des déchets de toute nature (notamment dangereux) garantissant la protection de la santé humaine et de l'environnement contre des conséquences néfastes.
RECYCLAGE.	Récupération ou reconditionnement des déchets destinés à la fabrication de nouveaux produits.
RÉFORME DE COMMANDEMENT.	La réforme de commandement a pour objet l'élimination d'un matériel retiré du service pour des raisons opérationnelles ou techniques. La décision de principe doit faire l'objet d'un dossier administratif constitué par le service gestionnaire.
SITE (OU INSTALLATION) AGRÉÉ(E).	Site ou installation d'élimination de déchets autorisée à procéder à cette opération par une autorité compétente de l'État.

ACSSI : article contrôlé de la sécurité des systèmes d'information.
ATAMS : aircraft technical and airworthiness management system.
BDD : bureau développement durable (SIMMAD).
CIEEMG : commission interministérielle d'étude de l'exportation des matériels de guerre.
CMT : centre multimodal de transport.
CRDS : commission de retrait du service.
DC : dossier de clôture.
DNID : direction nationale d'interventions domaniales.
DRS : dossier de retrait du service.
DSAE : direction de la sécurité aéronautique d'État.
DSrs : dossier de suivi en retrait du service.
EDPI : équipe de programme intégrée.
EHC : enceinte a hygrométrie contrôlée.

EPI : équipement de protection individuel.
GERSA : groupe d'entretien, de réparation et de stockage aéronefs.
HHC : housse a hygrométrie contrôlée.
HSCT : hygiène, sécurité, conditions de travail.
MCA : matériaux contenant de l'amiante.
OGMN : organisme de gestion de maintien de la navigabilité.
PCAT : projet de cartographie amiante type.
RDS : retrait du service.
SRI : source(s) de rayonnements ionisants.
SIL : système d'information logistique.
SST : santé, sécurité au travail.
UGMN : unité de gestion de maintien de la navigabilité.

---

(1) n.i. BO.