



État-major  
des armées

Sous-chefferie  
Soutien



# Organisation générale de la chaîne des acheminements stratégiques (AS)

Publication interarmées  
PIA-4.4.2\_OGAS(2014)

N° D-14-008350/DEF/EMA/SOUT/NP du 11 septembre 2014



Intitulée *Organisation générale de la chaîne des acheminements stratégiques (AS)*, la Publication Interarmées (PIA)-4.4.2\_OGAS(2014) respecte les prescriptions de l'*Allied Administrative Publication (AAP) 47(A)* intitulée *Allied Joint Doctrine Development*. Elle applique également les règles décrites dans le *Lexique des règles typographiques en usage à l'Imprimerie nationale* (LRTUIN, ISBN 978-2-7433-0482-9) dont l'essentiel est disponible sur le site Internet [www.imprimerienationale.fr](http://www.imprimerienationale.fr) ainsi que les prescriptions de l'Académie française. La jaquette de ce document a été réalisée par le Centre interarmées de concepts, de doctrine et d'expérimentations (CICDE).

Attention : la seule version de référence de ce document est la copie électronique mise en ligne sur les sites Intradef et Internet du CICDE ([www.cicde.defense.gouv.fr](http://www.cicde.defense.gouv.fr)) dans la rubrique Corpus conceptuel et doctrinal interarmées.

**Directeur de la publication**

Général de brigade Jean-François PARLANTI  
Directeur du CICDE

21 place Joffre - BP 31  
75 700 PARIS SP 07  
Téléphone du secrétariat : 01.44.42.83.31  
Fax du secrétariat : 01.44.42.82.72

**Rédacteur en chef**

EMA/BPSO

**Auteurs**

Document collaboratif sous la direction du COL (T) Michel ANDRE

**Conception graphique**

Premier maître Benoit GAULIEZ

**Crédits photographiques**

Ministère de la défense

**Imprimé par**

EDIACA  
Section IMPRESSION  
76 rue de la Talaudière - BP 508  
42 007 SAINT-ETIENNE cedex 1  
Tél : 04 77 95 33 21 ou 04 77 95 33 25



## PIA-4.4.2\_OGAS(2014)

Organisation générale de la chaîne des acheminements  
stratégiques (AS)

N° D-14-008350/DEF/EMA/BPSO/NP du 11 septembre 2014

(PAGE VIERGE)

# Lettre de promulgation

Paris, le 11 septembre 2014

N° D-14-008350/DEF/EMA/SOUT/NP

Objet : Promulgation de la publication interarmées relative à l'organisation générale de la chaîne des acheminements stratégiques (PIA 4.4.2).

L'objet de la présente publication interarmées (PIA-4.4.2) est de définir les domaines d'application, l'organisation et le fonctionnement de la chaîne interarmées des acheminements stratégiques (AS). Elle a entre autre pour but de fixer les missions, permanentes ou occasionnelles, dévolues aux organismes de transit, concourant aux acheminements stratégiques, ainsi que leurs règles de subordination et de rattachement.

La règle de continuité des AS qui prévalait est réaffirmée et renforcée par l'intégration du dispositif interarmées d'appui à la projection (DIAP) dans la phase amont du transport stratégique.

Les AS liés aux exercices majeurs et aux opérations de désengagement demeurent inchangés.

Vice-amiral d'escadre Eric CHAPLET  
Sous-chef d'état-major soutien  
de l'état-major des armées



(PAGE VIERGE)

## Récapitulatif des amendements

1. Ce tableau constitue le recueil de tous les amendements proposés par les lecteurs, quels que soient leur origine et leur rang, transmis au Bureau Politique du Soutien aux Opérations (BPSO) de l'État-major des armées (EMA) en s'inspirant du tableau proposé en annexe.
2. Les amendements validés par BPSO sont inscrits **en rouge** dans le tableau ci-dessous dans leur ordre chronologique de prise en compte.
3. Les amendements pris en compte figurent **en violet** dans la nouvelle version.
4. Le numéro administratif figurant au bas de la première de couverture et la fausse couverture est corrigé (**en caractères romains, gras, rouge**) par ajout de la mention : « **amendé(e) le jour/mois/année.** »
5. La version électronique du texte de référence interarmées amendé remplace la version antérieure dans toutes les bases de données informatiques.

N°	Amendement	Origine	Date de validité
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11			
12			
13			
14			
15			
16			

(PAGE VIERGE)

### Références

- a. **Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale**. Edition mai 2013.
- b. **CIA-01 (A) CEF (2013) « Concept d'Emploi des Forces »**. N° 130/DEF/CICDE/NP du 12 septembre 2013.
- c. **DIA-01 « Doctrine d'Emploi des Forces »** n° 128/DEF/CICDE/NP du 12 juin 2014.
- d. **DIA-3 « Commandement des engagements opérationnels »** n° 217/DEF/CICDE/DR du 30 juillet 2010.
- e. **DIA-4 (B) « Doctrine du soutien – Le soutien aux engagements opérationnels »** n° 040/DEF/CICDE/NP du 14 mars 2013.
- f. **PIA-0.1\_1/4 livret 1 des contrats opérationnels « Situations opérationnelles et hypothèses d'engagements relatives au LBDSN 2013 »**.
- g. **PIA-4.1 « Procédures interarmées du soutien des engagements »** - en projet.
- h. **PIA- 4.4.1 « Montée en puissance et pré-acheminement d'une force interarmées »** - en projet.
- i. **PIA-7.0.1 « Mise sur pied de l'échelon national d'urgence (ENU) »** n° D-14-005840/DEF/EMA/EMP.2/DR du 16 juin 2014.
- j. **PIA- 4.0.4.3 « Douanes (2013) »** n° D-13-008432/DEF/CICDE/NP du 12 juillet 2013
- k. **« Conclusions finales de l'étude sur le dispositif interarmées d'appui à la projection »** n°D-14-005106/DEF/EMA/EMP.1/NP du 21 mai 2014.
- l. **« Plan d'adossement pour la préparation opérationnelle individuelle des entités interarmées »** n°D-13-015322/DEF/EMA/EMP2/NP du 11 décembre 2013.

### Préface

1. Dans le cadre des travaux faisant suite à la promulgation de la DIA-4, des groupes de travail ont été conduits par l'EMA afin de répondre à un besoin de conceptualisation et d'organisation des opérations de montée en puissance et pré-acheminement d'une force interarmées<sup>1</sup>, ainsi que la mise sur pied de l'échelon national d'urgence (ENU)<sup>2</sup>. L'étude sur l'actualisation de l'organisation de la chaîne des acheminements stratégiques s'inscrit en cohérence avec les autres études, notamment celle sur le dispositif interarmées d'appui à la projection (DIAP). Elle donne lieu à la rédaction de cette PIA relative à l'organisation des acheminements stratégiques qui actualise et complète les éléments de l'instruction n°1195 qu'elle abroge. Un document parallèle de politique des acheminements stratégiques et des transports<sup>3</sup> fournira les orientations complémentaires dans le domaine (à paraître sous timbre BPSO).
2. Les opérations d'appui à la projection ont été menées, jusqu'à présent, à partir de zones organisées par chacune des trois armées, sous les ordres et le contrôle du CPCO. Ainsi l'armée de terre s'appuie-t-elle le plus souvent sur une zone de regroupement principale (ZRP) activée sur ordre du CPCO. Située à Miramas, cette ZRP lui permet de procéder aux opérations de regroupement et de contrôle des forces et des matériels, juste avant leur déplacement vers les plateformes de projection par voie aérienne et par voie maritime.

<sup>1</sup> Note n° D-13-008585/DEF/EMA/BPSO du 15 juillet 2013 sur la rédaction d'un document doctrinal portant sur les processus interarmées de montée en puissance d'une force avant son engagement opérationnel.

<sup>2</sup> PIA 7-0-1 mise sur pied de l'ENU.

<sup>3</sup> A paraître sous timbre EMA.

3. La réforme qui a conduit à l'interarméisation des soutiens ainsi que les enseignements des engagements opérationnels des dernières années ont révélé la validité en même temps que les limites d'une telle organisation, soulignant le besoin d'une autorité interarmées capable d'assurer la coordination entre la constitution des éléments à projeter et l'acheminement vers le théâtre à partir des plateformes de projection<sup>4</sup> en s'appuyant sur les réseaux de communications routiers et ferroviaires métropolitains.
4. Le déclenchement de l'opération SERVAL en janvier 2013, et plus récemment celui de SANGARIS, ont montré que quelle que soit la spécificité du milieu et des facilités offertes (fluidité et continuité), la sous-fonction « acheminements »<sup>5</sup> est avec la mobilisation des ressources<sup>6</sup> la base de l'organisation générale du soutien des engagements. La nouvelle organisation générale retenue, interarmées par nature, vise à mobiliser les ressources sur le territoire national ou en outre-mer et à l'étranger (OME), puis à organiser les flux vers les zones d'engagements.
5. Ce nouveau concept répond aux impératifs de coordination de la montée en puissance d'une force et à la définition d'un dispositif interarmées d'appui à la projection (DIAP). Il a permis de valider les principes suivants :
  - a. les opérations d'appui à la projection relèvent d'un véritable processus interarmées, conçu et dirigé par le CPCO ;
  - b. ces opérations sont réalisées à partir des pôles interarmées d'appui à la projection (PIAP) englobant les plateformes de projection (aériennes, maritimes, ferroviaires) et les zones de regroupement propres à chaque armée, direction et service interarmées ;
  - c. le besoin de confier à l'organisme interarmées né du regroupement entre le centre multimodal des transports (CMT) et le centre interarmées de la coordination de la logistique opérationnelle (CICLO), le centre du soutien des opérations et des acheminements (CSOA)<sup>7</sup>, la responsabilité de conduire l'ensemble des actions menées dans le cadre du DIAP, notamment celles relatives à la chaîne des acheminements stratégiques (AS).
6. L'objet de la présente publication interarmées (PIA-4.4.2) est de définir les domaines d'application, l'organisation et le fonctionnement de la chaîne interarmées des AS. Elle a entre autre but de fixer les missions, permanentes ou occasionnelles, dévolues aux organismes de transit, concourant aux acheminements stratégiques, ainsi que leurs règles de subordination et de rattachement. La règle de continuité des AS qui prévalait est réaffirmée et renforcée par l'intégration du DIAP dans la phase amont du transport stratégique. Les AS liés aux exercices majeurs et aux opérations de désengagement demeurent inchangés.

---

<sup>4</sup> APO/E = *airport point of embarkation*.  
SPO/E = *seaport point of embarkation*.  
RPO/E = *railway point of embarkation*.

<sup>5</sup> DIA-4(B) « Doctrine du soutien – Le soutien aux engagements opérationnels »

<sup>6</sup> Définition de la ressource : Ensemble des moyens physiques, matériels et humains, dont dispose ou peut disposer une force ou un organisme.

Cela inclut le personnel (civil et militaire), les équipements et les articles de ravitaillement, y compris les articles consommables, mais aussi les unités. Les flux financiers en sont exclus. Afin de faciliter la compréhension et le traitement de l'objet « ressource » dans ce document doctrinal, le volet « personnel » de la ressource est abordé distinctement des moyens matériels.

<sup>7</sup> Décision n° 001857/DEF/EMA/ESMG/ORG/NP du 13 février 2014 portant création du centre du soutien des opérations et des acheminements.

## Fiche pour le lecteur pressé

---

1. Une conduite cohérente des acheminements stratégiques, notamment lors des phases de projection de forces, représente aujourd'hui un des premiers critères de succès tactique d'une opération. Ces acheminements participent à la manœuvre logistique globale, véritable centre de gravité des batailles contemporaines.
2. Le CSOA en sera le principal maître d'œuvre, en tant qu'intégrateur des fonctions logistiques interarmées, mais aussi en tant que garant de la continuité des actions de soutien engagées au profit des forces déployées en opération.

### Seule une approche globale des flux logistiques assure leur maîtrise

3. Les acheminements stratégiques (AS) se définissent comme l'ensemble des opérations de transport et de transits d'une force et de ses soutiens en métropole, vers les théâtres, en inter-théâtres, mais aussi vers les forces de présence et de souveraineté. La complexité de ces opérations, leur contexte interarmées et la multiplicité des acteurs civils et militaires, impliquent nécessairement une réflexion globale si l'on désire optimiser tout mouvement de personnel ou de ressource au profit d'une force. Cependant, les AS ne sauraient être réduits à la seule projection de force ou de puissance. En effet, ils participent également au soutien courant des théâtres, de missions opérationnelles et des grands exercices.
4. Le soutien interarmées est donc soumis à une double exigence : celle de répondre parfaitement aux besoins opérationnels des forces déployées, mais aussi d'y répondre désormais en optimisant les vecteurs et les ressources transportées. Ce critère d'efficacité permanente dans la mise en œuvre des AS doit guider la réflexion de chaque acteur logistique, et ne peut être atteint qu'en conservant une approche globale des flux à l'échelon stratégique.

### L'enjeu déterminant de conserver une cohérence au sein de la chaîne des acheminements

5. Ces flux doivent par conséquent être considérés comme une chaîne ininterrompue, reliant le fournisseur au bénéficiaire, mais aussi parfois le bénéficiaire au fournisseur (reverse logistic ou logistique inverse). Initié par le CPCO, ce dernier en confie la conception au CSOA, lui-même ordonnant leur exécution par des centres de mise en œuvre nationaux ou internationaux.
6. Le vecteur choisi comme support d'une ressource déterminera la désignation du centre de mise en œuvre. Afin d'éviter toute rupture de charge majeure, ce vecteur, qu'il soit aérien, routier ou maritime, sera appuyé par le dispositif Interarmées d'appui à la projection (DIAP), en charge de mettre en œuvre des zones de transit précédant la projection stratégique de la ressource. Le suivi incontournable de celle-ci sera assuré par le système informatisé logistique du suivi de la ressource interarmées (SILRIA), qui permet aux acteurs du soutien de tracer toute ressource quittant la métropole et de s'assurer de leurs livraisons effectives.
7. A cette problématique de l'apparente complexité de mise en œuvre d'une telle chaîne des flux, répond la simple mise en cohérence globale des acteurs de la chaîne, appuyée par des outils de suivi modernes et efficaces.

### Une optimisation des flux permanente, conditionnée par un choix multimodal

8. Le choix de la manœuvre des acheminements garantit cette mise en cohérence. A cet effet, le CSOA, en tant que maître d'ouvrage délégué (MOAD), et après approbation de l'économie générale des flux logistiques (EGFL) par le CPCO, élabore et conduit le plan de transport et de transit de l'opération. Ce plan résulte avant tout d'un processus d'élaboration de décision, conduisant au choix d'une manœuvre logistique stratégique globale. Ce choix impliquera le type de vecteurs engagés, des organismes et infrastructures de transit spécifiques, une chronologie des acheminements et une maîtrise de leurs financements.
9. Cette manœuvre des flux doit cependant s'inscrire dans un contexte opérationnel précis. En effet, la continuité du soutien courant au profit des forces en opération ne répond pas aux

mêmes exigences que celui du soutien assuré lors d'une phase haute intensité de projection de forces. La mise en place d'une force dans des délais contraints et loin du territoire national, sous-entend de disposer d'un puissant outil logistique interarmées, capable d'adapter l'EGFL à la situation et de conduire un plan de transport et de transit dédié.

10. Véritable facteur de succès lors d'un déploiement de forces, la sous-fonction logistique des acheminements replace sans aucun doute la logistique dans son ensemble au cœur du débat stratégique.
11. Celle-ci se trouve aujourd'hui tournée entièrement vers les opérations, le soutien régulier des théâtres d'opérations extérieures et des forces de souveraineté et de présence ainsi que le soutien des grands exercices, et garantit sur le long terme le niveau opérationnel d'une force engagée, en se dotant de capacités globales d'optimisation de la chaîne des flux.



# Domaine 4 Soutien

Cliquez sur l'enveloppe pour contacter l'officier chargé du (sous)-domaine au CICDE



Visions politiques



Stratégie européenne de sécurité 2003



Concept stratégique de l'OTAN 2010

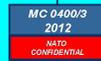


Livre Blanc sur la défense et la sécurité nationale (LBDSN-2013)



Dissuasion nucléaire: Eléments constitutifs de la doctrine française

Concept interarmées



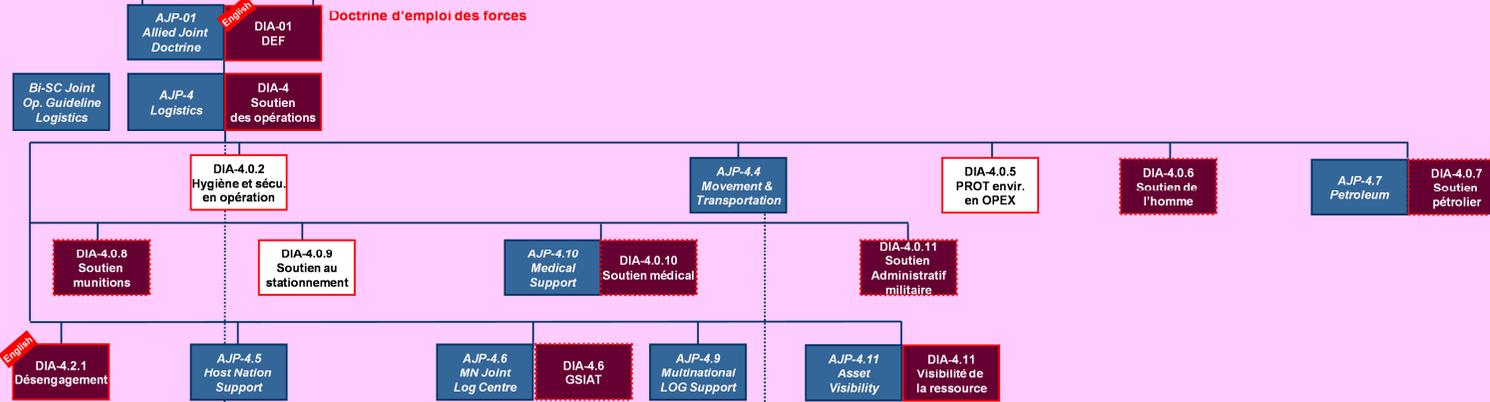
MC 0400/3 2012 NATO CONFIDENTIAL



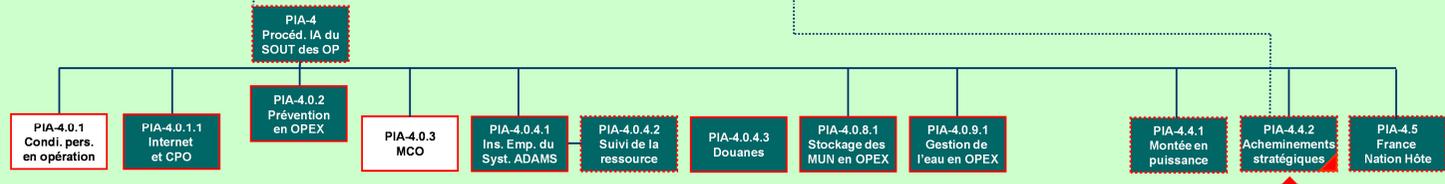
Concept d'emploi des forces

Cliquez sur le document choisi pour le faire apparaître à l'écran !

Doctrines interarmées



Publications interarmées



Réflexions Doctrinales & Concepts Exploratoires



Publications de l'EMUE



(PAGE VIERGE)

<b>CHAPITRE 1 - L'ESSENTIEL</b> .....	<b>17</b>
<b>SECTION I - GENERALITES SUR LES ACHEMINEMENTS STRATEGIQUES</b> .....	<b>17</b>
<b>SECTION II – ORGANISATION ET ACHEMINEMENT DE LA RESSOURCE</b> .....	<b>19</b>
<i>Nature et gestion des flux</i> .....	19
<i>Les acheminements stratégiques dans la projection de force</i> .....	20
<i>Le mouvement préalable</i> .....	20
<i>Les pré-acheminements</i> .....	21
<i>Le transport stratégique</i> .....	21
<i>Le post-acheminement</i> .....	22
<i>Les acheminements stratégiques sur le territoire national</i> .....	22
<b>SECTION III – LA MAITRISE DES FLUX LOGISTIQUES ET DES PRE-ACHEMINEMENTS</b> .....	<b>22</b>
<i>L'économie générale des flux logistiques</i> .....	23
<i>Le pré-acheminement du personnel</i> .....	24
<i>Le pré-acheminement de la ressource</i> .....	25
<i>Cas de la ressource nécessaire à la constitution de la force (montée en puissance des formations/unités et/ou modules)</i> .....	25
<i>Cas de la ressource d'environnement et de flux de soutien</i> .....	25
<b>CHAPITRE 2 - L'ORGANISATION DE LA CHAINE DES ACHEMINEMENTS STRATEGIQUES</b> .....	<b>27</b>
<b>SECTION I – LA CONCEPTION DES ACHEMINEMENTS STRATEGIQUES</b> .....	<b>27</b>
<i>Le centre de planification et de conduite des opérations (CPCO)</i> .....	27
<i>Le centre du soutien des opérations et des acheminements (CSOA)</i> .....	27
<i>Missions</i> .....	27
<i>Responsabilités transport et transit</i> .....	28
<i>Rôle du CSOA</i> .....	28
<i>Dans le domaine du transport</i> .....	28
<i>Dans le domaine du transit</i> .....	28
<b>SECTION II – LA MISE EN ŒUVRE DES ACHEMINEMENTS STRATEGIQUES (AS)</b> .....	<b>29</b>
<i>Les centres de mise en œuvre des transports et des transits</i> .....	29
<i>Le centre des transports et transits de surface (CTTS)</i> .....	29
<i>Le 519<sup>ème</sup> groupe de transit maritime (519<sup>ème</sup> GTM)</i> .....	30
<i>L'European air transport command (EATC)</i> .....	30
<i>Le Movement coordination centre Europe (MCCE)</i> .....	31
<i>Les organismes d'exécution des transports et transits spécialisés</i> .....	31
<i>Le 1<sup>er</sup> régiment du train Parachutiste (1<sup>er</sup> RTP)</i> .....	31
<i>Les organismes de transit de l'armée de l'air en métropole et hors métropole</i> .....	31
<i>Les organismes de transit de la marine nationale en métropole</i> .....	31
<i>Les capacités de transport additionnelles</i> .....	32
<i>Les dispositifs de transits opérationnels</i> .....	32
<i>Les dispositifs permanent et temporaire de transit</i> .....	33
<i>Le dispositif permanent de transit</i> .....	33
<i>Le dispositif temporaire de transit</i> .....	34
<i>Le commandement opératif des acheminements</i> .....	34
<i>Le dispositif interarmées d'appui à la projection (DIAP)</i> .....	35
<i>Les zones de regroupement, les plateformes de projection et logistiques</i> .....	36
<i>Le bureau douane interarmées (BDIA)</i> .....	38
<b>CHAPITRE 3 - LE FONCTIONNEMENT DE LA CHAINE DES ACHEMINEMENTS STRATEGIQUES</b> .....	<b>39</b>
<b>SECTION I – LE FONCTIONNEMENT COURANT</b> .....	<b>39</b>
<i>Planification et programmation des AS: le plan de transport stratégique</i> .....	40
<i>Planification</i> .....	40
<i>Programmation</i> .....	41
<i>Choix de la manœuvre d'acheminement</i> .....	41

<i>Conduite des acheminements stratégiques.....</i>	<i>41</i>
<i>Coordination des acheminements stratégiques.....</i>	<i>42</i>
<i>Cas des acheminements stratégiques hors contexte opérationnel .....</i>	<i>42</i>
<i>Financement.....</i>	<i>42</i>
<b>SECTION II – L’ENGAGEMENT OPERATIONNEL .....</b>	<b>42</b>
<i>Rôle des centres de mise en œuvre.....</i>	<i>42</i>
<i>Lors d'une phase de projection.....</i>	<i>42</i>
<i>Hors phase de projection.....</i>	<i>43</i>
<i>Rôle des districts et des détachements de transit interarmées .....</i>	<i>43</i>
<i>Domaine commun.....</i>	<i>43</i>
<i>Spécificités des détachements.....</i>	<i>43</i>
<i>Coordination .....</i>	<i>44</i>
<i>Rôle du CSOA dans la conduite des pré-acheminements (plan de projection).....</i>	<i>44</i>
<i>Rôle du CTTS dans la conception, la conduite et la mise en œuvre des pré-acheminements .....</i>	<i>45</i>
<i>Rôle des armées, des directions et des services interarmées .....</i>	<i>46</i>
<i>Rôle particulier du SCA .....</i>	<i>46</i>
<b>CHAPITRE 4 - RESPONSABILITES COMPLEMENTAIRES .....</b>	<b>47</b>
<b>SECTION I – LA FORMATION DU PERSONNEL .....</b>	<b>47</b>
<b>SECTION II – LA DESIGNATION DU PERSONNEL .....</b>	<b>48</b>
<b>SECTION III – LES EQUIPEMENTS SPECIFIQUES ET LEUR MAINTENANCE .....</b>	<b>48</b>
<b>SECTION IV – LES BANQUES DE DONNEES .....</b>	<b>49</b>
<b>SECTION V – LES ETUDES .....</b>	<b>49</b>
<b>SECTION VI – LES SIL DANS LA CONDUITE ET L’EXECUTION DES AS. ....</b>	<b>49</b>
<b>SECTION VII – LES AUTORISATIONS DE TRANSPORT. ....</b>	<b>50</b>
<b>ANNEXE A - FONCTIONNEMENT SYNOPTIQUE DU DIAP .....</b>	<b>53</b>
<b>ANNEXE B - LE TRANSPORT DE RESSOURCES DANS LE DIAP .....</b>	<b>55</b>
<b>ANNEXE C - L’INTEGRATION DU DIAP DANS LA CHAINE DES AS .....</b>	<b>57</b>
<b>ANNEXE D - L’ORGANISATION SYNOPTIQUE DE LA CHAINE DES AS .....</b>	<b>59</b>
<b>ANNEXE E - PLANIFICATION, CONDUITE ET MISE EN ŒUVRE DU PLAN DE PROJECTION ....</b>	<b>61</b>
<b>ANNEXE F - LE SCHEMA DE LA DUT DANS LA DEMANDE DE TRANSPORT STRATEGIQUE ..</b>	<b>63</b>
<b>ANNEXE G - LE REGIME DOUANIER APPLIQUE DANS LE CADRE DES AS.....</b>	<b>65</b>
<b>ANNEXE H - MESSAGE D’ECONOMIE GENERALE DES FLUX LOGISTIQUES.....</b>	<b>67</b>
<b>ANNEXE I - DEMANDE D’INCORPORATION DES AMENDEMENTS .....</b>	<b>73</b>
<b>ANNEXE J - LEXIQUE.....</b>	<b>75</b>
<b>PARTIE I – SIGLES, ACRONYMES ET ABREVIATIONS .....</b>	<b>75</b>
<b>PARTIE II – TERMES ET DEFINITIONS .....</b>	<b>77</b>
<b>RESUME (QUATRIEME DE COUVERTURE).....</b>	<b>80</b>

### Section I - Généralités sur les acheminements stratégiques

101. L'instantanéité fréquente du déclenchement des opérations d'acheminement et la complexité de la montée en puissance d'une force avec des moyens de projection comptés et des acteurs concourants multiples, **imposent de disposer d'une chaîne interarmées de conduite du soutien des opérations réactive et en mesure de coordonner, de façon permanente, la manœuvre des acheminements avec celle indissociable et prioritaire, des ressources depuis les zones d'origine** (qui se trouvent sur le territoire national ou dans des zones de dépôts extérieures) **vers les zones d'engagement** et vice versa.
102. **Cette chaîne interarmées des acheminements stratégiques permanente** doit répondre de façon réactive et adaptée aux sollicitations de l'ensemble des organismes du ministère de la défense (MINDEF) et de façon plus large, pouvoir s'inscrire dans un cadre interministériel.
103. Les **acheminements stratégiques**, définis comme l'ensemble des opérations **de transports et de transits** d'une force et de ses soutiens, traitent de **tous les transports et transits** non exclusivement métropolitains et inter-théâtres relevant de la responsabilité de l'EMA, à l'exclusion de ceux mis en œuvre par une armée, direction ou service interarmées (DSIA) pour ses besoins organiques.
104. Ils interviennent dans le cadre :
- de la projection, des relèves et du désengagement d'une force ;
  - du soutien régulier des théâtres d'opérations extérieures et des forces de souveraineté et de présence ;
  - des besoins exprimés par chaque armée en soutien d'une activité opérationnelle<sup>8</sup> ;
  - du soutien des grands exercices et activités majeurs.
105. Ces acheminements peuvent être :
- planifiés** (flux logistiques, relèves, exercices) ;
  - occasionnels** (demandes hors plan ou en urgence).

Ces acheminements peuvent être massifs en cas de projection ou de rapatriement de forces.

Ils doivent conjuguer aussi bien la ressource transportée que le véhicule qui la transporte (le vecteur) ainsi que l'acteur (l'opérateur) qui assure ce transport.

Ils nécessitent des moyens spécifiques de **gestion, de suivi, de comptabilité, de conditionnement et de manutention** pour le mouvement de la ressource, ainsi **qu'une coordination centralisée de tous les acteurs** pour le mouvement du personnel à projeter.

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.

106. Les acheminements stratégiques traitent des différents flux de personnel, de matériels (modules des armées, directions et services) et de ressources (nécessaires à leur soutien) entendus comme constituant **la ressource**, entre les zones de stationnement et le théâtre d'opérations ou le lieu d'exercice. Les transits<sup>9</sup> sont en tout temps et en tout lieu constitutifs des acheminements stratégiques. Dans le sens aller, vers les théâtres d'opérations ou les lieux d'exercices, ils comprennent :

<sup>8</sup> Exemple : le soutien des missions opérationnelles (MISOPS) de la Marine.

<sup>9</sup> Définition donnée en fin de publication.

- a. les **pré-acheminements**, partie intégrante de la montée en puissance d'une force<sup>10</sup>, généralement de surface (terrestres, ferroviaires ou fluviaux), essentiellement sur le territoire national entre les zones de stationnement ou entrepôts et les plateformes d'embarquement<sup>11</sup> pour la projection vers le théâtre d'opérations ;
  - b. les **transports stratégiques**, généralement aériens et maritimes, inter-théâtre des plateformes d'embarquement jusqu'aux plateformes de débarquement<sup>12</sup> sur ou à proximité du théâtre ;
  - c. le cas échéant, les **post-acheminements** correspondant au tronçon de ralliement des points à partir desquels le théâtre prend la responsabilité du transport<sup>13</sup>, lorsqu'ils ne correspondent pas aux plateformes de débarquement.
107. Dans le sens retour, dans le cadre du désengagement<sup>14</sup> d'un théâtre, du retour d'un exercice ou d'un redéploiement sur un autre théâtre, les acheminements stratégiques<sup>15</sup> :
- a. comprennent le transport stratégique des points d'embarquement du théâtre ou du lieu d'exercice jusqu'aux points de débarquement du théâtre national ou du théâtre de redéploiement ;
  - b. sont précédés d'un pré-acheminement sous la responsabilité du théâtre jusqu'aux plateformes d'embarquement où le CSOA prend la responsabilité du transport stratégique retour ;
  - c. sont suivis d'un post-acheminement, dans tous les cas de désengagement, des points de débarquement jusqu'aux points de destination.
108. Le **centre de planification et de conduite des opérations** (CPCO) est placé à la tête de la chaîne des acheminements stratégiques dont il exerce le commandement direct.
109. Il dispose du **centre du soutien des opérations et des acheminements** (CSOA) auquel il délègue la maîtrise d'ouvrage de la sous-fonction soutien « acheminements » dans le cadre d'une délégation plus générale de coordination du soutien des opérations depuis la métropole<sup>16</sup>.
110. Le CSOA est **responsable de tous les flux logistiques et de personnel projetés** jusqu'à la base de soutien interarmées de théâtre (BSIAT<sup>17</sup>) ou en FLS (*Forward Logistic Site*<sup>18</sup>), au niveau des plateformes aériennes et maritimes, ou à l'endroit même où ces flux passent sous la responsabilité du COMANFOR en vue de leur intégration opérative.
111. Les transports et transits correspondants relèvent de la responsabilité de l'adjoint soutien interarmées (ASIA). Cependant, le CSOA peut conduire des opérations de post-acheminements dans la phase qui suit le transport stratégique principal jusqu'en BSIAT et peut être consulté par les théâtres ou territoires au titre de l'expertise acheminements.

Bien souvent exécutées localement à partir de structures de transit permanentes ou temporaires existantes [bureau transports-transits (BTT) et centre de coordination des transports et transits militaires (CCITTM)], ces opérations de transports s'adosent à des marchés externalisés pour lesquels le CSOA conserve son rôle de donneur d'ordres ou de prescripteur.

<sup>10</sup> PIA-4.4.1 Montée en puissance et pré-acheminement d'une force interarmées.

<sup>11</sup> SPOE : *Seaport of embarkation* ; APOE : *Airport of embarkation* ; RPOE : *Railway point of embarkation*.

<sup>12</sup> SPOD : *Seaport of disembarkation* ; APOD : *Airport of disembarkation* ; RPOD : *Railway point of disembarkation*.

<sup>13</sup> Les transports tactiques concourant à la manœuvre de « réception, stationnement, mouvement, intégration » (RSMI) et l'activation associée de ZR, qui sont de la responsabilité locale du COMANFOR par l'intermédiaire de son ASIA, n'entrent pas dans le segment des post-acheminements stratégiques.

<sup>14</sup> DIA-4.2.1 « désengagement » novembre 2013. *Redeployment* en anglais qui comprend les opérations sur le théâtre (à la fois opérationnelles et de soutien), le transport stratégique retour jusqu'à un point de débarquement et le mouvement retour vers les unités de destination.

<sup>15</sup> Pour le SSA, il peut aussi s'agir de déchets médicaux qui répondent à des normes spécifiques de transport.

<sup>16</sup> Outre les acheminements, le CSOA est en charge de la mobilisation des ressources dans le cadre de la montée en puissance d'une force, de l'organisation et du contrôle des flux logistiques et de personnel.

<sup>17</sup> Les opérations réalisées au sein de la base de soutien interarmées de théâtre (BSIAT) sont sous la responsabilité de la force, de l'ASIA en particulier.

<sup>18</sup> Base de soutien naval avancée.

112. Le CSOA confie la **mise en œuvre** des acheminements à **des organismes chargés des transports et des transits** (maritimes, aériens et de surface) **nationaux** (SCA<sup>19</sup>, CTTS<sup>20</sup>, 519<sup>ème</sup> GTM<sup>21</sup>, 1<sup>er</sup> RTP<sup>22</sup>) **ou multinationaux** (EATC<sup>23</sup>, MCCE<sup>24</sup> et SALCC<sup>25</sup>) et coordonne avec le groupement de soutien du personnel isolé (GSPI) la projection du personnel isolé et du fret projeté par voie aérienne commerciale au profit de certains organismes. L'**exécution** des acheminements est assurée par les **armées, directions et services interarmées**, à partir de leurs moyens de transport organique (vecteurs en régie ou marchés externalisés ou de sous-traitance éventuels) ou de moyens de transport routier mis par convention à disposition des transports de surface interarmées (TSIA)<sup>26</sup>, par les **organismes interarmées de transit** de métropole ou d'outre-mer et par des **prestataires privés** (marchés externalisés ou de sous-traitance prescrits par le CSOA).
113. Une politique générale des transports (en projet) fixera les principes directeurs d'organisation, de fonctionnement et de dotation des acheminements en vue d'en optimiser l'efficacité opérationnelle et l'efficience financière dans le contexte d'achèvement de l'interarmésation.

## Section II – Organisation et acheminement de la ressource

114. Si un flux est communément défini comme le déplacement d'une ressource (humaine ou matérielle), financière ou informative, les acheminements stratégiques ne s'intéressent qu'à la dimension physique de ces flux.
115. Afin de faciliter la compréhension du terme « ressource<sup>27</sup> » dans ce document doctrinal, le volet « personnel » de la ressource est abordé distinctement des moyens matériels.

### Nature et gestion des flux

116. Les acheminements se déclinent sous la forme de flux de personnel (mise en place, relève, redéploiement, désengagement de la force, évacuation médicale des malades et blessés, rapatriement des dépouilles mortuaires) et de matériels, d'ingrédients ou d'équipements (mise en place, flux de soutien et de retrait) : carburant, rechanges, nourriture, eau, munitions, produits de santé, administration et finances, lettres et colis postaux, déchets.
117. Les flux de ressources peuvent être des flux « aller » (ayant vocation à être consommés sur place), des flux « aller-retour », ou des flux « retour » (produits sur place et rapatriés). Néanmoins, certaines ressources en « retour » ne doivent pas être considérées comme des capacités « consommées » et doivent être très rapidement rapatriés pour être régénérés (ex : moteurs d'aéronefs) car ils concourent pleinement à la restauration de la disponibilité des moyens capacitaires.
118. Le soutien doit organiser les flux de bout en bout (du lieu de départ jusqu'au lieu d'arrivée). Il est alors nécessaire de dimensionner au juste besoin les ressources destinées aux unités puisque les coûts élevés d'acheminement ou de stockage et la dispersion éventuelle des moyens sur plusieurs théâtres peuvent imposer la notion de flux tirés. La maîtrise des flux de bout en bout repose sur une manœuvre des vecteurs qui transportent ces ressources. Elle nécessite donc de gérer aussi bien les transports à plein qu'à vide, de façon à rentabiliser les vecteurs utilisés.
119. Selon la phase de l'opération, il est possible de caractériser les différents types de flux.
- a. **le flux de projection** est constitué par les ressources acheminées à l'initiative des organismes centraux (flux poussé). Les conditions de son acheminement sont déterminées en planification par le CPCO ;

<sup>19</sup> Lorsque les pré-acheminements de personnel à projeter ne peuvent pas être réalisés de manière organique, l'EMO/SCA réalise les transports en commun de ce personnel depuis les garnisons jusqu'aux points d'embarquement pour la projection ou des zones de regroupements intermédiaires, selon les directives fixées par le CSOA.

<sup>20</sup> CTTS : centre des transports et transits de surface. Instruction n°500677/DEF/EMAT/ES/BSOUT/MTT du 30 juin 2009.

<sup>21</sup> 519<sup>ème</sup> GTM (groupe de transit maritime).

<sup>22</sup> 1<sup>er</sup> régiment du train parachutiste.

<sup>23</sup> EATC : *European air transport command*, pour les transports aériens réalisables avec les aéronefs militaires nationaux ou européens à disposition de ce commandement.

<sup>24</sup> MCCE : *Movement coordination centre Europe* (coordination multinationale et multimodale).

<sup>25</sup> SALCC : *SALIS coordination cell* (cellule de coordination des vols du programme d'affrètement multinational d'AN124).

<sup>26</sup> Moyens de transport routier de l'armée de terre et de l'armée de l'air mis à disposition du CTTS au profit des transports de surface interarmées.

<sup>27</sup> La définition est donnée dans le chapitre 4, partie lexicque. Source : DIA 4.11 N° 1070/EMA/SLI/SDO/NP du 23 juin 2008.

- b. **le flux d'entretien** (adéquation stock théâtre / délai d'acheminement) est constitué par les ressources acheminées en réponse à une demande du théâtre (flux tiré) ou acheminées à partir de la métropole suivant une fréquence spécifique, pouvant être définie dans la directive administrative et logistique (DAL) élaborée par le CPCO (flux poussé). Ces demandes sont émises pour rétablir la capacité opérationnelle des unités ou entretenir les stocks au niveau fixé. Le flux d'entretien se décompose en flux d'urgence opérationnelle et en flux planifiés qui obéissent à des rythmes et des contraintes différents ;
- c. **le flux de rapatriement** et de désengagement est constitué par le rapatriement de ressources acheminées du théâtre vers la métropole ou un autre théâtre conformément aux directives du CPCO.
120. Ces flux, qui peuvent être priorisés par le CSOA, obéissent à différentes modalités :
- a. **flux poussés** : ces flux sont initiés par le fournisseur de la ressource et confirmés par le destinataire, c'est le cas du flux de projection comme du flux d'entretien ;
- b. **flux tirés** : ces flux sont initiés par le bénéficiaire de la ressource.
121. Certaines ressources déclarées critiques<sup>28</sup> ou d'intérêt<sup>29</sup> par les armées et l'EMA font l'objet d'un suivi particulier quel que soit le type de flux.

## Les acheminements stratégiques dans la projection de force

122. L'appui à la projection de la force peut s'articuler en plusieurs phases : **un mouvement préalable** (hors périmètre des acheminements stratégiques), **un pré-acheminement**, **un transport stratégique** et sous certaines conditions, **un post-acheminement**.
123. En amont de la phase d'acheminement stratégique, et dans le cadre d'un engagement majeur des forces armées, la montée en puissance des différentes composantes est coordonnée par le CPCO. La force engagée fait l'objet d'un enchaînement coordonné d'opérations qui visent à présenter les unités et la ressource en bon ordre.

### Le mouvement préalable

124. Concept défini dans la DIA-4, le mouvement préalable est ici décrit comme l'ensemble des opérations de mouvement, transport et transit conduites et exécutées par une armée ou DSIA pour permettre sa mise en configuration initiale avant la phase de pré-acheminement. **La phase du mouvement préalable n'est pas constitutive des acheminements stratégiques.**
125. Articulée autour du nivellement de ressources et du renforcement de personnel entre garnisons, unités et dépôts, cette phase amont est assurée par les capacités de transport organiques des armées et DSIA.
126. Cependant, ces transports peuvent être mis en œuvre et conduits par le CTTS lorsque les capacités organiques sont insuffisantes ou encore lorsqu'ils concernent le positionnement de conteneurs vides à des fins d'empotage.
127. Afin de réduire le délai de mise à disposition de la ressource, le CSOA pré-positionne un volant d'EVP<sup>30</sup> auprès des principaux sites et établissements pourvoyeurs, à titre permanent ou temporaire. Ce volant est défini en liaison avec les armées, directions et services interarmées<sup>31</sup>. La manœuvre logistique des conteneurs en métropole est déléguée au CTTS qui les délivre aux établissements demandeurs et maintient le niveau des parcs de conteneurs disponibles par recombplètement massif. La manœuvre des conteneurs vides a donc autant d'importance que

<sup>28</sup> Une ressource critique est une ressource qui conditionne la réalisation d'une capacité opérationnelle dans la durée et/ou avec le degré de réactivité imposé.

Les ressources critiques sont donc les matériels, équipements, recharges, fluides, munitions ou produits :

- dont le stock est limité ou à longs délais d'approvisionnement ;
- pour lesquels une tension a été observée sur une période conséquente (> 6 mois) ou sur plusieurs OPEX, avec une influence importante sur la capacité à se déployer ou à durer.

La notion de criticité est certes mouvante puisqu'elle repose sur une période donnée et une récurrence de phénomène, mais elle ne doit pas être simplement de circonstance.

<sup>29</sup> Ressources dont le commandement estime qu'il est nécessaire d'assurer un suivi particulier.

<sup>30</sup> EVP = conteneur équivalent vingt pieds.

<sup>31</sup> Dans le cadre de la politique d'emploi et de gestion des conteneurs en cours de validation par l'EMA.

celle des conteneurs pleins pour garantir la noria d'approvisionnement des établissements expéditeurs. Le CSOA complète le stock global de conteneurs à l'aide du marché d'achat ou, à défaut, du marché de location<sup>32</sup>.

128. Les transports de ressources servant à équiper la force en amont de la projection sont exclus des pré-acheminements car ils relèvent des mouvements préalables. Lorsqu'ils font appel aux moyens du CTTS, ces transports sont réalisés dans le cadre normal du soutien des armées et doivent être anticipés par les expéditeurs afin de ne pas obérer les capacités de transport au moment des pré-acheminements de la force.

### *Les pré-acheminements*

129. Le plus souvent réalisés par voie de surface, les pré-acheminements en métropole<sup>33</sup> sont placés sous la responsabilité générale du CSOA. Ils sont conçus, mis en œuvre et conduits par le CTTS pour le fret ou les matériels spécifiques, spécialisés et communs, de la ressource, ainsi que pour le personnel accompagnant le fret transporté par voie ferrée (TSM)<sup>34</sup> et par l'EMO/SCA pour le transport de personnel par voie de surface (VR et VF hors TSM).
130. Les pré-acheminements comprennent les opérations de transport et de transit réalisées en amont du transport stratégique.
131. Tout besoin d'acheminement stratégique de fret doit faire l'objet d'une demande unique de transport (DUT)<sup>35</sup> adressée au CSOA par les EMO d'armées et les DSiA. Celle-ci est déclinée en demande de pré-acheminement (DUT « pré-acheminement ») par l'expéditeur, dès que la validation est effectuée par le CSOA pour le transport du fret sur un vecteur stratégique.

### *Le transport stratégique*

132. Lors des transports stratégiques, il est régulièrement fait appel à des moyens affrétés complémentaires aux moyens patrimoniaux pour la voie aérienne et la voie de surface. Quant aux transports stratégiques par voie maritime, ils sont majoritairement externalisés.
133. Le CSOA est la structure clé en charge de planifier et de conduire les acheminements stratégiques tant au profit des théâtres d'opérations que des forces de souveraineté ou de présence. Pour répondre aux objectifs de projection, le CSOA s'appuie sur différents dispositifs et organisations existants (§ 223 et suivants).
134. De même le CSOA a recours :
- a. pour la voie aérienne, à l'affrètement aérien via le contrat SALIS<sup>36</sup>, à des marchés d'affrètement d'avion-cargo, à des accords-cadres d'affrètement en urgence et à des marchés de transport de fret par voie commerciale ;
  - b. pour la voie maritime, à l'affrètement à temps de navires rouliers, à un accord-cadre d'affrètement en urgence et à des marchés de voie maritime commerciale ;
  - c. pour le transport de fret de bout en bout, à des marchés de commission ;
  - d. pour le transport par voie de surface, à des marchés de transport adaptés (voie routière commerciale, voie ferrée, location de camions et de wagons).
135. Pour les acheminements par voie maritime dans le cadre d'une opération littorale, les capacités d'acheminements stratégiques organiques des armées reposent sur :
- a. les bâtiments de projection et de commandement (BPC), le transport de chalands de débarquement (TCD), et la flottille amphibie<sup>37</sup> ;

<sup>32</sup> Les règles d'emploi et de gestion des conteneurs de transport font l'objet d'un document de politique spécifique.

<sup>33</sup> La mutualisation des capacités de transport aérien militaire au sein de l'EATC peut induire des transports stratégiques à partir d'un point situé hors métropole.

<sup>34</sup> Trains spéciaux militaires.

<sup>35</sup> Le processus de la DUT est décrit en annexe. La DUT sera remplacée par la Demande d'Acheminement Transport (DAT) lors de la mise en service de SILRIA en 2015.

<sup>36</sup> *Strategic AirLift Interim Solution*, contrat d'affrètement d'avions très gros cargo (principalement AN124) passé par la *Nato Support Agency* (NSPA) au profit des 14 Etats partenaires.

- b. le pétrolier ravitailleur et les bâtiments de commandement et de ravitaillement (BCR) ;
  - c. tous les bâtiments de surface en mesure d'offrir une capacité de transport.
136. En complément des marchés d'affrètement de navires dont dispose le CSOA et dans le cas des projections majeures pour lesquelles des mesures exceptionnelles doivent être prises, le COMIGETRA<sup>38</sup>, peut demander à effectuer des réquisitions ou encore appliquer la loi TRAMIN<sup>39</sup>.

### *Le post-acheminement*

137. A l'exception de la voie aérienne qui permet, la plupart du temps, l'acheminement direct sur un théâtre de la ressource prioritaire et nécessaire aux capacités d'entrée en premier, toute projection de force nécessite une phase de post-acheminement jusqu'à la BSIAT<sup>40</sup>.
138. Le plus souvent conduit à partir du port maritime de débarquement (SPOD<sup>41</sup>), mais aussi à partir d'un aéroport de débarquement (APOD), le post-acheminement est principalement opéré par voie de surface. Les deux cas peuvent se présenter :
- a. le SPOD ou l'APOD où s'effectue la rupture de charge se situe sur le même théâtre. Les transports ne relèvent alors plus de la chaîne des acheminements stratégiques mais sont placés sous la responsabilité du commandant de la force qui s'appuie sur l'ASIA<sup>42</sup>. Il s'agit de mouvements opératifs et non pas de post-acheminements ;
  - b. le SPOD ou l'APOD sont distincts du théâtre. Le CSOA conserve alors la responsabilité des opérations de transport, de transit et de mouvement qui sont réalisées en aval du transport stratégique<sup>43</sup>. Lorsque le post-acheminement s'effectue par voie routière, les ressources peuvent être transportées par voie routière militaire ou par voie routière commerciale.

Quelle que soit l'organisation du théâtre retenue, la répartition des responsabilités est définie par le CPCO.

### *Les acheminements stratégiques sur le territoire national*

139. L'engagement d'une force interarmées sur le territoire national, bien que s'appuyant sur l'organisation territoriale interarmées de défense (OTIAD), respecte des principes identiques pour les mécanismes de montée en puissance. Dans ce cadre, les pré-acheminements ne tendent pas à concentrer le personnel et les ressources vers les plateformes de projection, mais directement vers les zones d'engagement, après un éventuel passage en zone de regroupement.
140. Le principe des pré-acheminements et du transport stratégique existe également sur le territoire national, qu'il s'agisse de grands exercices ou de missions intérieures. Dès lors, les principes qui régissent les acheminements stratégiques s'appliquent. Les structures adaptées au besoin en acheminement (CCITTM) sont déployées sous la responsabilité du CSOA.

## *Section III –La maîtrise des flux logistiques et des pré-acheminements*

141. Condition essentielle de la réussite des acheminements stratégiques, les pré-acheminements nécessitent une coordination de tous les acteurs de la chaîne du transport. A cet effet, le CPCO donne l'ordre de mobilisation des ressources au travers du plan de projection et en délègue la conduite au CSOA.

<sup>37</sup> Note n°1032/DEF/CMT/OPS/DR du 09/02/12 relative aux modalités d'utilisation et de traitement des navires militaires dans le cadre des acheminements stratégiques.

<sup>38</sup> Commissariat général aux transports qui est une entité militaire (OIA) placé auprès du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie (direction générale du transport).

<sup>39</sup> TRANsport Maritime d'Intérêt National.

<sup>40</sup> Base de soutien interarmées de théâtre.

<sup>41</sup> Le SPOD est une structure de type OTAN comparable aux DéTIM ayant pour mission de traiter le déchargement d'un nombre important de navires sur un port de projection (jusqu'à trois navires par jour).

<sup>42</sup> Adjoint soutien interarmées de théâtre.

<sup>43</sup> Si le SPOD et un APOD sont sur un autre théâtre, le commandant du théâtre ou de la force pré positionnée concerné peut être désigné responsable des mouvements de déploiement en liaison avec la BSIAT dès qu'elle sera déployée.

142. **Le CPCO conçoit, définit et ordonne le plan de projection**, en liaison avec les armées, directions et services interarmées ainsi que le CSOA. Il fixe des priorités en termes d'acheminement de la ressource en fonction du cadencement souhaité d'arrivée sur le théâtre<sup>44</sup>.
143. Le CSOA décline ce **plan de projection** du CPCO, qui cadence la mise en mouvement des modules d'armées et des ressources en **économie générale des flux logistiques (EGFL)**<sup>45</sup>. Il planifie en cohérence les acheminements de personnel et de ressources, selon une approche multimodale et en intégrant les pré-acheminements<sup>46</sup>, et les post-acheminements si nécessaire.
144. Le CSOA assure directement l'activation des moyens aériens et maritimes affrétés. Il est directement responsable de l'initialisation, de la régulation et du cadencement des flux sortant des zones de regroupement principales en cas d'activation du **dispositif interarmées d'appui à la projection (DIAP)**<sup>47</sup> par le CPCO.
145. En amont du DIAP, le CSOA assure **une conduite décentralisée** des flux depuis les garnisons ou les zones de regroupement initiales (ZR).

## L'économie générale des flux logistiques

146. A la réception du plan de projection défini par le CPCO, le CSOA élabore un message d'économie générale des flux logistiques (EGFL). Celui-ci décrit notamment l'organisation générale du dispositif des transports et des transits en métropole d'une part et de la métropole vers le théâtre des opérations d'autre part. En fonction des besoins, Il définit également les modalités de mise à disposition de la ressource concourant à la montée en puissance de la force. L'EGFL est adressée aux parties prenantes pour exécution.
147. De plus, le CSOA précise l'organisation de la chaîne de suivi des flux logistiques et les points de transit ou de rupture de charge sur lesquels devront être mis en place des équipes de suivi de la ressource en charge des opérations de traçabilité.
148. Sur la base de la matrice de projection (modules de force et de ressources priorisés) et de l'EGFL, le CSOA élabore un plan de transport stratégique (PTS)<sup>48</sup> en associant aux modules préalablement constitués un mode d'acheminement modal précis.
149. Pour assurer les pré-acheminements, le CSOA utilise tous les moyens nécessaires à sa disposition, que ce soit ses deux centres de mise en œuvre permanents (CTTS et le 519<sup>ème</sup> GTM), ou encore l'ensemble des marchés et accords cadre à sa disposition<sup>49</sup>. Il peut aussi s'appuyer sur les unités qui mettent en œuvre des DiTIA (ETAA/ETAAs et 1<sup>er</sup> RTP) voire le MCCE dans le cadre d'échanges de services transfrontaliers (arrangements ATARES et SEOS). Il peut s'agir de faire pré-acheminer par des vecteurs étrangers du fret ou des matériels vers un point d'embarquement étranger
150. La ressource mise en condition par les services interarmées est pré-acheminée des dépôts vers la ou les plateformes (de projection ou logistiques) suivant les priorités opérationnelles fixées par le CPCO.

<sup>44</sup> Elaboré en liaison avec les armées, DSIA ainsi que le CSOA, le plan de projection fixe les effets à réaliser en termes de priorités de projection en fonction du cadencement d'arrivée sur le théâtre souhaité par le CPCO et le COMANFOR.

<sup>45</sup> Le CSOA dirige également la mobilisation des ressources nécessaires à la force pour son équipement et son soutien dans la durée et priorise le transport des ressources en liaison avec les armées, DSIA.

<sup>46</sup> Les armées, DSIA assurent leur propre mise sur pied et sont responsables en cohérence avec l'EGFL de l'organisation du mouvement de leurs modules vers les zones de regroupement principales des PIAP ou des zones plateformes de projection (en cas de non activation du DIAP ou lorsque le transit de certains modules par les ZR ne se justifie pas).

<sup>47</sup> Systématiquement lors d'une projection d'urgence, le cas échéant lors d'une projection planifiée et toujours de manière adaptée à la force à projeter, le CPCO peut activer le dispositif interarmées d'appui à la projection (DIAP) pour garantir la coordination des actions des armées, directions et services interarmées nécessaire à la monter en puissance de la force et à sa présentation sur des plateformes de projection, depuis la planification d'une opération jusqu'à l'exécution du plan de projection. Ce dispositif interarmées, basé sur des procédures permanentes et auquel s'intègre la chaîne des acheminements stratégiques, s'appuie sur des espaces fonctionnels de convergence des flux de circonstance, les pôles interarmées d'appui à la projection (PIAP), regroupant sous l'autorité du CSOA une ou plusieurs plateformes de projection (aériennes, ferroviaires, maritimes), une ou plusieurs zones de regroupement (ZR) de personnel et de ressources. En cas d'activation du DIAP, tous les flux sortant des zones de regroupement sont sous la responsabilité exclusive du CSOA qui en assure l'initialisation, la régulation et le cadencement.

<sup>48</sup> Document qui associe le message d'économie générale des flux logistiques aux travaux de planification des aéronefs confiés à la gestion de l'EATC (flow Plan) ainsi que les messages de création de voyages maritimes.

<sup>49</sup> Contrats de transports civils. L'emploi des moyens patrimoniaux est éventuellement complété par le recours à la sous-traitance.

151. L'expédition<sup>50</sup> de cette ressource est initialisée et suivie dans le système d'information logistique central (SILCENT), lequel sera remplacé par le système d'information logistique pour le suivi de la ressource en interarmées (SILRIA) à compter de 2015. Ce processus est indispensable pour permettre le suivi des flux informationnels pour la localisation de la ressource projetée.
152. Une fois les ressources livrées sur les plateformes, celles-ci sont acheminées sur le théâtre suivant les priorités fixées par le CPCO en utilisant le mode de transport et le cadencement déterminés par le CSOA.
153. Les transports<sup>51</sup> nécessaires à la mise à disposition des forces (hors QRF Cf. §259) des équipements complémentaires de soutien de l'homme (paquetage spécifique, effets balistiques) font partie des pré-acheminements car ils sont réalisés dans le cadre du plan de projection et s'inscrivent dans l'EGFL.
154. Le CSOA est responsable de la coordination et du suivi de l'acheminement de ces ressources ainsi que de leur suivi. Le suivi logistique et le suivi des niveaux de stock sont du ressort des armées, directions et services (gestionnaires de biens). Toutefois, le CSOA est informé des données relatives au suivi des stocks objectifs<sup>52</sup> définis par l'état-major des armées dans les contrats opérationnels.

Il porte une attention particulière aux ressources conjointement déclarées critiques ou d'intérêt par les armées et l'EMA. Il prend les mesures immédiates de son niveau visant à éviter une rupture du soutien.

## Le pré-acheminement du personnel

155. Les armées et DSIA sont responsables de la mise en route et des demandes de transport de leur personnel.
156. Le SCA est responsable du transport du personnel sur le territoire métropolitain.
157. Le transport du personnel qui relève du soutien commun est assuré par les GSBdD, lesquels sont subordonnés hiérarchiquement à la DCSCA. Les GSBdD disposent de capacités de transport tant pour le personnel isolé que pour les unités constituées.
158. En cas de projection dans l'urgence ou de montée en puissance d'une force, l'EMO/SCA coordonne le transport du personnel des armées et DSIA conformément aux priorités du plan de projection élaboré par le CPCO et de l'EGFL élaborée par le CSOA. Il est associé à la rédaction de ces deux plans.
159. Dans ce cadre, le transport par voie routière du personnel isolé et des unités constituées, concerne les trajets suivants (aller et retour), entre :
- a. les garnisons d'origine et les zones de regroupement principales ;
  - b. les garnisons d'origine et les plateformes de projection ;
  - c. les zones de regroupement principales et les plateformes de projection.
160. L'EMO/SCA contribue aussi au transport de personnel par voie ferrée (hors train spécial militaire).
161. Les demandes de transport sont adressées, selon les cas :
- a. le plus souvent localement, par les unités bénéficiaires aux GSBdD les soutenant ;

<sup>50</sup> Le service expéditeur doit, au plus tôt, exprimer son besoin de transport au moyen d'une demande de transport afin de faciliter les travaux du CSOA pour réaliser l'économie générale des flux logistiques. La Demande d'Acheminement Transport (DAT) sera intégrée dans SILRIA à compter de 2015.

<sup>51</sup> Le CTTS devra assurer le transport des EVP depuis les ELOCA vers les zones de regroupement définies par les armées et les responsables de modules afin que l'EMO/SCA puisse effectuer la distribution des équipements.

<sup>52</sup> Un stock-objectif est un niveau de stock sur une ressource qui permet de mettre en œuvre la capacité opérationnelle associée sur une durée fixée.

- b. de manière centralisée à la demande de l'EMO/SCA, par les armées, DSIA à l'EMO/SCA.
162. Dans tous les cas, l'EMO/SCA peut intervenir pour arbitrer, prioriser et procéder à des renforcements par nivellement entre GSBdD.

## Le pré-acheminement de la ressource

### *Cas de la ressource nécessaire à la constitution de la force (montée en puissance des formations/unités et/ou modules)*

163. Sous l'autorité du CSOA, la responsabilité de ce pré-acheminement est confiée au CTTS.
164. Dans le respect du plan de projection et en déclinaison du plan de transport stratégique du CSOA, ils sont conçus et mis en œuvre par le CTTS, en liaison avec les EMO d'armées, les DSIA, les formations, le commandement des zones de regroupement et les organismes de transit en charge des plateformes d'embarquement (DiTIM, DiTIS, ETAA, ETAA ou DiTIA).
165. Après avoir planifié ces mouvements/transports avec les unités/formations, le CTTS transmet aux EMO d'armées et aux DSIA son plan de transport sous la forme d'un tableau quotidien des mouvements et transports (TQMT) pour l'organisation des pré-acheminements.
166. Les EMO d'armées et les DSIA diffusent alors les ordres de pré-acheminements aux formations qui leur sont subordonnées.
167. Les formations sont responsables de la préparation préalablement à l'exécution des mouvements définis par l'ordre de pré-acheminement de leur EMO/DSIA.

### *Cas de la ressource d'environnement et de flux de soutien*

168. Le plan de projection établi par le CPCO définit les priorités d'acheminement de la ressource.
169. Inscrite dans la DIAL<sup>53</sup> et rappelée dans le plan de projection, l'autonomie initiale de la force fixée par le CPCO/J4, est ensuite déclinée par les services interarmées en volume de fret à transporter.
170. Le CSOA fournit les conteneurs nécessaires à l'emportage du fret à transporter ainsi que les vecteurs de transport de surface (VR, VF, voie fluviale) nécessaires au transport des ressources en s'appuyant sur le CTTS pour la réalisation de ces transports. La manœuvre de mise à disposition des conteneurs vides au profit des sites expéditeurs est une opération qui s'inscrit dans le plan de transport du CTTS.
171. Les ressources mises en condition par les services interarmées seront pré-acheminées des dépôts vers les zones de regroupement principales et/ou les plateformes de projection suivant les priorités opérationnelles fixées par le CSOA.

---

<sup>53</sup> Directive initiale administrative et logistique.

(PAGE VIERGE)

# Chapitre 2

## L'organisation de la chaîne des acheminements stratégiques

### Section I – La conception des acheminements stratégiques

#### Le centre de planification et de conduite des opérations (CPCO)

201. 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 du soutien des opérations et des acheminements (CSOA) pour la conduite du soutien des opérations extérieures.

#### Le centre du soutien des opérations et des acheminements (CSOA)

##### Missions

202. Le CSOA, par délégation du CPCO, a pour mission générale de gérer les flux de ressources et aussi de mettre en œuvre les acheminements stratégiques (maîtrise d'ouvrage déléguée).
203. Le but de son action est de garantir l'acheminement<sup>54</sup> du personnel et de la ressource, de préserver la continuité des flux et de favoriser la permanence de la conduite du soutien au profit des forces engagées en opérations extérieures, en missions intérieures, au profit d'une activité opérationnelle d'armée, en outre-mer ou dans les exercices et activités majeurs interarmées.
204. Pour les forces de présence et de souveraineté, il est responsable des acheminements stratégiques, du suivi des ressources et de la manœuvre de celles nécessaires au soutien des engagements opérationnels.
205. À ce titre, il est plus particulièrement chargé de :
- la planification et de la conduite des acheminements stratégiques pour l'ensemble des forces armées françaises, des autres départements ministériels, des alliés et nations étrangères selon les accords en vigueur ainsi que des organisations humanitaires, quel que soit le vecteur retenu (patrimonial ou affrété : aéronef, navire, camion, train...);
  - la planification des transits opérationnels (rupture de charge entre deux modes d'acheminement différents) ;
  - des flux de soutien et des acheminements pour les engagements opérationnels et des forces de présence et de souveraineté;
  - l'externalisation d'une partie des acheminements stratégiques au profit des opérations extérieures, des forces de présence et de souveraineté, des exercices et des activités majeures ainsi que des transports de surface interarmées en métropole ;
  - du quartier fonctionnel «*acheminements*»<sup>55</sup> dont la participation à l'équipe de marque SILRIA ;

<sup>54</sup> Son champ d'application couvre les acheminements relatifs aux opérations extérieures (y compris les pré et post-acheminements en métropole), aux missions intérieures dans leurs phases de projection des forces, de soutien, de relèves et de désengagement, aux exercices et activités majeurs, au soutien des forces de présence et de souveraineté. Il couvre également les transports de surface interarmées en métropole. Il agit dans une perspective multimodale afin d'offrir les meilleures solutions d'acheminement (aux forces et organismes soutenus) et de mettre en place les dispositifs de transit adaptés.

<sup>55</sup> En tant que responsable du quartier fonctionnel acheminement (RQF), le CSOA assure la coordination et la cohérence d'ensemble des travaux relatifs aux systèmes d'information logistique acheminement. Il s'agit notamment de piloter la démarche de mise en cohérence entre les besoins fonctionnels relatifs aux acheminements et les SIL permettant d'y répondre. Il assure aussi l'administration fonctionnelle de DUT, du SILCENT et du SILRIA.

- f. du suivi et du développement des systèmes d'information logistiques (SIL) relatifs au transport<sup>56</sup> ;
- g. de la mise à disposition des armées, et DSIA d'une expertise dans les domaines suivants :
  - (1) douanes<sup>57</sup> ;
  - (2) acheminements dont la voie ferrée ;
  - (3) transport de marchandises dangereuses.

### *Responsabilités transport et transit*

- 206. Le CSOA fait exécuter les transports et les transits par les armées françaises ou alliées (Cf. § 225 et suivants) et par des prestataires civils. Cette mission comporte une "obligation de moyens".
- 207. Le CSOA dirige la chaîne interarmées des AS qui est garante en tous temps et toutes circonstances de "l'obligation de résultat".

### *Rôle du CSOA*

#### *Dans le domaine du transport*

- 208. Le CSOA assure :
  - a. la planification des transports selon une approche multimodale<sup>58</sup> afin de garantir leur efficacité ;
  - b. la programmation et la conduite des mouvements en s'appuyant sur :
    - (1) les capacités de transport mises à disposition par les armées et les DSIA ;
    - (2) les capacités de transport externalisées. Lorsqu'il utilise des moyens spécifiques d'armées ou de composantes de forces, il s'assure de cette mission au travers de centres de mise en œuvre dédiés ou par l'intermédiaire d'un commandement d'armées ;
    - (3) les capacités alliées le cas échéant nécessaires et disponibles, au travers d'accord d'échanges, ou de compensation, ou sur base de donation.
  - c. la coordination de ses travaux avec les commandements de théâtre s'agissant de toutes les questions relatives à l'utilisation et à l'occupation des plateformes multimodales de débarquement ou d'embarquement inter-théâtres ;
  - d. la coordination de ses travaux avec les commandants de théâtre<sup>59</sup> s'agissant des priorités d'acheminement des ressources logistiques ;
  - e. l'adaptation des capacités d'acheminement en fonction de l'évolution des besoins.

#### *Dans le domaine du transit*

- 209. Le CSOA s'assure :
  - a. du suivi du déroulement des transits ;
  - b. de la coordination des centres de mise en œuvre des transits qui lui sont fonctionnellement rattachés ou dont il peut solliciter la participation :

<sup>56</sup> Les systèmes d'information logistique relatifs au transport sont : SILCENT, DUT, SILRIA, LOGFAS, ADAMS, MEAT, etc.

<sup>57</sup> PIA-4.0.403 « Douanes (2013) », N°D-13-008432/DEF/CICDE/NP du 12 juillet 2013.

<sup>58</sup> Voies de surface (routes ; chemin de fer ; canaux) ; voie aérienne ; voie maritime.

<sup>59</sup> Conformément aux orientations fixées dans la directive administrative et logistique (DAL).

- (1) le 519<sup>ème</sup> groupe de transit maritime (GTM) qui met en œuvre ses détachements et unités pour le transit maritime ;
  - (2) le centre de mise en œuvre des transits par voie de surface (CTTS) et ses districts/détachements (DiTIS/DÉTIS) temporaires pour le transit de surface ;
  - (3) l'activation de l'ensemble des organismes de transit aérien permanents (escales aériennes militaires - escales aériennes de la marine nationale - DiTAP<sup>60</sup> - GSPI<sup>61</sup> - éléments du 1<sup>er</sup> RTP<sup>62</sup>) ou pouvant lui être détachés temporairement ainsi que des organismes de transit interarmées outre-mer ;
  - (4) les organismes de transit aériens temporaires en métropole (DiTIA) ou hors métropole (DéTIA) ;
  - (5) le 1<sup>er</sup> RTP dans le cadre des structures de transits citées *supra*.
- c. du contrôle, de la surveillance et de la certification des organismes de transit

## Section II – La mise en œuvre des acheminements stratégiques (AS)

210. Outre le CPCO et le CSOA dont les responsabilités ont été décrites *supra*, la chaîne des acheminements stratégiques est complétée par :
- a. des centres de mise en œuvre en charge de la conduite et de la coordination des transports et des transits ;
  - b. des organismes d'exécution des transports et transits spécialisés par voie d'acheminement ;
  - c. des dispositifs de transits opérationnels.

### Les centres de mise en œuvre des transports et des transits

211. 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.
212. Ils exercent leurs attributions à partir d'une implantation permanente.
213. Ils activent sur ordre du CSOA les structures temporaires de transit et participent à l'armement des postes au sein des CCITTM, des BTT ou des cellules PCIAT/GSIAT/Mouvements.

### Le centre des transports et transits de surface (CTTS)

214. Sous l'autorité d'emploi du CSOA, le CTTS assure la mise en œuvre des transports de soutien courant<sup>63</sup> et les transports liés aux pré et post-acheminements stratégiques par voie de surface sur le territoire national essentiellement, notamment dans le cadre du DIAP.
215. Il met en œuvre les transits de surface des armées et le transport par voie ferrée au titre des trains spéciaux militaires (TSM).
216. La mise en œuvre du transit de surface s'applique :
- a. aux pré- et post-acheminements en métropole entre les différentes garnisons et dépôts, et les plateformes maritimes, aériennes et de surface d'embarquement ou de débarquement ;
  - b. aux acheminements inter-théâtres de surface depuis les plateformes d'embarquement jusqu'aux zones définies par le commandement ;

<sup>60</sup> District de transit aérien en région parisienne (ETAA 1D.110 de Creil).

<sup>61</sup> Groupement de soutien du personnel isolé.

<sup>62</sup> 1<sup>er</sup> RTP : 1<sup>er</sup> régiment du train parachutiste.

<sup>63</sup> Fret banalisé, de munitions et de matériels roulants, à l'exclusion des transports locaux qui relèvent de l'EMO/SCA/GSBdD.

- c. au soutien et à la coordination des mouvements des détachements alliés lors de leur transit opérationnel ou non en France métropolitaine<sup>64</sup>.
217. Il exerce l'autorité fonctionnelle sur les plateformes interarmées (PFIA), pour les transports par voie de surface (VR, VF).
218. Il agit comme un « guichet unique » au profit des forces armées et a vocation à traiter l'ensemble des demandes de transport par voie de surface de son périmètre d'action en métropole et dans les pays limitrophes.

### *Le 519<sup>ème</sup> groupe de transit maritime (519<sup>ème</sup> GTM)*

219. Sous l'autorité d'emploi du CSOA, le 519<sup>ème</sup> GTM participe, dans un cadre national ou multinational, à la continuité des acheminements stratégiques comportant une phase maritime. Pour cette phase, il commande, coordonne et assure, au profit des forces, les missions de transit, de suivi des flux logistiques et de manutention portuaire sur les points d'embarquement et de débarquement par voie maritime en métropole (SPOE du PIAP). En outre-mer, à l'étranger et sur les théâtres d'opérations, les moyens qu'il fournit dans le cadre du SPOD (PC SPOD / DÉTIM(s) et ORA<sup>65</sup>) sont placés sous les ordres du CSOA auquel ces structures rendent compte de la coordination et du suivi du transit maritime. Dans tous les cas, il est responsable des opérations de déclaration du fret en douane des navires.
220. A cet effet, et dans le cadre de l'alerte GUEPARD, le 519<sup>ème</sup> GTM assure une alerte permanente (FIRI/ENU) du volume d'un DÉTIM avec un préavis de 5 jours (NTM<sup>66</sup>).
221. Il rend compte au CSOA et aux PC de théâtre pour les OPEX du déroulement des opérations douanières, commerciales et des opérations de chargement ou de déchargement des navires. Ces comptes rendus sont réalisés par le PC SPOD, le chef de DÉTIM ou par l'ORA.
222. Activés par le CSOA dont ils relèvent fonctionnellement et placés sous le commandement organique du 519<sup>ème</sup> GTM dans le cadre du PIAP, les districts de transit maritime (DITIM) exécutent les opérations de transit maritime dans le cadre des projections et du flux d'entretien courant.

### *L'European air transport command (EATC)*

223. L'EATC est un commandement multinational qui assure le contrôle opérationnel sur une flotte de vecteurs de transport aérien voire de ravitaillement en vol mise à sa disposition par cinq nations<sup>67</sup>.
224. Il assure la planification, programmation et le contrôle des missions de transport de fret ou de personnel par voie aérienne militaire qui lui sont demandées par le CSOA, à partir des moyens nationaux ou étrangers disponibles pour la réalisation des missions opérationnelles.
225. Les missions ordonnées par l'EATC sont ainsi réalisées par les escadrons de transport tactique et stratégique de l'armée de l'air française ou par leurs homologues partenaires. Les missions nationales réalisées à partir de vecteurs étrangers se font dans le cadre de l'accord d'échanges ATARES<sup>68</sup>.
226. Lorsque la confidentialité ou la sensibilité de certaines missions l'exige, ces missions peuvent être réalisées en franco-français à l'EATC sous la conduite exclusive d'une chaîne nationale de circonstance armée localement à partir du personnel national inséré dans la structure.
227. La France se réserve toutefois le droit d'utiliser sans justification<sup>69</sup> ses aéronefs militaires en cas de déclenchement de missions de transport nationales prioritaires.

<sup>64</sup> PIA-4.5 relative au soutien fourni par la France aux nations hôtes (HNS).

<sup>65</sup> Officier responsable de l'affrété.

<sup>66</sup> Notice to move.

<sup>67</sup> France, Allemagne, Belgique, Pays-Bas et Luxembourg.

<sup>68</sup> Air transport and air to air refueling exchange service.

<sup>69</sup> On utilise le terme RTOA (Revoque Transfert of Authority).

## *Le Movement coordination centre Europe (MCCE)*

228. Le MCCE coordonne entre ses nations membres les échanges et les partages de capacités de transport aérien, maritime et de surface, y compris multimodaux et de bout en bout, dans le but de répondre aux besoins de ces dernières et d'optimiser l'emploi de la ressource globale, selon un principe d'échange<sup>70</sup> ou dans le cadre d'arrangements bilatéraux<sup>71</sup>.
229. Le CSOA peut en permanence le solliciter pour trouver des solutions de transport complémentaires aux solutions nationales ou alternatives à l'EATC dans le domaine aérien.

## *Les organismes d'exécution des transports et transits spécialisés*

### *Le 1<sup>er</sup> régiment du train parachutiste (1<sup>er</sup> RTP)*

230. Régiment de l'armée de Terre, le 1<sup>er</sup> RTP est subordonné au commandement des forces terrestres (CFT) de Lille. Dans le cadre de ses missions, il arme de manière permanente les DiTIA du Sud-Ouest (Toulouse et Pau) et certains DÉTIA. Le personnel du 1<sup>er</sup> RTP peut également participer à l'armement des postes au sein des CCITTM, des BTT ou des cellules PCIAT/GSIAT/Mouvements.
231. Au sein de la chaîne des acheminements stratégiques, ses personnels sont désignés par le CSOA sur proposition de l'EMO-T.
232. Le personnel du 1<sup>er</sup> RTP est qualifié pour traiter tous les types d'aéronefs de transport, aussi bien tactiques que stratégiques.

### *Les organismes de transit de l'armée de l'air en métropole et hors métropole*

233. Sous la tutelle organique du commandement des forces aériennes, les unités de transit aérien de l'armée de l'air se composent de 8 escadrons et escadrilles de transit aérien (ETAA, ETAAS) basés en métropole, et de 8 EAM outre-mer. Ces unités, constituées de spécialistes « acheminement par vecteur aérien », assurent la capacité transit aérien des bases aériennes sur lesquelles elles sont stationnées, et arment de manière permanente les DiTIA sur l'ensemble du territoire, ainsi que les DÉTIA hors métropole. Le personnel arme également des postes au sein des CCITTM, des BTT ou des cellules PCIAT/GSIAT/Mouvements.
234. Au sein de la chaîne des acheminements stratégiques, ces personnels sont désignés par le CSOA sur proposition de l'EMO-A.
235. Le personnel spécialiste « acheminement par vecteur aérien » est qualifié pour traiter tous les types d'aéronefs de transport, aussi bien tactiques que stratégiques.

### *Les organismes de transit de la marine nationale en métropole*

236. Sous la tutelle organique de l'état-major de la marine nationale, les unités de transit aérien de la marine nationale assurent l'accueil et les opérations de traitements fret et pax aux profits des avions de transports sur leurs plateformes aéronautiques. Les personnels de ces structures constituées de spécialistes « acheminement par vecteur aérien », assurent la capacité transit aérien des bases aéronavales sur lesquelles elles sont stationnées, et sont susceptibles d'armer de manière permanente les DiTIA sur les aéroports civils de Brest et Hyères.
237. Au sein de la chaîne des acheminements stratégiques, ces personnels sont désignés par le CSOA sur proposition de l'EMO-M.
238. Le personnel spécialiste « acheminement par vecteur aérien » est qualifié pour traiter tous les types d'aéronefs de transport, aussi bien tactiques que stratégiques.

<sup>70</sup> En s'appuyant sur le mécanisme d'échange de services aériens ATARES (*Air to air refuelling and exchange of other services*) et de transport maritimes et de surface SEOS (*Surface exchange of services*).

<sup>71</sup> A titre gratuit, payant ou d'échange dans le cadre d'accords bilatéraux de soutien mutuel ou d'arrangements au cas par cas en soutien d'opérations.

## Les capacités de transport additionnelles

239. L'engagement de la France dans des partenariats multinationaux ou bilatéraux lui donne l'accès à des capacités de transport extérieures :
- (1) au travers des échanges et des mutualisations de capacités coordonnées par *Movement Coordination Centre Europe (MCCE<sup>72</sup>)*, dont la vocation est d'optimiser les capacités de transport des États membres ;
  - (2) au travers du marché *Strategic airlift interim solution (SALIS)* d'affrètement en commun d'avions cargo hors gabarit;
  - (3) dans le cadre des échanges croisés de capacités au sein de l'EATC ;
  - (4) entre la France et certains pays membres de l'OTAN, (comme par exemple par le biais des accords de soutien mutuel ACSA<sup>73</sup> avec les États-Unis ou MLSA<sup>74</sup> avec le Royaume-Uni).
240. L'accès à ces capacités repose généralement sur un principe d'échange de services, grâce :
- (1) à l'arrangement technique ATARES notamment pour les prestations de transport aérien et de ravitaillement en vol ;
  - (2) à l'arrangement technique SEOS<sup>75</sup> pour les prestations de transport par voies maritime, terrestre (routière et ferroviaire) et fluviale.

## Les dispositifs de transits opérationnels

241. Pour assurer la continuité des AS, des dispositifs de transit sont déployés à titre permanent ou temporaire, sur les plateformes de transit. Placés sous la responsabilité d'un chef de plateforme subordonné au CSOA, leur rôle consiste à assurer la coordination de l'ensemble des cellules contribuant aux activités de transit proprement dites et à leur soutien (circulation, stationnement, stockage, traçabilité, etc.).
242. En fonction des besoins, des districts (en métropole) ou des détachements (hors métropole) de transit modaux (aérien, maritime ou de surface) sont mis sur pied et intégrés au dispositif existant.
243. Ces dispositifs de transit doivent mener des actions coordonnées par le CSOA afin d'assurer dans les meilleures conditions la continuité des transports de personnel ou de ressources lorsqu'il y a une rupture de charge ou lorsqu'il est nécessaire d'effectuer des formalités frontalières de police, de douane ou de santé.
244. Les structures temporaires de transit que le CSOA active sous sa responsabilité ou sur demande de l'une des armées, peuvent recevoir des modules de renfort spécialisés, notamment lors des phases de projection ou de rapatriement (désengagement) de forces. Lorsque les moyens en personnel de ses centres de mise en œuvre sont insuffisants, le CSOA peut demander le concours des armées pour l'armement des postes des structures de transit placées sous son autorité fonctionnelle.
- a. **Les districts de transit interarmées** ont vocation à traiter sur le territoire métropolitain les opérations de transit opérationnel relevant de leur compétence. Ces organismes peuvent être permanents (cas du DITAP) ou temporaires en cas d'armement d'un dispositif adapté aux exigences d'une projection ou d'un rapatriement (désengagement) de forces.

<sup>72</sup> Composé de 25 États membres (2014).

<sup>73</sup> *Acquisition and Cross Servicing Agreement* (accords entre les États-Unis et 76 pays membres de l'OTAN et/ou de l'UE, dont la France, sur des échanges ou des achats de prestations logistiques, dont du transport). L'accord, désigné par son acronyme anglais d'ACSA (Accord d'Acquisitions et d'Échanges de Services) de février 2012 succède au précédent accord signé en 2002 pour une durée de dix ans. Cet accord, sans aucune date d'échéance, permet l'échange rapide et sans difficulté de nombreux types de services entre unités militaires des deux pays. Il s'agit de faciliter la cession, le remplacement ou même la mise en vente d'équipements et de matériels militaires.

<sup>74</sup> *Mutual Logistics Support Agreement*.

<sup>75</sup> *Surface exchange of service*, arrangement technique signé le 26/09/2013 pour une mise en application courant 2014.

- b. **Les détachements de transit interarmées** ont vocation à traiter sur un théâtre ou un territoire extérieur les opérations de transit opérationnel relevant de leur compétence. Placés sous les ordres du CSOA, ils peuvent recevoir des directives techniques et opérationnelles des organismes dont ils relèvent : CCITTM et SPOD/APOD s'il s'agit d'un théâtre extérieur, BTT ou la mission logistique (MISLOG)<sup>76</sup> dans le cadre d'un territoire. Ces détachements de transit sont armés et activés pour des missions qui peuvent être permanentes ou temporaires. Ils n'ont pas vocation à être intégrés dans les forces organiques de théâtre mais ils peuvent être comptabilisés au titre des renforts de théâtre (ex DÉTIS et SPOD).

## Les dispositifs permanent et temporaire de transit

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

### *Le dispositif permanent de transit*

246. 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'opérations, rend nécessaire un dispositif permanent de transit.

Ce dispositif s'appuie principalement sur le 519<sup>ème</sup> GTM, les escadrons et escadrilles de transit et accueil aéronefs (incluant le DiTAP), les escales aériennes de l'armée de l'air hors métropole, les escales de la marine, le 1<sup>er</sup> RTP, les plateformes de regroupement et de transit terrestres.

Sauf contrainte opérationnelle particulière, les activités de transit opérationnel sont traitées sur les plateformes armées à titre permanent par leur propre personnel.

Dans le cadre de la coordination des activités de transit conduites par des détachements de nature différente (surface, maritime par exemple) sur une même emprise, le CSOA désigne un commandant de plateforme dès l'activation de ces dispositifs de transit.

247. 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 en tant que de besoin des compétences et des moyens disponibles en matériels au sein du bureau transport – transit (BTT) du groupement de soutien des forces françaises en OME. En liaison avec le bureau soutien de cet état-major, les directions et les forces, le BTT est chargé dans le domaine des transits, des actions suivantes :
- a. organisation des opérations de transit et de suivi des flux logistiques à traiter dans la zone de responsabilité permanente ;
  - b. coordination de l'emploi des vecteurs de transport de théâtre, en liaison avec le CSOA et les chaînes de transit dont il reçoit les directives techniques ;
  - c. emploi des organismes permanents chargés des transits interarmées sur le territoire considéré.
248. 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 nationales (CCITTM<sup>77</sup>) ou multinationales (MMCC<sup>78</sup>).
249. Le CCITTM assure le transit et le suivi des flux logistiques qui arrivent sur le théâtre, les opérations de relève du personnel et des matériels et il gère l'ensemble des transits intra-théâtres. Il participe aux travaux du CSOA relatifs à l'élaboration du plan de transport lié à l'acheminement et au rapatriement (désengagement) des forces qu'il conduit sous la responsabilité de l'ASIA du théâtre concerné. Il reçoit et fait appliquer les directives techniques

<sup>76</sup> Les attributions de la MISLOG de Douala (Cameroun) sont fixées par l'instruction n°134/DEF/EMA/OL.5/CO du 22 janvier 1999.

<sup>77</sup> CCITTM: centre de coordination interarmées des transports, transits et des mouvements

<sup>78</sup> MMCC: *multinational movement coordination centre*

reçues des organismes de transit interarmées spécialisés. En matière de transit inter-théâtres, le CCITTM reçoit ses instructions de régulation du CSOA et du théâtre concourant si celui-ci a la responsabilité des mouvements inter-théâtres. Il peut demander des renforts spécialisés, constitués de personnel et de moyens physiques adaptés, mais non nécessairement issus des chaînes de transit interarmées spécialisées.

#### 250. Le CSOA

- a. détermine en liaison avec le CPCO l'articulation et l'armement des structures de transit projetées ;
- b. désigne au sein de ses CMO, et fait désigner au sein des ETAA/ETAAs et du 1<sup>er</sup> RTP le personnel nécessaire à l'armement de ces structures. Il désigne notamment les chefs de CCITTM ;
- c. demande aux armées de participer à l'armement des postes.

Les armées et DSIA sont garants devant le CSOA des qualifications et de la compétence du personnel retenu pour l'armement des postes et responsables de leur désignation et de leur mise en route.

Le personnel désigné reçoit ses consignes du CSOA avant sa mise en route.

### *Le dispositif temporaire de transit*

251. La vocation d'un dispositif temporaire de transit est de traiter les opérations d'acheminement interarmées inter et/ou intra-théâtres dépassant les capacités du dispositif permanent de transit. A cette fin, des structures peuvent être activées pour une durée donnée en métropole ou sur un théâtre d'opérations.
252. La mise sur pied de ce dispositif peut nécessiter le renforcement des moyens de la chaîne des AS. Les demandes correspondantes sont exprimées par le CSOA auprès de l'armée qui est susceptible de les satisfaire. Les arbitrages éventuels sont rendus par EMA/CPCO.
253. Le déploiement d'un dispositif temporaire de transit relève de la responsabilité de l'EMA qui, au travers du CSOA, active et désactive les structures mises sur pied par les organismes de mise en œuvre ou les renforts demandés.
254. Sur les districts métropolitains occasionnels, chaque plateforme métropolitaine de transit (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 relevant de son domaine de compétence.
255. Placés sous l'autorité organique de leurs CMO respectifs, du CFA/BAAP/Transit ou du 1<sup>er</sup> RTP qui les arment, les districts reçoivent du CSOA le cadre de leur mission et les instructions techniques correspondantes. Un chef de plateforme (ou de SPOE/SPOD) est désigné par le CSOA en cas de co-localisation de plusieurs structures temporaires de transit.

Le CSOA délègue la désignation nominative du commandant de plateforme au centre de mise en œuvre concerné, mais aussi la BAAP/Transit et le 1<sup>er</sup> RTP en fonction de la dominante de la structure (par exemple SPOE ou SPOD au 519<sup>ème</sup> GTM).

### *Le commandement opératif des acheminements*

256. Lorsque les conditions de l'opération le rendent nécessaire et avant la mise en place d'une structure de théâtre, EMA/CPCO, sur recommandation du CSOA, peut décider l'activation d'une structure dont les missions, pour une zone géographique donnée, est :
  - a. de coordonner l'action des structures de transit (détachements) agissant sur plusieurs plateformes ;
  - b. d'optimiser l'emploi des moyens spécialisés, mis à sa disposition, sur une zone géographique où sont activées plusieurs structures temporaires de transit.

Ce centre opérationnel des acheminements a également pour mission d'entretenir des relations privilégiées avec les commandements militaires territorialement compétents qui contribuent à leur mise sur pied et qui apportent leur soutien au dispositif déployé, en liaison avec les autorités civiles locales.

Lorsque des détachements de transits sont déployés sur un théâtre d'opérations, le CSOA peut :

- a. projeter un élément de commandement et de coordination (type harpon) des DÉTlx jusqu'au déploiement du PCIAT et du CCITTM ;
- b. désigner un des chefs de DÉTlx comme responsable de la coordination et correspondant du CSOA.

Dans ce cas de figure, le CCITTM peut être l'émanation d'une partie des DÉTlx qui entretiennent des relations fonctionnelles avec le CSOA en métropole, lesquels sont sous contrôle opérationnel du commandant de théâtre.

257. Le 519<sup>ème</sup> GTM peut recevoir du CSOA la mission d'activer un port d'embarquement /de débarquement maritime au complet, c'est-à-dire de mettre sur pied un PC adapté au volume de forces projetées par voie maritime (PC SPOD). Dans cette configuration, ce PC commande toutes les opérations de transit maritime sur le port y compris dans un contexte multinational.
258. L'armement d'un centre opérationnel (CO) de conduite des transits de surface peut être activé par le CTTS, à partir de ses entités propres :
  - a. lorsque plusieurs districts de transit interarmées de surface sont activés simultanément dans une même zone géographique ;
  - b. lors de la mise en œuvre du DIAP.
259. Dans ce cadre, le CSOA déploie une antenne au niveau du ou des PIAP, de façon à assurer en permanence la supervision des opérations de regroupement du fret et des unités, en corrélation avec le cadencement nécessaire des flux entre les zones de regroupement principales (ZRP) et les plateformes d'embarquement.

En fonction de la nature de la projection, du volume de la force à projeter, cette antenne peut être réduite aux équipes de spécialistes du transit (maritime, aérien, surface).

## Le dispositif interarmées d'appui à la projection (DIAP)

260. Activé par le CPCO et placé sous la responsabilité du CSOA, le DIAP (cf. annexe 4) est un dispositif interarmées qui, par la coordination des actions des armées et des DSIA, depuis la planification d'une opération jusqu'à l'exécution du plan de projection, permet à une force de monter en puissance et de se présenter, selon un cadencement adapté, sur des plateformes de projection. Ce dispositif s'appuie sur des procédures permanentes et un ensemble de structures militaires ou civiles activées en tant que de besoin lors d'une projection de force.
261. Le DIAP est une organisation fonctionnelle de niveau stratégique, qui s'intègre dans la chaîne des acheminements stratégiques.
262. Le DIAP a pour fonction de garantir la projection de la force et la mise à disposition des ressources qui lui sont nécessaires, conformément aux directives du CPCO. Son activation est précédée par la rédaction d'un plan de projection qui permet de fixer le cadencement du pré-acheminement jusqu'aux plateformes de projection conformément aux priorités d'arrivée sur le théâtre.
263. Conçu par le CPCO, le plan de projection est conduit par le CSOA. Il est exécuté au sein d'un ou de plusieurs ensembles fonctionnels dénommés « pôles interarmées d'appui à la projection (PIAP) ».

264. Le PIAP est un espace de convergence des flux qui comprend une ou plusieurs plateformes de projection (aériennes, ferroviaires, maritimes) et/ou une ou plusieurs zones de regroupement<sup>79</sup> principal (ZRP) de personnel et de ressources. Il est placé sous la responsabilité fonctionnelle du CSOA.
265. Dans le cadre d'un plan de projection<sup>80</sup>, il est créé systématiquement un ou plusieurs PIAP.
266. La composition du ou des PIAP est modulable en fonction des impératifs de la montée en puissance et de la disponibilité des plateformes de projection. Un PIAP peut être limité à une plateforme de projection.
267. Le CSOA, qui a la connaissance de la disponibilité des plateformes de projection, propose au CPCO la définition des PIAP.
268. Lorsque le CSOA ne dispose pas, au sein des organismes qui lui sont directement subordonnés, des capacités nécessaires à la mise en œuvre et au fonctionnement d'un ou de plusieurs PIAP, il peut, par l'intermédiaire du message d'activation du DIAP (en cas de projection majeure, sur ordre du CPCO) ou du message de mise en œuvre d'un PIAP (en cas de nécessité locale, afin de répondre aux besoins des armées) en faire la demande aux armées et services interarmées. Des capacités additionnelles peuvent ainsi être demandées, lorsque nécessaire dans le cadre des opérations suivantes :
- a. Suivi des flux : équipes SILCENT (SILRIA à compter de 2015) ;
  - b. Chargement et déchargement des trains spéciaux militaires (TSM) : spécialistes embarquement voie ferrée (SEVF), manutention au chargement et au déchargement, arrimage et désarrimage, levage, appui aux mouvements, appui à la mobilité, soutien santé, soutien mobilité terrestre, conducteurs spécialisés ;
  - c. Chargement et déchargement des navires affrétés et des navires de la marine nationale : levage, appui aux mouvements, appui à la mobilité, soutien santé, soutien mobilité terrestre, conducteurs spécialisés ;
  - d. Traitement des aéronefs civils et militaires : soutien mobilité terrestre, conducteurs spécialisés.

## Les zones de regroupement, les plateformes de projection et logistiques

269. Une zone de regroupement (ZR) est une emprise militaire retenue dans le cadre du plan de projection pour :
- a. rassembler les différents modules des unités (renforts, OIA, et autres armées) ;
  - b. compléter les paquetages auprès du GSBdD<sup>81</sup> de rattachement de cette emprise<sup>82</sup> ;
  - c. compléter les caisses (avec le matériel du personnel isolé) ou les rassembler, et finaliser la documentation administrative (états de colisage, etc.).

### **On distingue des zones de regroupement initial (ZRI) et des zones de regroupement principal (ZRP).**

- a. les ZRI correspondent en général aux garnisons des unités principales constituant la force, elles ne font pas parties du DIAP ;
- b. les ZRP sont choisies généralement à proximité des points d'embarquement, elles sont souvent pré-identifiées ; les flux d'entrées et sortie sont coordonnés par le COOA dans le cadre du DIAP.

<sup>79</sup> La définition des zones de regroupement est donnée au § 267

<sup>80</sup> La projection d'un détachement pour une mission de courte durée (MCD) ne génère pas l'activation d'un DIAP et d'un PIAP.

<sup>81</sup> Groupement de soutien de base de défense.

<sup>82</sup> La ressource service du commissariat des armées (SCA) sera acheminée simultanément sur place (compléments de paquetage, effets balistiques) à partir des ELOCA<sup>82</sup>

Les ZR ne concernent pas les modules d'alerte à 48 heures qui rejoindront directement les plateformes de projection (le personnel est déjà équipé du complément de paquetage).

Les zones de regroupement sont choisies par les EMO au moment de la définition du plan de projection, en coordination avec le CPCO.

Un abonnement sera néanmoins recherché par les composantes afin de faciliter le travail des services (qui doivent rejoindre les ZR), du CSOA (qui doit planifier les transports des ressources) et du SCA (qui doit mettre en œuvre les transports du personnel et « soutenir » ces ZR).

Ces ZR sont soutenues par l'EMO/SCA en termes d'alimentation, d'hébergement, de loisirs, et de transport de personnels. Les modules et le personnel isolé rejoignant une ZR doivent pouvoir être accueillis, hébergés et nourris sur ces ZR.

La ZR est commandée par un officier supérieur désigné par son EMO d'appartenance.

Sur ces zones de regroupement (initial ou principal), les unités constituées reçoivent du CSOA leurs ordres d'acheminement vers les plateformes de projection. Les flux de toute nature (personnel, ressources, informations) sortant des ZR sont initiés, orientés et régulés par le CSOA. Les mouvements des ZRI vers les PIAP sont réalisés par les armées, DSIA, en s'appuyant prioritairement sur leurs capacités disponibles. Les mouvements des ZRP vers les plateformes de projection sont réalisés par le CSOA.

270. Les plateformes de projection qui permettent de faire partir le personnel et les matériels, depuis des installations aériennes, maritimes et ferroviaires disponibles, civiles et militaires, sont définies comme suit :

- a. pour la voie aérienne, à partir d'un aéroport (APOE) ;
- b. pour la voie maritime, à partir d'un port de commerce ou d'une base navale (SPOE) ;
- c. pour la voie ferroviaire, à partir d'un quai ou d'un terminal embranché (RPOE) ;
- d. pour la voie fluviale, à partir d'un quai mais il s'agit alors davantage de transport intra-théâtre (utilisation des fleuves navigables en Afrique par exemple).

Les plateformes de projection **principales** sont :

- a. sur la façade méditerranéenne, la base aérienne d'Istres, la base navale de Toulon ;
- b. au nord de la Loire, les bases aériennes d'Evreux, Orléans, Creil, Villacoublay ;
- c. le DiTIA permanent de Roissy CDG armé par l'ETAA 1D.110 (ex.DiTAP) de Creil.

Les plateformes de projection **secondaires** sont :

- a. sur la façade méditerranéenne, la base aérienne de Solenzara ;
- b. sur la façade atlantique, la base aérienne de Mont de Marsan, le port de commerce de la Rochelle (pour les affrétés), le DiTIA de Blagnac et le DiTIA de Pau ;
- c. au centre de la France, la base aérienne d'Avord et le quai de la voie ferrée de Brétigny-sur-Orge (Essonne).

271. **Les plateformes logistiques** qui sont à la fois des lieux de stockage de la ressource et des zones au sein desquelles sont effectuées les opérations de manutention et de rupture modale (changement de mode de transport).

272. Les responsabilités du chef de plateforme<sup>83</sup> relèvent du commandement, de l'organisation et de la coordination des moyens qui sont mis à sa disposition dans le cadre des acheminements stratégiques.
273. Le chef de plateforme est responsable dans le cadre des acheminements stratégiques :
- a. de l'organisation de la mission :
    - (1) du bon déroulement et du respect de la chronologie des opérations ;
    - (2) de fixer la composition du détachement et son organisation ;
    - (3) des moyens à mettre en œuvre ;
    - (4) de la sécurité du personnel et du matériel ;
    - (5) de la demande en renforcement pour le personnel spécialiste de la manutention et de l'expression des besoins particuliers (ou supplémentaires) en renforts extérieurs selon la nature du fret à charger ou à décharger ;
    - (6) de la coordination des opérations de chargement / déchargement sur la plateforme ;
    - (7) des demandes d'accueil des vecteurs stratégiques auprès des autorités locales en liaison avec les agents des compagnies concernées ;
    - (8) de la mise à disposition des zones de stockage et de stationnement sur la plateforme ;
    - (9) du suivi des flux logistiques transitant par sa plateforme.
  - b. du soutien de la mission qui concerne :
    - (1) la rédaction des ordres d'opération fixant les missions aux unités subordonnées ;
    - (2) les modalités d'hébergement et d'alimentation des renforts ;
    - (3) la coordination, en liaison avec les EMO, du soutien du personnel en transit sur la plateforme.

## Le bureau douane interarmées (BDIA)

274. Positionné au sein du CSOA, le bureau douane interarmées (BDIA) est le pôle de compétence en matière douanière au profit des armées (cf. annexe 5). Il s'appuie pour cela sur l'expertise du service du commissariat des armées (SCA) dans les domaines budget/finances et réglementation ainsi que sur un réseau douane de représentants et de correspondants désignés par leur état-major d'armée et DSIA.
275. Sous mandat de l'EMA/BPSO, le BDIA a pour vocation d'assurer non seulement la maîtrise d'ouvrage déléguée mais également la maîtrise d'œuvre en matière de procédures douanières. À ce titre, il agit comme pôle de compétence en matière douanière au profit de tous les acteurs de la chaîne des acheminements stratégiques et des acteurs opérationnels (états-majors, services expéditeurs, transitaires et destinataires). Il est également l'interlocuteur unique désigné du ministère de la défense auprès de la direction générale des douanes et des droits indirects (DGDDI) du ministère des finances.

---

<sup>83</sup> Note n°13/DEF/CMT/OPS/DR du 08/01/2013 relative aux missions et responsabilités du chef de plateforme de transit dans le cadre d'une projection par voie maritime.

## Chapitre 3

---

# Le fonctionnement de la chaîne des acheminements stratégiques

301. L'acheminement stratégique dans les armées est traité à deux niveaux de responsabilités :
- a. la maîtrise d'ouvrage (MOA) ; l'EMA (CPCO) approuve l'économie générale des flux logistiques (EGFL) relatifs aux opérations. Pratiquement, la maîtrise d'ouvrage est déléguée (MOAD) au CSOA qui conçoit, programme et conduit les acheminements stratégiques ;
  - b. la maîtrise d'œuvre (MOE) ; la chaîne des acheminements stratégiques est confiée à des centres de mise en œuvre qui sont responsables de l'exécution de la planification décidée.

### Section I – le fonctionnement courant

302. L'EMA dispose du centre de planification et de conduite des opérations (CPCO) pour la conception et la conduite de toutes les opérations.
303. Le CPCO/J4 participe à l'élaboration du plan de projection, contribue à l'étude de la matrice de la force projetée et détermine l'autonomie initiale de projection.
304. Le CPCO confie au CSOA la conception, l'organisation et la conduite de la manœuvre du transport et du transit suivant une approche multimodale. Les fonctions du CSOA sont les suivantes :
- a. Garantir la cohérence des actions concourant à satisfaire les besoins logistiques des engagements opérationnels, des exercices et activités majeurs ainsi que des forces de présence ou de souveraineté,
    - (1) en participant à la rédaction des ordres logistiques de niveau stratégique ;
    - (2) en participant à la définition de l'économie générale du soutien des engagements opérationnels (participation aux groupes pluridisciplinaires de planification opérationnelle (GPPO) du CPCO notamment) ;
    - (3) en programmant et en assurant le suivi, avec le service spécialisé de la logistique et du transport (SSLT) et le centre interarmées d'administration des opérations (CIAO), des crédits nécessaires aux acheminements dont il a la charge, en qualité de responsable des unités opérationnelles (RUO) « Transports stratégiques » des BOP OPEX et EMPLOI ;
    - (4) en participant à l'expression du besoin en potentiel d'utilisation des aéronefs de transport aérien militaire ;
    - (5) en conduisant la montée en puissance d'une force, par la mise en œuvre du dispositif interarmées d'appui à la projection (DIAP), qui inclue les flux de transport de personnel sur le territoire métropolitain assuré par le SCA ainsi que le transport de la ressource par le CTTS et les armées ;
    - (6) en participant à l'évaluation des dispositifs de soutien logistique et de transit interarmées ;
    - (7) en veillant à la conformité des tableaux d'effectifs<sup>84</sup> pour les engagements opérationnels et les renforcements logistiques temporaires. A ce titre, le

---

<sup>84</sup> L'armement des TE relève de la responsabilité de l'EMA, des armées (états-majors opérationnels), des directions et des services interarmées.

CSOA valide les propositions de désignations relevant du périmètre de ses maîtrises d'ouvrages déléguées, notamment celles relatives aux dispositifs de transit interarmées et à la prévention des risques professionnels en opération (PRPO) ;

- (8) en veillant à l'adéquation des demandes de ressource au tableau unique des effectifs et des matériels (TUEM), et/ou en procédant à des nivellements depuis la métropole ou en inter théâtres ;
- (9) en assurant la manœuvre et le suivi des ressources critiques jusqu'aux destinataires, en liaison avec les expéditeurs, dans le cadre de la coordination des flux logistiques ;
- (10) en définissant, en liaison avec les EMO d'armées, les DSIA, les degrés d'urgence d'acheminements et en les adaptant aux besoins ;
- (11) en coordonnant et en conduisant les flux en liaison avec les armées, les directions et services interarmées, les adjoints du soutien interarmées (ASIA) des théâtres ainsi qu'avec les structures relevant d'autres ministères.

b. Garantir l'acheminement des ressources physiques de toute nature :

- (1) en recourant aux vecteurs adaptés patrimoniaux, affrétés et alliés ;
- (2) en veillant à la continuité des flux ; entre les transports stratégiques et les transports organiques du domaine interarmées en métropole dont la boucle locale si nécessaire, en coordination avec le SCA et dans le respect des attributions de chacun ;
- (3) en conduisant des acheminements au profit des engagements opérationnels, des alliés et nations étrangères selon les accords en vigueur ;
- (4) en assurant les acheminements stratégiques du fret et le transport stratégique du personnel projeté.

305. Au quotidien, la nature et le nombre des vecteurs de transport stratégiques destinés à assurer le flux d'entretien et les relèves des forces stationnées ou déployées hors métropole sont arrêtés par le CSOA<sup>85</sup>.

## Planification et programmation des AS: le plan de transport stratégique

### Planification

306. Le CSOA diffuse le plan de transport stratégique (PTS), phase finale de l'EGFL, vers les organismes concernés, notamment les organismes de mise en œuvre du transport et du transit. Ce plan précise :
- a. la chronologie des acheminements ;
  - b. les plateformes de départ et d'arrivée ;
  - c. la nature, l'origine géographique et l'échelonnement des forces ;
  - d. les vecteurs de transport stratégique prévus ;
  - e. le fractionnement du personnel et des ressources dans les vecteurs de transport ;
  - f. les infrastructures de transit (bases navales ou ports de commerce, escales aériennes ou aéroports civils, gares ferroviaires et zones de regroupement) ainsi que les organismes de transit à mettre en œuvre ;

---

<sup>85</sup> Pour les avions de transport militaire, dans la limite de la disponibilité des vecteurs aux missions opérationnelles et du potentiel annuel d'utilisation alloué.

- g. le cadencement des pré-acheminements (dans la mesure où il est connu) ;
- h. en liaison avec les EMO d'armées et les DSIA, le passage ou non des unités en zone de regroupement ;
- i. la détermination du personnel et des ressources à acheminer en zone de regroupement ou directement vers les plateformes de projection ;
- j. en liaison avec les DSIA concernés, les compléments de perception ;
- k. les responsabilités des post-acheminements inter-théâtres.

### Programmation

307. L'EGFL résulte de la programmation de la projection conformément à la planification du CPCO définie par le plan de projection. Le PTS est proposé par le CSOA dans le cadre du mandat reçu. Il prend en compte le contexte national ou international et/ou multinational de l'opération. Ce dernier plan précise pour chaque phase définie de l'opération (projection, soutien, désengagement) :
- a. les besoins globaux de transport de la force et du flux de soutien ;
  - b. les priorités à accorder aux divers éléments.
308. En coordination avec le CPCO/J4, le CSOA propose une ou plusieurs hypothèses sur l'EGFL et le calendrier des transports.

### Choix de la manœuvre d'acheminement

309. Après approbation de l'EGFL par le CPCO, le CSOA élabore et conduit le plan de transport et de transit de l'opération. Les différents paramètres à fournir sont les suivants :
- a. les EMO d'armées et les DSIA indiquent la nature des forces à projeter, les caractéristiques dimensionnelles et pondérales de la ressource et sa nature ainsi que les délais et les conditions de leur mise à disposition ;
  - b. les organismes de mise en œuvre concernés évaluent les contraintes et les moyens nécessaires aux opérations de transit prévues sur les plateformes d'embarquement en métropole et sur les points extérieurs de débarquement, ou inversement, en cas de rapatriement (désengagement) ;
  - c. les opérateurs de transport (CTTS ; SCA, EATC ; Marine nationale<sup>86</sup>) rendent compte au CSOA de la disponibilité des vecteurs recherchés ;
  - d. les prestataires privés sont sollicités afin de connaître les capacités de transport qui peuvent être contractuellement offertes.

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

Dans le cas d'un changement de vecteur à une échéance proche de la date de l'effet à obtenir, le CSOA conserve la totalité des besoins exprimés par les armées et gère le dossier de manière globale en réorientant si nécessaire la manœuvre logistique.

### Conduite des acheminements stratégiques

310. Le PTS est actualisé périodiquement pour tenir compte des modifications imposées par le commandement ou les circonstances. Il est adressé aux armées, DSIA, aux organismes de mise en œuvre de l'acheminement stratégique et aux commandants des forces stationnées ou déployées hors métropole.

<sup>86</sup> Dans le cas d'une mission de transport opérationnel ordonnée par l'EMA/CPCO.

## Coordination des acheminements stratégiques

311. La coordination des acheminements stratégiques consiste à harmoniser les déplacements des unités et des ressources avec l'emploi des vecteurs qui leur sont affectés.
312. Elle implique l'actualisation du PTS en fonction des priorités opérationnelles du moment sur le théâtre, de la disponibilité des vecteurs et des infrastructures de transit.
313. Au titre de la cohérence d'ensemble et de la MOAD, le CSOA assure la coordination du transport du personnel élaboré et mis en œuvre par l'EMO/SCA.

## Cas des acheminements stratégiques hors contexte opérationnel

314. Les acheminements stratégiques n'étant pas limités à l'acheminement au profit des opérations (cas des exercices et du soutien en outre-mer). Hormis les exercices de niveau national ou interalliés de la responsabilité du CPCO, le CSOA est associé aux travaux de planification élaborés au niveau stratégique. Le commandement bénéficiaire doit cependant impérativement exprimer ses priorités sous la forme d'effets à obtenir (EAO) incluant les besoins globaux de transport de l'entité projetée, le flux de soutien nécessaire et les priorités à accorder aux unités.
315. Le CSOA propose à la validation du commandement bénéficiaire un PTS tenant compte des impératifs opérationnels sur les vecteurs stratégiques et l'utilisation prioritaire des moyens dédiés.

## Financement

316. Dans le cadre des opérations extérieures, le financement du transport stratégique est assuré par l'EMA<sup>87</sup>, sur l'unité opérationnelle «transport stratégique» du BOP OPEX dont le CSOA est responsable.
317. Dans les autres cas (exercices majeurs dont le financement par l'EMA est validé en CODIR « Préparation opérationnelle », soutien des forces en outre-mer et des forces pré-positionnées), le financement du transport stratégique est assuré par l'EMA<sup>88</sup>, sur l'unité opérationnelle «transport stratégique» du BOP Emploi des Forces dont le CSOA est responsable.
318. Les périmètres de l'EMA et des armées en termes de financement des transports stratégiques sont définis dans la note n° 1240/DEF/EMA/SLI/SDO/NP du 11/02/2011.

## Section II – l'engagement opérationnel

### Rôle des centres de mise en œuvre

#### *Lors d'une phase de projection*

319. Les principes généraux appliqués par les CMO, le CFA/BAAP/Transit et le 1<sup>er</sup> RTP sont les suivants :
  - a. activer les unités de transit dans le dispositif concerné ;
  - b. assurer les liaisons avec le CSOA, les organismes de transit, les organismes chargés de la mise en œuvre des vecteurs et les organismes bénéficiaires ;
  - c. traiter tout incident d'ordre technique ou opérationnel affectant la bonne exécution des transports et des transits ;
  - d. rendre compte des activités des organismes de transit sous leur tutelle et adresser une synthèse quotidienne au CSOA dont le contenu doit faire apparaître les moyens engagés et, par destination, le nombre de vecteurs traités, le bilan des passagers

<sup>87</sup> Hors billetterie passagers par voie aérienne civile.

<sup>88</sup> Hors billetterie passagers par voie aérienne civile et ferry.

embarqués et du fret transporté. Cette synthèse est effectuée au départ des vecteurs stratégiques.

### *Hors phase de projection*

320. Le CSOA reçoit et exploite les demandes de transport (DUT). Il les diffuse aux centres de mise en œuvre.
321. Ces demandes, exprimées par les organismes accrédités de chaque armée, DSIA et autres grands services du ministère (SGA, DGA), et assorties des codes d'urgence formulés par les autorités bénéficiaires, permettent d'établir le plan de chargement de chacun des vecteurs.
322. Les centres de mise en œuvre et les organismes de transport ou de transit interarmées (CFA/BAAP/Transit et 1<sup>er</sup> RTP) 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 CSOA qui, en liaison avec les armées concernées et DSIA, fixe alors les priorités d'embarquement et les solutions alternatives.

## Rôle des districts et des détachements de transit interarmées

### *Domaine commun*

323. Les districts et les détachements de transit interarmées sont spécifiquement chargés, sur les plateformes de transit qui sont mises à leur disposition (partiellement ou totalement), et pour les transits modaux dont ils dépendent, des missions suivantes :
  - a. coordination et commandement des activités de transit (circulation, stationnement, stockage, soutien des forces en transit et de l'unité de transit elle-même, sécurité, etc.);
  - b. traitement spécifique des opérations de transit du personnel et de la ressource ;
  - c. organisation et réalisation des opérations de suivi des flux logistiques ;
  - d. technique (plan et conférence de chargement, approche, regroupement, stockage, conditionnement du fret, manutention et arrimage du fret) ;
  - e. administratif (manifestes, documents douaniers) ;
  - f. financier ;
  - g. contentieux.
324. Le soutien des forces en transit sur un PIAP incombe à l'EMO/SCA qui prend appui sur le maillage géographique des GSBdD territorialement compétente. Ce soutien concerne aussi bien le soutien du personnel en transit (alimentation, hébergement, médical, etc.) que celui du matériel (maintien en condition, manutentions, conditionnement). Le chef de district ou de détachement prend toutes les mesures destinées à assurer ce soutien au meilleur coût, efficacité et sécurité. A cet effet, lorsque les ressources disponibles des bases de défense sont épuisées, il peut avoir recours, après accord du CSOA, aux capacités offertes dans le secteur civil. Les dépenses afférentes à ce type de soutien sont à la charge de l'armée ou de la direction dont relèvent les forces bénéficiaires de la formation.

### *Spécificités des détachements*

325. Les détachements de transit interarmées (DéTlx) sont placés sous le contrôle opérationnel du commandant de théâtre pour l'accomplissement de leur mission.
326. A ce titre, ils rendent compte au commandant de théâtre du déroulement des activités de transit et notamment de toutes les questions relatives à l'utilisation et à l'occupation des plateformes de débarquement ou d'embarquement inter et/ou intra-théâtres.

327. Ces détachements ont pour mission d'exécuter le plan de transport stratégique dans les conditions décidées par l'EMA. Ils rendent compte de leur activité au CCITTM ou au BTT dont ils reçoivent les directives. En cas de déploiement d'un SPOD, le PC SPOD/519<sup>ème</sup>GTM rend compte au CSOA et à la structure de transit territorialement compétente. Cette mission doit être suffisamment explicite, et notamment préciser notamment le cadre espace-temps des responsabilités confiées à chaque chef de détachement de transit.
328. Comme les détachements de transit interarmées sont destinés à accueillir la force projetée, ils doivent faire partie des premiers éléments projetés. Ainsi, un responsable de chaque chaîne activée doit être intégré au sein de l'élément précurseur de la force afin de préparer l'arrivée des détachements de transit interarmées sur les plateformes de débarquement inter et/ou intra-théâtre de la zone géographique considérée. Ils sont d'abord soutenus localement par le théâtre concourant et/ou par la force projetée. Dans un deuxième temps, ils bénéficient des prestations de service passées par l'EMA auprès des opérateurs civils attributaires des marchés.

### Coordination

329. Les chefs de plateforme maritime ou aérienne, les chefs de SPOD/APOD, les chefs de district et de détachement de transit interarmées, ont autorité pour régler localement les problèmes de coordination ne nécessitant pas l'intervention du niveau central.
330. Dans le cas où un embranchement particulier ferroviaire est inclus dans une plateforme maritime ou aérienne, le chef de district ou de détachement de transit interarmées, qui est le responsable unique de la plateforme intermodale, dispose en renforcement d'un organisme spécialisé en transit de surface (ferroviaire) fourni par le CFT<sup>89</sup>. L'insertion dans les sillons du Réseau Ferré de France (RFF) *via* l'opérateur de transport ferroviaire titulaire du marché avec le ministère de la Défense est de la responsabilité du CSOA, en concertation avec les centres et organismes de mise en œuvre des transits (districts, détachements).

### Rôle du CSOA dans la conduite des pré-acheminements (plan de projection)

331. Responsable de tous les flux<sup>90</sup> logistiques depuis la métropole jusqu'en BSIAT, le CSOA décline le plan de projection en une économie générale des flux logistiques (EGFL). Il programme les acheminements stratégiques (incluant la phase de pré-acheminements). Le CSOA est aussi responsable de l'acheminement des ressources jusqu'aux PIAP, puis des plateformes de projection jusqu'aux points d'entrée de théâtre. Il dirige également la mobilisation des ressources et priorise le transport des ressources en liaison avec les armées et les DSIA.
332. A cet effet et afin de garantir la convergence des flux (personnel et ressources) vers le ou les PIAP, le CSOA peut déployer une antenne dite « antenne CSOA » de façon à assurer en permanence la supervision des opérations de regroupement du fret et des unités. En fonction de la nature de la projection, du volume de la force à projeter, l'antenne peut être réduite aux équipes de spécialistes du transit (maritime, aérien, surface).
333. Simultanément, l'EMO/SCA réalise les transports en commun de ce personnel depuis les garnisons jusqu'aux PIAP, selon les directives fixées par le CSOA.
334. La conception, la conduite et la mise en œuvre des pré-acheminements par voie de surface sont déléguées au CTTS qui les programme en fonction du plan de projection conçu par le CPCO (1<sup>er</sup> temps) puis du plan de transport stratégique élaboré par le CSOA (2<sup>ème</sup> temps), et en utilisant les outils suivants :
- a. le plan de projection pour le fractionnement de la force et la planification du transport des modules projetés (envoi d'un message MUSE) ;
  - b. l'EGFL qui définit l'organisation générale du DIAP (envoi d'un message MUSE) ;

<sup>89</sup> Commandement de la force terrestre.

<sup>90</sup> Personnel, ressource (matériel), informations logistiques.

- c. le flow plan qui détermine la typologie des vecteurs stratégiques et leur cadencement (matrice Excel<sup>91</sup>) ;
  - d. la matrice des ressources (matrice Excel), complémentaire à la matrice de la force et qui décline l'autonomie initiale de projection déterminée par le CPCO/J4.
335. Le CSOA exécute le plan de projection stratégique en s'appuyant sur un ou plusieurs PIAP, qui peuvent être composés de zones de regroupement spécifiques aux composantes et aux DSIA, laissés sous leur commandement, et des plateformes de projection.
336. Le CSOA rend compte au CPCO de l'exécution du plan de projection stratégique et propose les aménagements éventuels en conduite.

## Rôle du CTTS dans la conception, la conduite et la mise en œuvre des pré-acheminements

337. **Avant de réaliser les pré-acheminements ou simultanément à ceux-ci, le CTTS doit, dans le cadre des mouvements préalables :**
- a. mettre en place des conteneurs d'allègement au profit des formations (unités ou forces) ;
  - b. mettre en place des conteneurs vides auprès des établissements livranciers ;
  - c. transporter des conteneurs pleins vers les zones de regroupement (en cas de perception de compléments d'équipements) ;
  - d. transporter par VR et/ou par VF des matériels et/ou des véhicules nécessaires aux formations pour leur projection. Ces transports s'effectuent soit vers les garnisons de ces formations, soit vers les camps d'entraînement, soit directement vers les zones de regroupement.
338. S'appuyant tout d'abord sur le plan de projection du CPCO, et ensuite sur le PTS du CSOA<sup>92</sup>, le CTTS a pour mission de concevoir, conduire et participer à la mise en œuvre des pré-acheminements. En liaison avec les EMO d'armées et les formations, les DSIA et les établissements livranciers, le commandement des zones de regroupement et les structures de transit en charge des plateformes d'embarquement (DiTIM et ETAA/ETAAS ou DiTIA), il s'agit :
- a. de déterminer le mode d'acheminement des unités et des modules vers les zones de regroupement et/ou vers les plateformes de projection en privilégiant l'efficacité du pré-acheminement (compromis entre l'efficacité, le coût, la préservation du potentiel des matériels, la sécurité et les délais) ;
  - b. d'établir la chronologie et le cadencement des arrivées des mouvements/transports des unités/modules dans les zones de regroupement/plateformes de projection en fonction des capacités et des contraintes techniques de celles-ci ;
  - c. d'organiser le transport des ressources à partir des établissements livranciers ;
  - d. d'organiser et conduire les mouvements et les transports des zones de regroupement vers les plateformes de projection.
339. Après avoir planifié ces mouvements/transports en liaison avec les unités/formations, le CTTS transmet aux EMO d'armées, aux directions et services interarmées ses directives pour l'organisation des pré-acheminements.
340. Les EMO d'armées, les directions et services interarmées diffusent alors les ordres de pré-acheminements aux unités qui leur sont subordonnées.

<sup>91</sup> L'outil Excel n'est pas complètement satisfaisant en raison de la recopie manuelle de certaines données d'entrée pour assurer le travail de synthèse. L'évolution vers LOGFAS, puis vers LOGFS permettra de fournir l'outil de synthèse de coordination des acheminements stratégiques ambitionné par le CSOA.

<sup>92</sup> En fonction de l'urgence de la projection et des délais nécessaires à la mise en place de vecteurs de transports (wagons, porte-chars, conteneurs,...), le CTTS commence, dès que possible, la conception des pré-acheminements. Celle-ci peut être déjà largement ébauchée avant la parution du plan de transport du CSOA. Elle sera alors affinée en le prenant en compte.

341. Les unités sont responsables de la mise à disposition de la ressource au profit des achemineurs (CTTS et SCA<sup>93</sup>) en vue de l'exécution des mouvements définis par l'ordre de pré-acheminement de leur EMO.
342. Le CTTS et le SCA sont responsables des transports qu'ils organisent au profit des unités et/ou établissements livranciers.

### Rôle des armées, des directions et des services interarmées

343. Le CSOA n'est pas responsable des opérations de regroupement et d'accueil réalisées dans les zones de regroupement. En revanche, il est responsable de la coordination des mouvements (flux d'entrée et de sortie). Par son action, le CSOA imprime le rythme du PIAP (organisation générale des pré-acheminements et du cadencement) pour réaliser la synchronisation entre la disponibilité des vecteurs de transport stratégique et la mise à disposition de la ressource à transporter. Ces opérations de regroupement sont exclusivement de la compétence des armées, directions et services interarmées.
344. Les armées, DSIA restent responsables de la constitution des modules, de leur montée en puissance et de leur mise à la disposition au profit de la force. Elles en rendent compte au CPCO et au CSOA. Elles sont responsables des opérations propres à leur montée en puissance en garnison et du mouvement de leurs personnels depuis les garnisons jusqu'aux zones de regroupement principal (ZRP) ou jusqu'aux plateformes de projection s'il n'y a pas de transit par une ZRP.
345. Les opérations de regroupement réalisées soit en zone de regroupement initial, soit en zone de regroupement principal sont de la responsabilité exclusive des armées et des DIA/SIA en coordination avec le CSOA.
346. Pour le transport du personnel, elles expriment leurs besoins auprès du SCA.
347. Pour le transport de la ressource (matériels et équipements) qu'elles ne peuvent pas effectuer à partir de leurs moyens propres, elles expriment leurs besoins auprès du CSOA.
348. Les EMO d'armées et DSIA sont responsables des ordres de pré-acheminements aux formations qui leur sont subordonnées.

### Rôle particulier du SCA

349. Le SCA est responsable du transport du personnel depuis les garnisons jusqu'aux plateformes de projection. Ce transport est réalisé selon les priorités fixées dans le plan de projection par le CPCO et dans l'EGFL par le CSOA, ce qui garantit le respect du cadencement vers les ZRP et plateformes de projection.
350. Le SCA s'appuie sur le SI « SILLAGE » pour connaître les besoins de transport de personnel des unités et formations projetées. Toutefois et dans l'urgence déclarée d'une projection, il peut décider de mesures particulières pour permettre le traitement sans délais des besoins de transport de personnel. Libre du choix des moyens, il rend compte au CPCO et informe le CSOA quotidiennement de l'état de réalisation de l'EGFL.

---

<sup>93</sup> Les bureaux transport des GSBdD peuvent assurer la livraison des ressources catégorisées « petit colis urgents et sensibles » au niveau national par mise à disposition d'un véhicule léger et/ou conducteur si l'organisme responsable du colis n'est pas en mesure de le fournir. Le convoyeur est à la charge de l'organisme expéditeur.

## Chapitre 4

# Responsabilités complémentaires

Le CSOA et les centres et organismes de mise en œuvre des AS jouent le rôle d'expert pour les questions relatives aux besoins en formation et d'équipements spécifiques relevant du domaine des acheminements.

### Section I – La formation du personnel

401. Le CSOA définit le niveau des qualifications du personnel armant un CCITTM :
- le chef du CCITTM est titulaire de la qualification mouvements, transits et transports du 2<sup>ème</sup> degré (QMTT2) ;
  - l'adjoint du chef du CCITTM est du grade de lieutenant ou capitaine ;
  - lorsque le chef du CCITTM est de l'armée de terre, son adjoint est en principe fourni par l'armée de l'air et titulaire du stage officier de liaison de transit aérien (OLTA) ;
  - lorsque le chef du CCITTM est de l'armée de l'air, il est également titulaire du stage OLTA et son adjoint, en principe fourni par l'armée de terre, est titulaire de la QMTT2 ;
  - le sous-officier transit aérien, sous-officier supérieur, détient l'ensemble des qualifications définies dans les consignes permanentes pour l'instruction du personnel transit aérien (CPIPTA) définies par la brigade aérienne d'appui à la projection (BAAP) du commandement des forces aériennes (CFA) ;
  - le sous-officier transit de surface, sous-officier supérieur, est titulaire de la formation sous-officiers mouvements-transit pilotée délivrée par l'école du Train et de la logistique opérationnelle (ETLO) de Bourges ;
  - le sous-officier transit maritime, sous-officier supérieur, est qualifié mouvements transit, web conteneurs, AGIT 2 (aide à la gestion informatisée des transits - SILRIA à partir de 2015) et en fonction des besoins également ACEP (*Approved Continuous Examination Programme*).
402. Le CSOA participe également à la définition et à l'évolution du contenu des formations transit interarmées dispensées dans les centres de formation (ETLO de Bourges, CITIA d'Istres).
403. L'instruction et l'entraînement sont des prérogatives du commandement organique au profit de leur personnel, mais également, dans le cadre de protocoles, de personnels des autres armées.
404. Certaines unités de l'armée de terre (1<sup>er</sup> RTP) et les escales aériennes de la marine nationale possèdent une compétence en matière de transit aérien et fournissent des modules de renfort temporaire au profit de la chaîne des transits interarmées aériens. Il est donc nécessaire de rechercher une cohérence voire une équivalence dans le contenu des diverses qualifications existant dans les trois armées.
405. L'armée de l'air au travers du CITIA d'Istres a la responsabilité des formations dans le domaine du transit aérien au profit des armées. Expert du transit aérien, ce centre dispense les formations nécessaires à la labellisation des armées dans le domaine du transit aérien. L'objectif à atteindre étant une parfaite interopérabilité lors de la projection sur les théâtres extérieurs. Le CSOA ainsi que les armées concernées par ces formations, participent à la commission annuelle de révision des consignes permanentes pour l'instruction du personnel du transit aérien. Le rôle de cette commission est de définir le contenu de ces formations, et de les prioriser au profit des armées.
406. De la même manière, l'armée de terre assure la direction des formations spécifiques aux transits multimodaux. L'école du Train et de la logistique opérationnelle de Bourges (ETLO), pilote du domaine de spécialité « mouvements-ravitaillements » :

- a. forme les officiers des armées, directions et services interarmées aux qualifications mouvements, transits et transports du 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> degré pour l'armement sur les théâtres d'opérations extérieurs des postes de chef de CCITTM et d'ASIA ;
  - b. forme des sous-officiers des armes et services aptes à tenir des fonctions spécialisées en matière de mouvements, transits et transports au sein des CCITTM, districts et détachement de transit interarmées.
407. Depuis la disparition de la filière « transbordement maritime », la totalité des actions de formation relatives au transit maritime sont conduites par le 519<sup>ème</sup> GTM.

## Section II – La désignation du personnel

408. Dans le cadre de sa MOAd, le CSOA, au travers du bureau effectifs projetés et en complément du CPCO/J1 :
- a. valide la structure des CCITTM et la désignation du personnel appelé à y servir ;
  - b. définit la structure (l'effectif et les qualifications à détenir ou les pré-requis) des dispositifs de transit interarmées temporaire ;
  - c. contribue à la désignation du personnel appelé à occuper un poste lié à la chaîne des acheminements stratégiques OME ;
  - d. valide les demandes de renforts de transit exprimées par les théâtres.
409. Il participe à la désignation du personnel appelé à être affecté sur un poste relatif à la chaîne des acheminements stratégiques OME (BTT).

## Section III – Les équipements spécifiques et leur maintenance

410. Le suivi de la disponibilité opérationnelle et technique des matériels spécifiques est confié aux différents organismes (CFT, CSFA, SLM) garants envers les états-majors d'armées. Ils sont responsables du niveau de disponibilité technique opérationnelle (DTO) atteint selon le type de matériel de transit utilisé. A cet effet, ils disposent de la ressource humaine en spécialistes de la maintenance qualifiés pour réaliser les interventions techniques sur ces matériels spécialisés, à l'exception de la spécialité para-largage soutenue par le 3<sup>e</sup> RMAT de Muret.
411. La SIMMT assure le soutien des matériels suivants du milieu terrestre appartenant aux MOE du CSOA : les chariots élévateurs, les conteneurs tactiques et logistiques, les vecteurs de transports logistiques des TSIA, le matériel ferroviaire, les matériels terrestres du 1<sup>er</sup> RTP et du 519<sup>ème</sup> GTM, l'ensemble des équipements de para-largage. La SIMMT assure la gestion logistique des biens pour les matériels ci-dessus par délégation de l'armée détentrice.
412. De même, la SIMMAD réalise ces opérations pour les matériels du milieu aérien. Le SSF fait de même pour le périmètre nautique.
413. Le CSOA contribue à la définition du plan d'équipement de ces MOE en liaison avec chaque armée détentrice de ces matériels.
414. Lors de l'ouverture d'un nouveau théâtre, Le CSOA distribue les matériels constituant les lots de projections du transit aérien, de surface ou maritime. Il en assure la mise à disposition sur les théâtres d'opérations extérieurs. Lors de la phase d'entretien de la force, après analyse du besoin exprimé par les organismes de transit des différents théâtres d'opérations, le CSOA adapte le volume de matériels détenus en fonction des flux de ressources entrants et sortants.
415. Les équipements 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.
416. La définition des équipements nécessaires est à la charge des organismes de mise en œuvre des acheminements stratégiques. Leur réalisation peut être obtenue par location ou dotation. Dans ce dernier cas, un plan annuel d'équipement est 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.

## Section IV – Les banques de données

417. 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.
418. A cette fin, la constitution et la mise à jour de banques de données spécialisées sont confiées au CSOA.

Ces banques de données portent sur les domaines suivants :

- a. les ressources en matériels techniques spécifiques utilisables au sein des armées, directions et services interarmées ;
- b. le recensement des infrastructures utilisables aux niveaux national et international ;
- c. les données techniques relatives aux vecteurs adaptés aux besoins des armées, directions et services interarmées ;
- d. les données techniques relatives aux équipements aérotransportables.

## Section V – Les études

419. Le CSOA avec ses centres et organismes de mise en œuvre sont les référents des acheminements au sein des armées.
420. A ce titre, le CSOA est associé aux études prescrites par l'EMA et est associé à la rédaction ainsi que la mise à jour de documents de politique et de doctrine relevant de son domaine de compétence. Il peut faire appel à ses organismes subordonnés pour emploi en tant que de besoin.
421. En tant qu'expert et sur décision de l'EMA, le CSOA est amené à participer voire à représenter l'EMA aux groupes de travail nationaux et internationaux relatifs à ses domaines de compétence et également aux travaux de planification opérationnelle.
422. Pour ce qui concerne les matériels qui restent sous la responsabilité de leur armée, les centres et organismes de mise en œuvre expriment des besoins et participent à l'évaluation et au choix du matériel technique spécifique.
423. Lorsque ce matériel fait l'objet d'une étude ou d'un programme interarmées, le besoin et la participation à l'évaluation du matériel se font sous couvert du CSOA.
424. Tout besoin de transport qui ne peut être satisfait par des moyens existants (patrimoniaux ou affrétés, marchés de commission ou de voies commerciales) sera étudié par le CSOA qui déterminera la procédure à mettre en œuvre.
425. L'expression de besoins et la participation à l'évaluation et au choix en matière de systèmes d'information nécessaires à l'acheminement stratégique et au transit opérationnel sont de la responsabilité du CSOA.

## Section VI – Les SIL dans la conduite et l'exécution des AS.

426. Offrant aux différents acteurs de la chaîne logistique une visibilité de la ressource<sup>94</sup> le système d'information logistique de suivi de la ressource interarmées (SILRIA) sera, à compter de 2015, le composant « acheminement » et « suivi de la ressource » de la brique métier logistique du SIA (système d'information des armées).

---

<sup>94</sup> PIA- 04.105. On entend par ressource : le personnel, les équipements, le matériel et les articles de ravitaillement mais aussi les unités.

427. Ce système permet le suivi du personnel projeté et des ressources expédiées, de bout en bout depuis la sortie d'entrepôt jusqu'au destinataire final à l'aide, essentiellement, de la technologie RFID. Garantissant le suivi des ressources sans rupture lors des différentes phases de l'acheminement, il se caractérise par une information fiable, à terme en temps quasi réel (SILRIA V2) et accessible à tous les postes reliés au réseau Intradef ou SIA. Outre le suivi des ressources, SILRIA permet de demander un transport / acheminement ainsi que l'édition des différents documents liés à une expédition. SILRIA fournit au commandement une restitution analytique et statistique claire qui lui permet d'optimiser la conduite des flux de ressources.
428. SILRIA, qui remplace SILCENT<sup>95</sup>, AGIT2<sup>96</sup> et DUT, vise l'interopérabilité avec les solutions informatiques logistiques de nos alliés, afin de pouvoir intervenir sur le suivi des ressources d'une coalition agissant dans le cadre de l'alliance atlantique. Le système s'intègre dans le programme SIA et il est compatible avec les exigences du ministère de la défense en matière d'architecture de systèmes d'information (STC-IA).
429. Le suivi des flux logistiques s'appuie sur un dispositif permanent (les dépôts, les formations qui sont équipés de SILRIA) et un dispositif temporaire (les différents points de rupture de charge ou de transit propres à la projection en cours). Afin de pouvoir renseigner le commandement sur ces points les équipes SILRIA doivent être impérativement intégrées et mises en place en même temps que les détachements de transit interarmées.
430. SILRIA a pour objectifs d'assurer l'ensemble des activités suivantes :
- a. assister le logisticien dans l'organisation et la régulation des acheminements et des ravitaillements de la métropole au TC2<sup>97</sup> ;
  - b. mettre à disposition du commandement toute l'information nécessaire sur les ressources en cours d'acheminement ;
  - c. permettre l'exécution des acheminements de ressources en gérant les demandes d'acheminement / transport et les réservations de vecteurs ;
  - d. faciliter la connaissance et la gestion des ressources en transit sur les plateformes ;
  - e. réaliser l'impression de la documentation administrative qu'impose le mouvement des ressources.

## Section VII – Les autorisations de transport.

On entend par autorisation de transport, l'application des accords de réciprocité et les autorisations de survol (cas de la voie aérienne) mais également le niveau décisionnel qui valide et autorise le transport d'une ressource « non défense » (cas des autres modes de transport).

### Cas général

431. Seuls les organismes et entités qui relèvent du ministère de la défense sont autorisés à formuler des demandes de transport directement auprès du CSOA.
432. Cependant, et sur décision du cabinet ministériel (CM15), le CSOA peut être conduit à acheminer du fret, à titre gracieux, dont l'origine et la destination finale sont sans lien avec le soutien des forces (flux d'entretien ou de soutien). Il s'agit essentiellement de matériels et de fournitures scolaires, sanitaires, éducatifs, scientifiques ou culturels au profit d'associations caritatives ou d'ONG, reconnues d'utilité publique.
433. Ces autorisations restent toutefois exceptionnelles car la systématique d'un transport sur des capacités résiduelles offertes par un vecteur de transport, qu'il soit patrimonial ou affrété, pourrait s'apparenter à une forme de concurrence déloyale avec les offres du secteur privé couvrant cette même prestation ou assimilée.

<sup>95</sup> Système Informatisé Logistique CENtralisé.

<sup>96</sup> Aide à la Gestion Interarmées des Transits V.2.

<sup>97</sup> Train de Combat n°2 (échelon de soutien de niveau régimentaire / GTIA).

434. Pour les vols affrétés par l'Etat français, les demandes de survols de certains pays (le survol d'un pays par un aéronef d'Etat ou assimilé nécessite l'autorisation du pays survolé) sont effectuées par le CSOA auprès des attachés militaires des pays survolés alors que les demandes pour les vols réalisés sous OPCON de l'EATC sont effectuées par ce dernier.

## Spécificités de la voie aérienne affrétée

Le recours à la voie aérienne affrétée (VAA) induit des particularités dans les procédures d'autorisation de transport ou de survol.

435. Les autorisations de transport de fret sur la VAA suivent le processus de la DUT à l'instar de autres modes de transport. En revanche, les autorisations de transport de personnels (convoyeurs ayant une mission de convoyage de fret spécifique à bord d'un vol affrété) sont délivrées uniquement par le CSOA.
436. L'utilisation de la VAA peut nécessiter un certain nombre d'autorisations particulières qui sont listées ci-dessous :
- a. transport de fret d'autres nations dans le cadre de l'arrangement technique ATARES et du contrat SALIS. Ce type de transport nécessite une autorisation du CSOA ;
  - b. transport de fret d'autres nations dans le cadre d'une coopération bilatérale (accord ACSA avec les USA, etc.). Comme pour la VAM, le type de transport nécessite une autorisation du CPCO ;
  - c. transport de fret dangereux (IATA) de la catégorie fret interdit et nécessitant les dérogations de transport suivantes<sup>98</sup>:
    - (1) dérogation de transport accordée par la DGAC nationale du pays de la compagnie aérienne affrétée par le CSOA. Cette dérogation est à la charge de la compagnie aérienne affrétée ;
    - (2) dérogation de transport accordée par la DGAC nationale du pays de départ du transport de munitions. Cette dérogation est à la charge de la compagnie aérienne affrétée.

---

<sup>98</sup> Pour les VAM seule une dérogation du CPCO est nécessaire.

(PAGE VIERGE)

## Annexe A

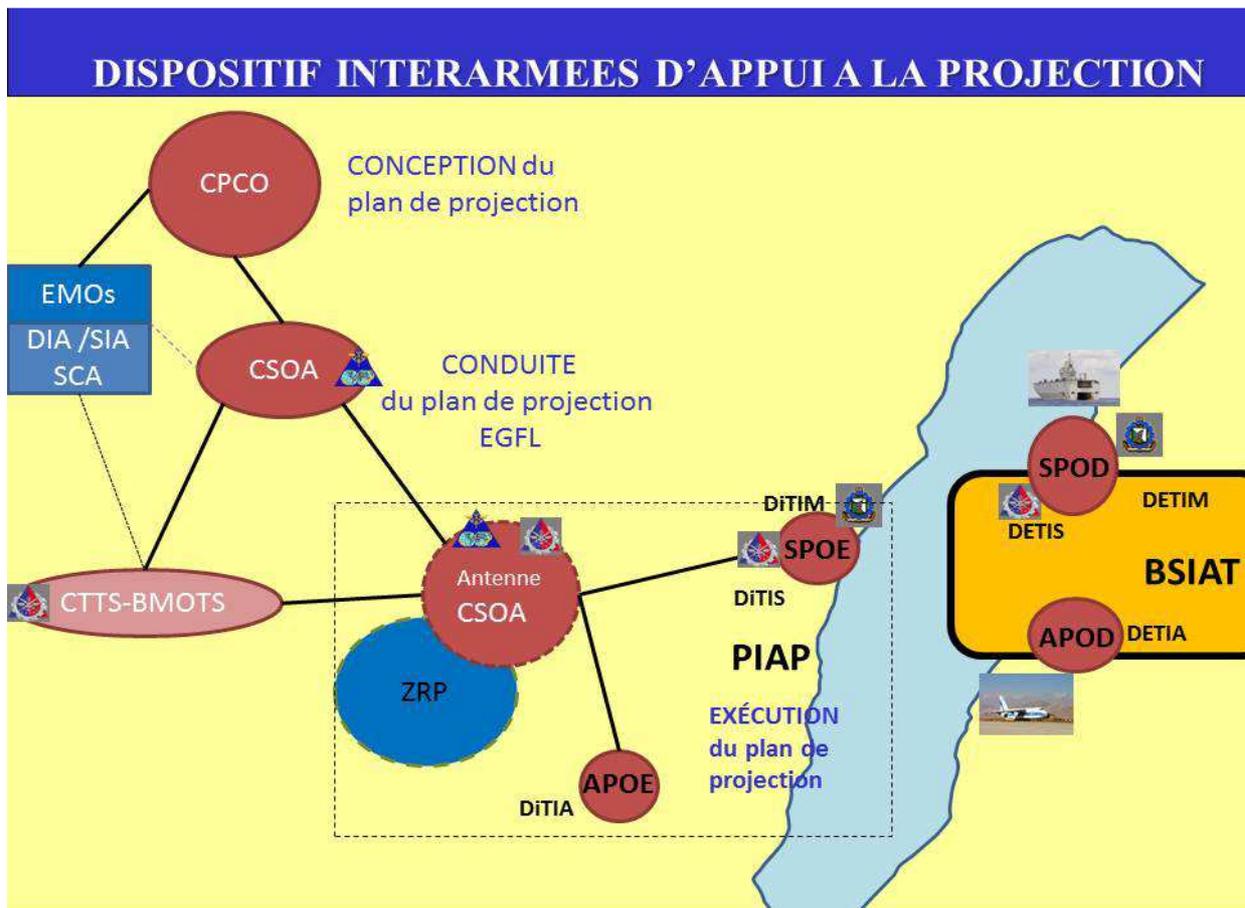
# Fonctionnement synoptique du DIAP

CPCO	CSOA	EMO d'armées	DIA/SIA dont SCA	EMO SCA
<b>Définition du plan de projection.</b>	Participe à la définition du plan de projection.	Participent à la définition du plan de projection et expriment des priorités d'acheminement.		
	<b>Définition de l'économie générale des flux logistiques (EGFL).</b>	Réalisent les flux selon les directives de l'EGFL.		
	<b>Conduite du plan de projection.</b>	Respect des ordres rédigés par le CSOA dans le cadre de la conduite du plan de projection.		
Contrôle de la mobilisation des ressources et de la montée en puissance des unités.	Mobilisation des ressources d'accompagnement des unités	<b>Montée en puissance des unités.</b>	<b>Montée en puissance des unités.</b> <b>Mise à disposition des ressources.</b>	Plan de transport du personnel  Mobilisation des vecteurs et ré articulation des capacités
	Transport de la ressource non transportés par les armées elles-mêmes depuis les dépôts jusqu'aux PIAP.	Expression de besoins en transport du personnel.	Expression de besoin en transport du personnel isolé et des détachements.	<b>Transport du personnel des garnisons vers les ZRP et les plateformes de projection.</b>
		Opérations de regroupement au sein des ZR.	Opérations de regroupement au sein des ZR.	Soutien AGSC des ZR (ZRI et ZRP).
Contrôle de l'exécution du plan de projection.	<b>Contrôle des flux au sein des PIAP entre les ZRP et les plateformes de projection (antenne CSOA).</b>			Transport du personnel des ZRP vers les plateformes de projection conformément aux directives de l'antenne CSOA.

(PAGE VIERGE)

# Annexe B

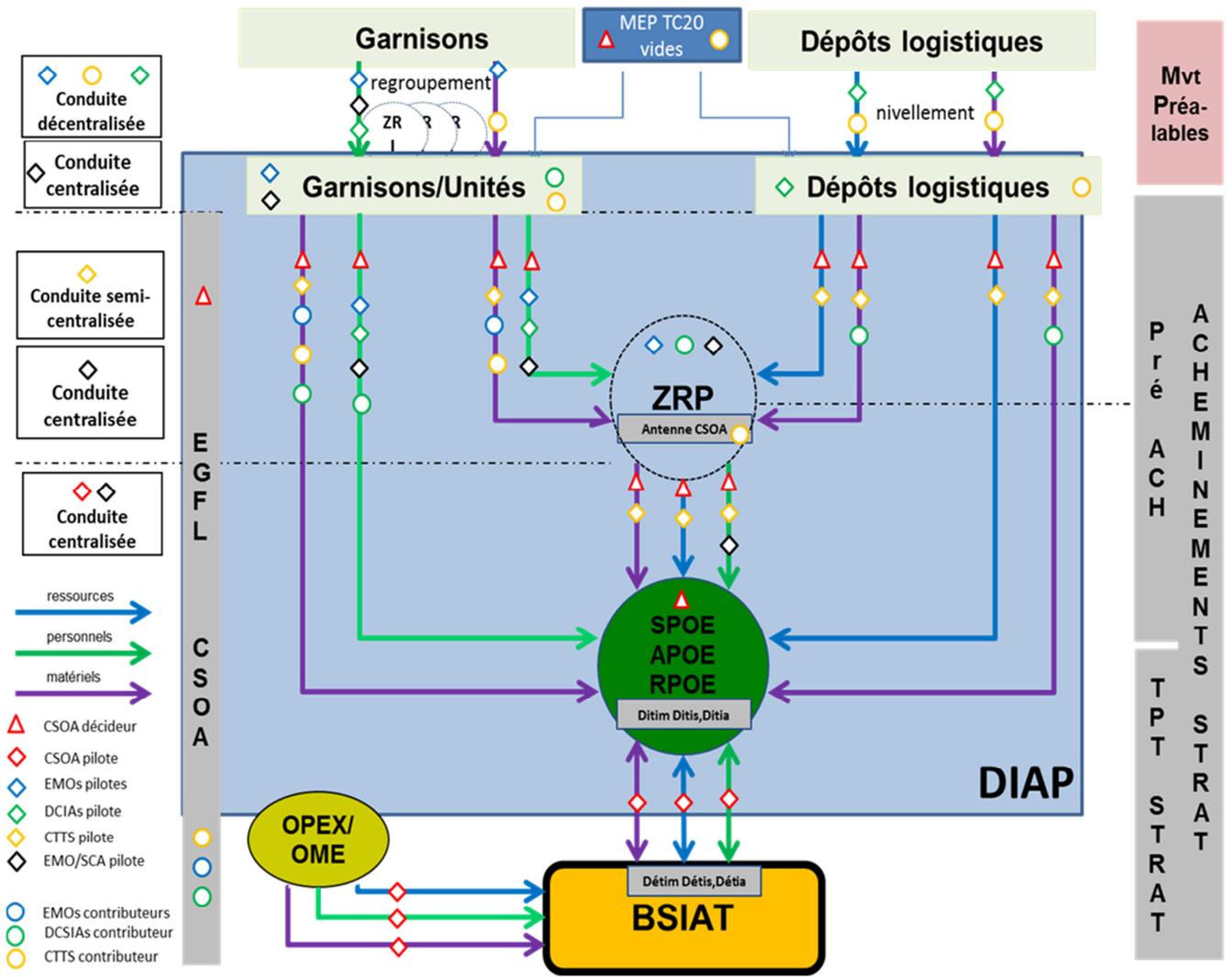
## Le transport de ressources dans le DIAP



(PAGE VIERGE)

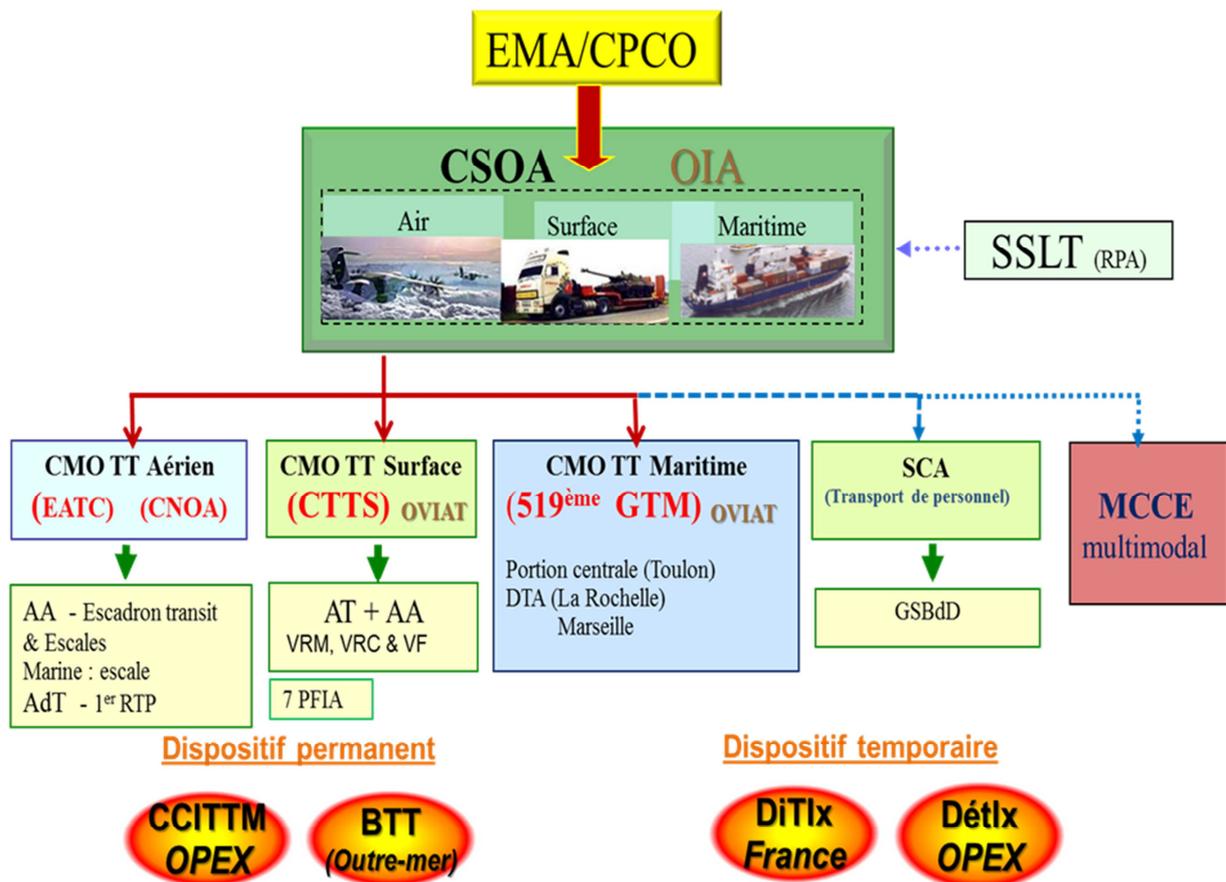
# Annexe C

## L'intégration du DIAP dans la chaîne des AS



(PAGE VIERGE)

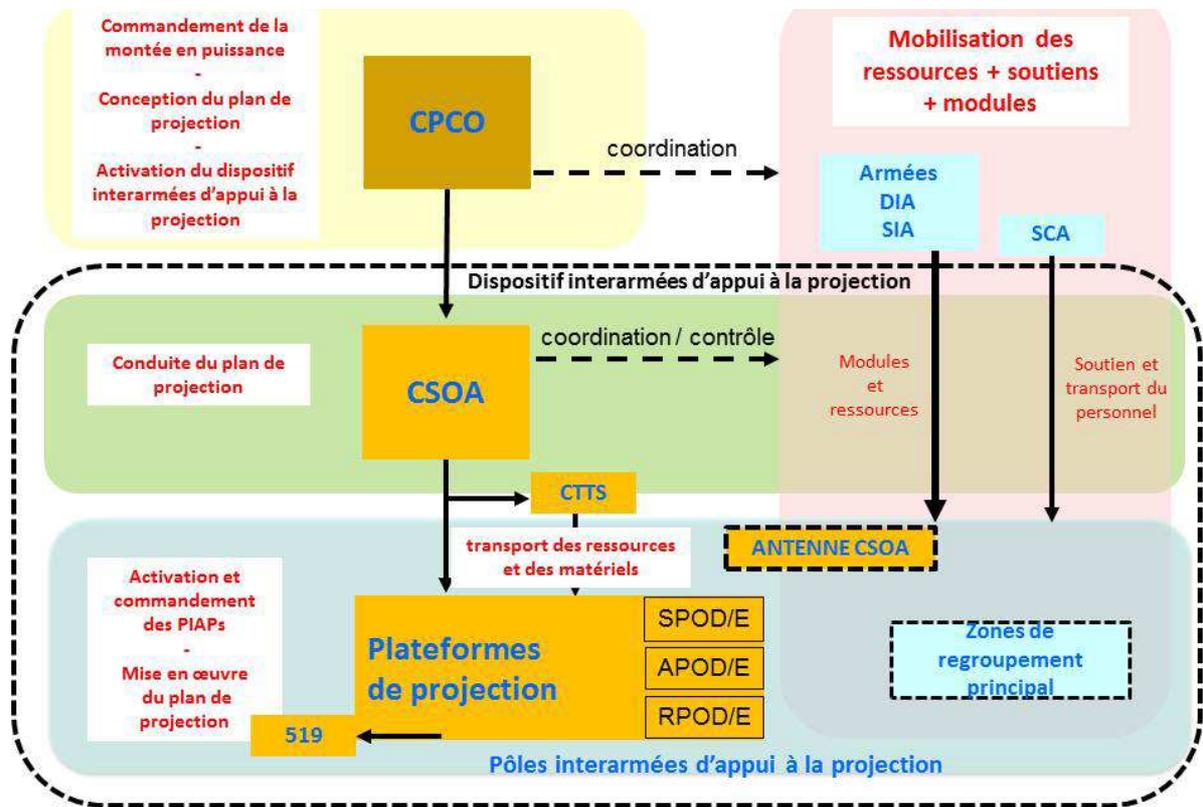
L'organisation synoptique de la chaîne des AS



(PAGE VIERGE)

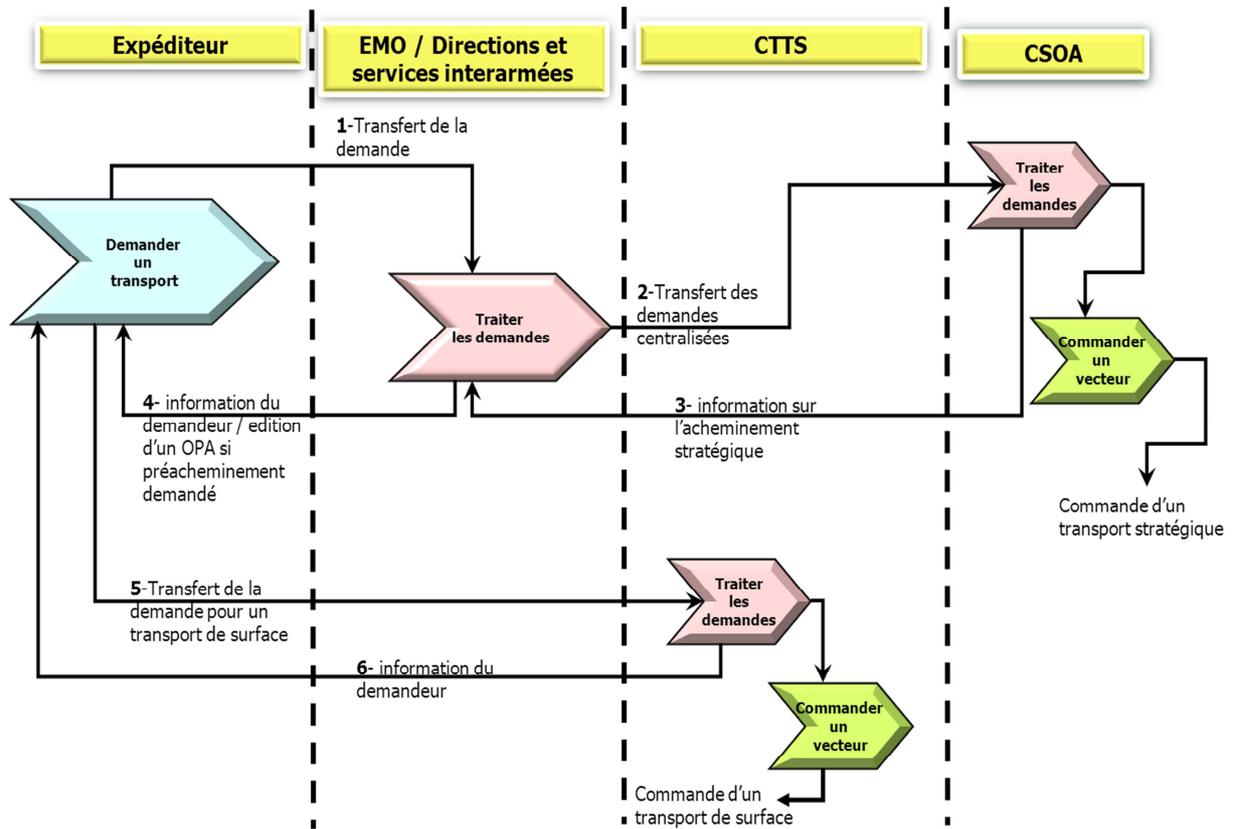
# Annexe E

## Planification, conduite et mise en œuvre du plan de projection



(PAGE VIERGE)

# Le schéma de la DUT dans la demande de transport stratégique



(PAGE VIERGE)

# Le régime douanier appliqué dans le cadre des AS

- G01. Partant du principe que les règles régissant la douane s'appliquent sur les biens transportés et non sur les vecteurs qui les acheminent, il n'y a pas de spécificités douanières particulières pour les AS. Pour autant, le ministère de la défense se verra toujours confronté aux problématiques douanières dans le cadre de ses acheminements. A cet effet, la PIA 4.0.4.3 douane du 12 juillet 2013 a pour vocation de préciser les dispositions applicables aux forces armées françaises pour la mise en œuvre des procédures douanières affiliées aux transports de marchandises.
- G02. De manière générique et non exhaustive, tout opérateur de la chaîne « transport/transit » (expéditeurs, transitaires et destinataires) doit s'interroger sur les points suivants pour s'éviter le plus grand nombre de problèmes en douane.
- G03. **L'appartenance du bien**
- a. Si le bien n'appartient pas au ministère de la défense, les procédures de droit commun devront être mises en place (document administratif unique dématérialisé, autorisation d'importation, d'exportation et de transit de matériel de guerre, etc.).
  - b. Si le bien appartient au ministère de la défense, la procédure simplifiée défense (rédaction de FR302 + liste de chargement valorisée en HT ou non valorisée) et les facilités douanières qui lui sont affiliées s'appliqueront.
  - c. Remarques :
    - (1) le FR302 se présente sous forme de cinq feuillets à déposer successivement lors de l'acheminement aux bureaux de douane d'entrée/sorties de l'Union européenne et des pays tiers ;
    - (2) même si, de principe, entre pays de l'Union européenne, il n'y a pas de document douanier du fait de la libre circulation des personnes et des biens, l'OTAN a défini des règles et facilités douanières entre Alliés qu'il convient d'appliquer (AMov P2 relatif aux franchissements de frontières) ;
    - (3) les effets personnels des unités françaises (sacs alpha, bravo, charlie) sont expédiés sous couvert d'un FR302. Au retour, pour des effets personnels achetés en quantité ou valeur supérieures aux franchises douanières et fiscales de droit commun, des déclarations complémentaires doivent être émises (se référer au site Intradef du BDIA).
- G04. **Le code régime de l'opération en douane**
- Chaque type d'opération en douane est défini par un code alpha numérique qui doit être inscrit sur le FR 302. Concernant les AS, on trouvera principalement les codes régimes suivants :
- a. l'exportation définitive (EX1) ou temporaire (EX2 : < à un an sur place) ;
  - b. l'importation (IM4) ou la réimportation de matériel (IM4-retours) ;
  - c. pour le cas particulier des DOM, le code alphabétique utilisé est COM.
- G05. **Les régimes tarifaires préférentiels (exonération de droit et taxe)**
- a. La justification du caractère communautaire des marchandises s'effectue :

- (1) sous couvert d'un certificat de circulation EUR1 ou d'une DOF (déclaration d'origine sur facture) pour l'importation dans les COM (Saint-Pierre-et-Miquelon, Saint-Martin, Saint-Barthélemy, Wallis et Futuna, Polynésie française) et la Nouvelle-Calédonie ;
  - (2) sous couvert d'un T2F ou T2LF pour les échanges de marchandises communautaires entre la France métropolitaine et les DOM ou les échanges entre DOM (Guadeloupe, Martinique, Guyane, la Réunion, Mayotte).
- b. les accords bi- ou multilatéraux de la France avec le pays de destination peuvent prévoir le régime douanier applicable. Chaque pays tiers étant un État souverain, il peut imposer, au-delà des principes en douane définis dans l'accord, des sujétions administratives (documents à présenter) ou financières (taxes diverses) pour l'entrée sur son territoire. Il est donc important, avant chaque mouvement, de s'informer des éventuelles contraintes locales qui peuvent être fortement pénalisantes.

**G06. Le fret postal**

Le ministère de la défense se voit appliquer les mêmes formalités douanières que celles applicables aux envois postaux à titre privé :

- a. pour les envois de valeur inférieure ou égale à 380 €, les expéditeurs doivent remplir un CN 22 (étiquette verte que l'on trouve à la Poste) ;
- b. pour les envois de valeur comprise entre 380 € et 8 000€, ils remplissent un CN 23 ;
- c. pour les envois de valeur supérieure à 8 000 €, ils remplissent un CN 23 + FR302 ou DAU (établi et déposé par la Poste pour des marchandises de droit commun).

**G07. Le fret humanitaire**

Pour les biens exportés pour le compte d'un particulier ou d'une organisation, des déclarations de droit commun doivent être déposées. Ce fret n'ayant pas de valeur commerciale au sens propre du terme se voit appliquer des procédures de déclaration simplifiée en douane. En fonction de la nature du bien, des documents sanitaires ou phytosanitaires sont nécessaires.

**G08. Les marchandises soumises à interdiction ou restriction partielles**

Les importations et exportations de certaines marchandises sont, en raison de leur caractère sensible, soumises à des restrictions de circulation ou strictement interdites. Elles doivent être accompagnées de documents spécifiques (licences, certificats, autorisations d'importation ou d'exportation) qui doivent pouvoir être présentés à tout moment.

C'est le cas, notamment, des armes, stupéfiants, alcools, tabacs, biens à double usage (marchandises stratégiques utilisables à des fins civiles ou militaires) ou des produits issus d'espèces de faune et de flores sauvages protégées par la convention de Washington.

Concernant les contrefaçons, leur importation ou exportation est prohibée quel que soit le mode d'acheminement.

# Annexe H

---

## Message d'économie générale des flux logistiques

OBJET: ECONOMIE GENERALE DES FLUX LOGISTIQUES

REFERENCES :

- *Plan de projection DEF/EMA/CPCO*
- *PIA 4.4.2*

DANS LE CADRE DE LA PROJECTION DE FORCE EN (*Pays*) ET CONFORMEMENT AUX DIRECTIVES DU PLAN DE PROJECTION DU CPCO, LE PRESENT MESSAGE DEFINIT L'ORGANISATION GENERALE DES FLUX LOGISTIQUES, DES CINEMATIQUES ET DES STRUCTURES DE TRANSIT QUI SERONT MIS EN ŒUVRE, SOUS LA CONDUITE DU CSOA.

**PRIMO/ SITUATION**

**SECUNDO/ MISSION**

**TERTIO/ EXECUTION**

**ALFA/ REPARTITION DES MISSIONS**

LE CSOA EST CHARGE DE PLANIFIER LES PRE-ACHEMINEMENTS ACHEMINEMENTS ET, EN PARTICULIER :

- LE TRANSPORT DES RESSOURCES – HORS PERSONNEL – DEPUIS LES DEPOTS JUSQU'AUX POLES INTERARMEES D'APPUI A LA PROJECTION (PIAP) ;
- LES TRANSPORTS STRATEGIQUES DEPUIS LES PLATEFORMES DE PROJECTION (maritime, aérienne, ferrée) JUSQU'AUX POINTS D'ENTREE DES THEATRES.

LE SCA MET EN ŒUVRE LE PLAN DE TRANSPORT DU PERSONNEL A PROJETER DEPUIS LES GARNISONS JUSQU'AUX PIAP.

LES SERVICES INTERARMEES ASSURENT LA MISE EN CONDITION DES RESSOURCES A PROJETER....

EMOs

DCSIA

BLIAT

OME

**BRAVO/ ACTIVATION DU DIAP**

SUR ORDRE DU CPCO UN DISPOSITIF D'APPUI A LA PROJECTION EST ACTIVE, AFIN DE GARANTIR LA PROJECTION DE LA FORCE AINSI QUE LA MISE A DISPOSITION ET LE TRANSIT DES RESSOURCES.

ANTENNE CSOA (lieu, mission)

**BRAVO-UN** / CE DISPOSITIF S'APPUiera SUR :

- UN/DES PIAP (PÔLES INTERARMEES D'APPUI A LA PROJECTION) :
- UNE/ DES ZONES DE REGROUPEMENT PRINCIPAL :
- UNE ANTENNE DU CSOA (lieu, missions).
- DES PLATEFORMES DE PROJECTION (AIR/ MARITIME/ SURFACE) :

**BRAVO-DEUX/** LE CSOA PLANIFIERA ET CONDUIRA LES MOUVEMENTS DEPUIS LES ZONES DE REGROUPEMENT JUSQU'AUX PLATEFORMES DE PROJECTION. LE SCA ASSURERA LE SOUTIEN DE CES ZONES EN ALIMENTATION, HEBERGEMENT DE CES ZONES ET LE TRANSPORT DES PAX JUSQU'AUX PLATEFORMES D'EMBARQUEMENT.

LES UNITES PERCEVRONT DANS LA/LES ZRP LES EQUIPEMENTS SPECIFIQUES (A ENUMERER : GPB, TENUES NRBC...TIC).

LES RESSOURCES CONSTITUANT / COMPLETANT L'AUTONOMIE INITIALE DE PROJECTION SERONT EGALEMENT DISTRIBUEES SUR PLACE.

## **QUARTO/ FLUX DES RESSOURCES**

LES PRIORITES D'ACHEMINEMENT ONT ETE DEFINIES PAR LE PLAN DE PROJECTION (DE REFERENCE X).

**ALFA/** LE TRANSPORT EN METROPOLE DES RESSOURCES (PERSONNEL, MATERIELS, EQUIPEMENTS) NECESSAIRES AU SOUTIEN DE LA FORCE S'EFFECTUE SOUS LA RESPONSABILITE DU CSOA, DEPUIS LES DEPÔTS JUSQU'AUX ZONES DE REGROUPEMENT ET PLATEFORMES DE PROJECTION.

LES MODALITES D'EXECUTION DES PREACHEMINEMENTS SONT PRECISEES INFRA

**BRAVO/** LE SCA EST PLUS PARTICULIEREMENT CHARGE DE FAIRE ASSURER, EN METROPOLE, LE TRANSPORT DU PERSONNEL DE LA FORCE A PROJETER. DANS TELLES CONDITIONS ...

## **CHARLIE/ DISTRIBUTION DES RESSOURCES**

### **QUINTO/ ACHEMINEMENT PAR VOIE MARITIME**

**ALFA/ PAR VMM** (*type et nom du bateau de la marine nationale*)

#### **ALFA UN / CINEMATIQUE**

LE (*type et nom du bateau*) EST PREVU AU CHARGEMENT A (*ville*) LE (*date*)

LE 519EME GTM RECEPIONNERA LE MATERIEL JUSQU'AU (*date*) A (*heure*).

LA DOCUMENTATION DOIT ETRE TRANSMISE IMPERATIVEMENT PAR SCAN AU 519 GTM AVANT LE (*date*) A (*heure*).

LE (*type et nom du bateau*) EST PREVU APPAREILLER AU PLUS TARD LE (*date*). ARRIVEE A (*SPOD*) AUTOUR DU (*date*).

#### **ALFA DEUX/ PERSONNEL ET FRET ORGANIQUE**

PROJECTION ESTIMEE A ENVIRON (*x*) PAX ET DE SON FRET ORGANIQUE

- *Description de(s) unité(s) (ex : SGTIA avec unités) ;*
- *Complément SIC, LOG, RESSOURCES, DIVERS...*

#### **ALFA TROIS/ MODALITES PRATIQUES**

LA CONSTITUTION DE LA RESSOURCE INITIALE DE THEATRE ET CELLE DES MODULES PROJETES EST COORDONNEE ET PRIORISEE PAR LE CSOA.

TOUT LE FRET CONTENANT DES MATIERES DANGEREUSES DEVRA ETRE ACCOMPAGNE DES DECLARATIONS NECESSAIRES A L'ENSEMBLE DU VOYAGE (IATA, IMDG, ADR ET RID).

AFIN D'ASSURER LE SUIVI DES MOYENS DEPLOYES, LES EXPEDITEURS CREERONT DES DUT AVEC UN EAO (*éventuellement fictif*) AU (*date*) ET L'INDICATION (*type et nom du bateau*) SUR LA FICHE DE SUIVI. ILS LES FERONT PARVENIR AU CSOA AU PLUS TOT.

AFIN DE GAGNER DES DELAIS ET DE REALISER LES PRE ACHEMINEMENTS AU PLUS TOT, CES DUT POURRONT ETRE CONSIDEREES COMME EXECUTOIRES PAR LE CTTS EN CHARGE DU PRE ACHEMINEMENT AVANT MEME LA VALIDATION DU CSOA QUI INTERVIENDRA DANS UN SECOND TEMPS.

**BRAVO/ PAR VMA** (*éventuellement*)

#### **BRAVO UN/ CINEMATIQUE**

UNE VMA EST PLANIFIEE ET SERA DECLENCHEE SUR ORDRE. SA CINEMATIQUE POURRAIT ETRE LA SUIVANTE :

- CHARGEMENT A (*SPOE*) LES (*dates*)
- ARRIVEE A (*SPOD*) LE (*date*). DECHARGEMENT DU ... AU ... (*dates*).

LES MODALITES PRATIQUES FERONT L'OBJET D'UN MESSAGE DE DECLENCHEMENT DE VOYAGE SPECIFIQUE.

#### **BRAVO DEUX / DEFINITION DU FRET**

LE RELIQUAT DU FRET N'AYANT PAS ETE EMBARQUE SUR LE ... (*type et nom du bateau de la marine nationale*) AINSI QUE LE FLUX D'ENTRETIEN SERONT PROJETES PAR CETTE VMA.

TOUT LE FRET CONTENANT DES MATIERES DANGEREUSES DEVRA ETRE ACCOMPAGNE DES DECLARATIONS NECESSAIRES A L'ENSEMBLE DU VOYAGE (IATA, IMDG, ADR ET RID).

AFIN D'ASSURER LE SUIVI DES MOYENS DEPLOYES, LES EXPEDITEURS CREERONT DES DUT AVEC UN EAO (*éventuellement fictif*) AU ... (*date*) ET L'INDICATION VMA (*nom du voyage*) SUR LA FICHE DE SUIVI. ILS LES FERONT PARVENIR AU CSOA AU PLUS TOT.

## **CHARLIE/ STRUCTURE DE TRANSIT MARITIME**

### **CHARLIE UN / EN METROPOLE**

LE 519EME GTM DESIGNERA UN RESPONSABLE DE POLE INTERARMEES D'APPUI A LA PROJECTION : PIAP (*PLATEFORME*) EN CHARGE DE CETTE PROJECTION.

UN DITIM ET UN DITIS SERONT ACTIVES SUR (*ville*).

### **CHARLIE DEUX/ SPOD DE ... (*désignation du port de débarquement*)**

(*Cas où le port de débarquement n'est pas la destination finale et le fret devra être acheminé vers une ZDI*)

UN RESPONSABLE DU TRANSIT POUR TOUT LE (*désignation du pays*) SERA PROJETE AU (*Pays*) DANS UN PREMIER TEMPS PUIS COMME CHEF DE CCITTM A (*ville du théâtre*). (*s'il y a lieu*) IL SERA SUBORDONNE AU CHEF DE (*plateforme*) ET RENFORCE :

- D'UN DETIM A (*effectif à définir, X/Y/Z*) (ORA COMPRIS A CHARGE 519EME GTM).
- UN ECHELON COMMANDEMENT (*effectif à définir, X/Y/Z*) ET UN PELOTON PORTUAIRE (*effectif à définir, X/Y/Z*) A CHARGE 519EME GTM SERONT PROJETES.

## **SEXTO/ ACHEMINEMENT PAR VOIE AERIEENNE**

### **ALFA/ PAR VOIE AERIEENNE MILITAIRE ATS**

#### **CINEMATIQUE**

PLUSIEURS VOLS ATS ENTRE LA METROPOLE ET LE(S) SITE(S) DE (*VILLE(S)*) SERONT PROGRAMMES AINSI QUE DES VOLS ENTRE (*VILLE*) ET (*VILLE*) SI LES EFFECTIFS LE JUSTIFIENT. DANS LE CAS CONTRAIRE LA MISE EN PLACE DU PERSONNEL PAR VAC SERA PRIVILEGIEE.

### **BRAVO/ PAR VOIE AERIEENNE MILITAIRE ATA**

#### **CINEMATIQUE**

SUR ORDRE ET EN CAS DE BESOIN DES VOLS ATA POURRONT ETRE DECLENCHES ENTRE LA METROPOLE ET LE THEATRE.

### **CHARLIE/ PAR VOIE AERIEENNE AFFRETEE**

#### **CINEMATIQUE**

- X (*nombre*) VOLS AN 124 SERONT REALISES AU DEPART DE (*ville*) A DESTINATION DE (*ville*) POUR L'ACHEMINEMENT DE ... (*ex : module N° x*). LA CINEMATIQUE SERA PRECISEE DES QUE CONNUE.
- X (*nombre*) VOLS A PARTIR DE METROPOLE (*éventuellement*) ET (X) VOLS A PARTIR DE ... SONT PROGRAMMES ET SERONT DECLENCHES SUR ORDRE POUR L'ACHEMINEMENT DU ... (*ex : MODULE N°X et/ou DET SANTE METRO, DET HELICO, DET RENS METRO, DET AVT LOG METRO, DET AVT SIC METRO...*).

L'EMPLOI DE LA VAA RESTERA UN MOYEN COMPLEMENTAIRE SELON LE BESOIN.

## **DELTA / MODALITES PRATIQUES**

TOUT LE FRET CONTENANT DES MATIERES DANGEREUSES DEVRA ETRE ACCOMPAGNE DES DECLARATIONS NECESSAIRE A L'ENSEMBLE DU VOYAGE (IATA, IMDG, ADR ET RID).

LA TOTALITE DES HELICOPTERES ET LEUR FRET D'ACCOMPAGNEMENT DEVRONT ETRE PREPOSITIONNES SUR LES PLATEFORMES D'EMPORT LA VEILLE DU DEPART DANS LEUR CONFIGURATION D'EMBARQUEMENT.

AFIN D'ASSURER LE SUIVI DES MOYENS DEPLOYES, LES EXPEDITEURS CREERONT DES DUT AVEC UN EAO (*éventuellement fictif*) AU ... (*date*) ET L'INDICATION « VAA MODULE X » OU « VAA MODULE Y » SUR LA FICHE DE SUIVI. ILS LES FERONT PARVENIR AU CSOA AU PLUS TOT.

## **ECHO/ STRUCTURE DE TRANSIT AERIEN**

### **ECHO UN/ EN METROPOLE**

L'ESCALE DE (*ville*) ASSURERA LE TRANSIT AERIEN SUR LE PIAP DE (*ville*) ET SERA RENFORCE D'UN DITIS.

UN PIAP SERA MIS EN PLACE A (*ville*) PAR LE CTTS (*effectif à définir, X/Y/Z*) AFIN D'ASSURER LES TRANSITS DE SURFACE SELON LE PRINCIPE DU FLUX TIRE AU PROFIT DU PIAP DE (*ville*).

LE MATERIEL SENSIBLE (*armement/transmissions/...*) ACHEMINE PAR LES UNITES SERA CONSERVE SOUS LA RESPONSABILITE DES UNITES EXPEDITRICES JUSQU'A L'EMBARQUEMENT.

EN CAS DE BESOINS AGSC (ACCUEIL EQUIPAGE AFFRETES NOTAMMENT) LE PIAP DE (*ville*) EXPRIMERA SES BESOINS A SON GSBDD DE RATTACHEMENT.

#### **ECHO DEUX/ THEATRE**

LE DETIA DE (*ville*) SERA RENFORCE PAR UN DETIA ARME CONJOINTEMENT PAR LE 1<sup>ER</sup> RTP ET L'ARMEE DE L'AIR. IL SERA SOUS LE COMMANDEMENT DU CCITTM.

#### **SEPTIMO/ PRE ACHEMINEMENT**

LA RESPONSABILITE DU DIAP INCOMBE AU CSOA POUR COORDONNER LA MISE A DISPOSITION ET LE PRE ACHEMINEMENT DES RESSOURCES ET DE LA FORCE, EN COLLABORATION AVEC LES EMO, DIA ET SIA.

A CET EFFET, LE CSOA S'APPUIE SUR LE CTTS POUR LE PRE ACHEMINEMENT DES MATERIELS/EQUIPEMENTS DEPUIS LES FORMATIONS/DEPOTS JUSQU'AUX PIAP EXCLUS.

SCA : ASSURE LE TRANSPORT DE PAX DE... A ... POUR...

POUR LES FORMATIONS REJOIGNANT CES POINTS D'EMBARQUEMENT PAR MOYENS ORGANIQUES, LES ORDRES DE PRE ACHEMINEMENT SERONT DONNES PAR LEUR EMO AUX FORMATIONS APRES COORDINATION AVEC LE CTTS.

LE DIAP S'APPUIERA SUR LES AIRES DE REGROUPEMENT ET LES PLATEFORMES D'EMBARQUEMENT CONSTITUANT UN POLE INTERARMEES D'APPUI A LA PROJECTION (PIAP), AFIN DE RECEPIONNER, CADENCER ET REGULER LES FLUX HUMAINS, DE MATERIELS ET DE RESSOURCES.

UN/DES PIAP SERA/SERONT MIS EN PLACE A .... PAR LE CTTS.

(*effectif à définir X/Y/Z*).

#### **OCTAVO / STRUCTURES TRANSIT**

##### **ALFA/ EN METROPOLE**

PIAP

A (*lieu*) : LE 519EME GTM DESIGNERA UN RESPONSABLE DE POLE INTERARMEES D'APPUI A LA PROJECTION : PIAP (PLATEFORME) EN CHARGE DE CETTE PROJECTION.

LUI SONT SUBORDONNES UN DITIM ET UN DITIS QUI SONT ACTIVES SUR (*ville*).

A (*lieu*) :

L'ETAA DE (*lieu*) ASSURERA LE TRANSIT AERIEN SUR LE PIAP DE (*ville*) ET SERA RENFORCE D'UN DITIS.

IL EST DEMANDE A L'ETAA ET A LA PFIA D'EXPRIMER LES BESOINS SUPPLEMENTAIRES NECESSAIRES (CONTROLEURS, RENFORT ESCALE, RENFORT PFIA) POUR ASSURER UN TRAITEMENT H24 DES MOUVEMENTS AERIENS (AFFRETES, ATS ET ATT) AUPRES DES ORGANISMES COMPETENTS.

A (*lieu*) :

UN PIAP SERA MIS EN PLACE A (*ville*) PAR LE CTTS (*effectif à définir X/Y/Z*) AFIN D'ASSURER LES TRANSITS DE SURFACE SELON LE PRINCIPE DU FLUX TIRE AU PROFIT DU PIAP DE (*ville*) QUI NE PEUT STOCKER L'ENSEMBLE DU FRET PREVU SUR LES VOLS AFFRETES.

RENFORTS DL

AFIN D'IDENTIFIER DANS LES MEILLEURES CONDITIONS LE FRET DE LEURS ENTITES, LA PRESENCE DE DL SUR LES PIAP DE (*ville*) ET DE (*ville*) LORS DU CHARGEMENT EST SOUHAITEE. LE CSOA DEMANDE AUX ORGANISMES SUIVANTS DE BIEN VOULOIR DESIGNER DES DL EN MESURE DE REpondre A TOUTE QUESTION RELATIVE AU FRET (IDENTIFICATION, DOCUMENTATION, ETC...) :

EMOT – EMOA – DAPSA – DCSEA – DIRISI – SIMU – SIMMT – CESCOF - DCSID.

**BRAVO/ ELRT (*éventuel*)** AU (*Pays de transit*) (*PROJECTION SOUS RESERVE DE CONFIRMATION PAR LE CPCO*)

LES OPERATIONS DE TRANSIT ET DE RUPTURE DE CHARGE, AINSI QUE DE POST- ACHEMINEMENT VERS LA ZDI (VF/VR/VRC/VRO) SERONT PLACEES SOUS LA RESPONSABILITE D'UN RESPONSABLE TRANSIT (CHEF ELRT, EVENTUEL FUTUR CHEF DU CCITTM...).

IL DISPOSERA :

- D'UN ECHELON COMMANDEMENT (*effectif à définir X/Y/Z*) ;

- D'UN DETIM A (*effectif à définir : X/Y/Z*), DONT 1 ORA (A CHARGE 519° GTM).
- D'UN PELOTON PORTUAIRE (*effectif à définir X/Y/Z*)
- D'UN DETIA (*effectif à définir X/Y/Z*) A CHARGE AA / RTP.
- D'UN DETIS (*effectif à définir X/Y/Z*) A CHARGE CTTS, DEPLOYE SUR LA ZDI AFIN DE TRAITER LE POST ACHEMINEMENT ENTRE LE SPOD ET LA ZDI (*éventuelle*).
- D'UNE EQUIPE SILCENT/SILRIA (*effectif à définir X/Y/Z*).

**CHARLIE/ CCITTM (*ville du théâtre d'opération*)**

UN CCITTM (EFFECTIF A CONFIRMER) SERA DEPLOYE AU SEIN DU (*PCIAT*).

SON CHEF SERA L'OFFICIER RESPONSABLE DU TRANSIT A (*ville du pays du transit*) (CTTS) DEPLOYE SUR (*ville du théâtre d'opérations*).

L'ADJOINT SERA FOURNI PAR L'AA (*éventuellement*). ILS DISPOSERONT DE :

- 1 DETIA (*effectif à définir, X/Y/Z*) A CHARGE AA / RTP

DONT LES MATERIELS DE MANUTENTION SERONT ACHEMINES PAR (*mode d'acheminement*) A PARTIR DU (*date à définir*).

**NOVO/ SUIVI DES RESSOURCES**

POUR FAVORISER LA TRACABILITE DU FRET, LA TOTALITE DES MATERIELS ET RESSOURCES FERONT OBLIGATOIREMENT L'OBJET D'UNE INITIALISATION DANS LE SYSTEME D'INFORMATION LOGISTIQUE SILCENT ET D'UN SUIVI CONSTANT, DANS LE RESPECT DES PROCEDURES EN VIGUEUR.

LES FLUX DE PERSONNEL, DE RESSOURCES, DE MATERIELS ET D'INFORMATION SERONT INITIES ET REGULES, DEPUIS LES ZONES DE REGROUPEMENT, PAR LE CSOA.

LES PIAP EXPRIMERONT AU CSOA LEUR BESOIN DE RENFORT SILCENT EVENTUEL.

**DECIMO/**

LES BESOINS COMPLEMENTAIRES DE RESSOURCES (HORS PLAN DE PROJECTION) FERONT L'OBJET DE DEMANDES ADRESSEES AU CSOA, POUR VALIDATION ET PRIORISATION.

(PAGE VIERGE)

## Annexe I

### Demande d'incorporation des amendements

1. Le lecteur d'un document de référence interarmées ayant relevé des erreurs, des coquilles, des fautes de français ou ayant des remarques ou des suggestions à formuler pour améliorer sa teneur, peut saisir l'EMA/SOUTIEN/BPSO en les faisant parvenir (sur le modèle du tableau ci-dessous) au :

**État-major des armées**  
**14, rue Saint Dominique**  
**75700 PARIS SP 07**

ou en téléphonant au 821 75 26 479 pour obtenir l'adresse électronique valide à cette époque ;

ou encore en ligne sur les sites Intradef ou Internet du CICDE à l'adresse <http://www.cicde.defense.gouv.fr>

N°	Origine	Paragraphe (n°)	Sous-paragraphe	Ligne	Commentaire
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					

2. Les amendements validés par le Directeur du CICDE seront répertoriés **en rouge** dans le tableau intitulé « *Récapitulatif des amendements* » figurant en **page 7 de la version électronique du document**.

(PAGE VIERGE)

## Partie I – Sigles, acronymes et abréviations

### Sigles

- J01. Dans un sigle, chaque lettre se prononce distinctement comme si un point le séparait du précédent.

### Acronymes

- J02. Un acronyme se compose d'une ou de plusieurs syllabes pouvant se prononcer comme un mot à part entière.

### Abréviations

- J03. Ce lexique ne prend en compte que les abréviations conventionnelles telles que définies dans le *Lexique des règles typographiques en usage à l'imprimerie nationale (LRTUIN)*, pages 5 à 11.

### Charte graphique du lexique

- J04. Dans ce lexique, tous les caractères composant un sigle, un acronyme ou une abréviation sont écrits en lettres capitales afin que le lecteur puisse en mémoriser la signification.
- J05. Les sigles, acronymes et abréviations d'origine française sont écrits en **Arial gras, taille 9, caractères romains, couleur rouge**. Les sigles, acronymes et abréviations d'origine étrangère ou antique sont écrits en **Arial gras, taille 9, caractères italiques, couleur bleu**.

### Liste des sigles, acronymes et abréviations utilisés dans ce document

<b>AA</b>	Armée de l'air
<b>AdT</b>	Armée de Terre
<b>AIP</b>	Autonomie Initiale de Projection
<b>ASIA</b>	Adjoint Soutien InterArmées
<b>BPC</b>	Bâtiment de Projection et de Commandement
<b>BSIAT</b>	Base de Soutien InterArmées de Théâtre
<b>BTT</b>	Bureau Transport Transit
<b>CCITTM</b>	Centre de Coordination Interarmées des Transports et Transits et des Mouvements
<b>CDAOA</b>	Commandement de la Défense Aérienne et des Opérations Aériennes
<b>CITIA</b>	Centre d'Instruction des Transits InterArmées
<b>CMO</b>	Centre de Mise en Œuvre
<b>CPCO</b>	Centre de Planification et de Conduite des Opérations
<b>CPS</b>	Contributeur Principal du Soutien
<b>CSOA</b>	Centre du Soutien des Opérations et des Acheminements
<b>CTTS</b>	Centre de Transports et Transits de Surface
<b>DAL</b>	Directive Administrative et Logistique
<b>DAT</b>	Demande d'Acheminement Transport
<b>DÉTIA</b>	Détachement du Transit Interarmées Aérien
<b>DIA</b>	Doctrine Interarmées

<b>DIAP</b>	Dispositif Interarmées d'Appui à la Projection
<b>DUT</b>	Demande Unique de Transport
<b>EATC</b>	<i>European Air Transport Command</i>
<b>ELOCA</b>	Etablissement LOGistique de Commissariat des Armées
<b>ELRT</b>	Equipe de Liaison et de Reconnaissance de Théâtre
<b>EM</b>	Etat-Major
<b>EMA</b>	Etat-Major des Armées
<b>EMAA</b>	Etat-Major de l'armée de l'air
<b>EMAT</b>	Etat-Major de l'Armée de Terre
<b>EMIA</b>	Etat-Major InterArmées
<b>EMM</b>	Etat-Major de la Marine
<b>EMO</b>	Etat-Major Opérationnel
<b>ENU</b>	Echelon National d'Urgence
<b>ETAA</b>	Escadron de Transit et d'Accueil d'Aéronef
<b>ETAAs</b>	Escadrille de Transit et d'Accueil d'Aéronefs secondaire
<b>EVP</b>	Equivalent Vingt Pieds
<b>FIRI</b>	Force Interarmées de Réaction Immédiate
<b>FP</b>	Force de Présence
<b>FS</b>	Force de Souveraineté
<b>GPPO</b>	Groupe PluriDisciplinaire de Planification
<b>GSBdD</b>	Groupement de Soutien Base de Défense
<b>GSD</b>	Groupe de Soutien Divisionnaire
<b>GSIA</b>	Groupe de Soutien InterArmées de Théâtre
<b>GST</b>	Groupe de Soutien de Théâtre
<b>GTM</b>	Groupe de Transit Maritime
<b>MISSINT</b>	Mission Intérieure
<b>OIA</b>	Organisme InterArmées
<b>ORA</b>	Officier Responsable d'Affrété
<b>OTAN</b>	Organisation du Traité de l'Atlantique Nord
<b>OTIAD</b>	Organisation Territoriale InterArmées de Défense
<b>OVIA</b>	Organisme à Vocation InterArmées
<b>PC</b>	Poste de Commandement
<b>PCIA</b>	Poste de Commandement InterArmées
<b>PIA</b>	Publication InterArmées
<b>PFIA</b>	PlateForme InterArmées
<b>PULE</b>	Point Unique de Livraison Expédition
<b>RETEX</b>	RETour d'EXpérience
<b>EMO/SCA</b>	Service du Commissariat des Armées
<b>SEA</b>	Service des Essences des Armées
<b>SIA</b>	Services Interarmées
<b>SIC</b>	Systèmes d'Information et de Communications
<b>SIAC</b>	Systèmes d'Information et d'Appui au Commandement
<b>SIL</b>	Système d'Informations Logistiques
<b>SILCENT</b>	Système d'Information Logistique CENTral
<b>SILRIA</b>	Système d'Information Logistique de la Ressource InterArmées.
<b>SIMu</b>	Service Interarmées des Munitions
<b>SSA</b>	Service de Santé des Armées
<b>SPOD</b>	<i>Sea Point Of Debarkation</i>
<b>TUE</b>	Tableau unique des effectifs

<b>VBCI</b>	Véhicule Blindé de Combat d'Infanterie
<b>VR</b>	Voie Routière
<b>ZDS</b>	Zone de Défense et de Sécurité
<b>ZDI</b>	Zone de Déploiement Initiale
<b>ZM</b>	Zone Maritime
<b>ZRP</b>	Zone de Responsabilité Permanente

## Partie II – Termes et définitions

**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 qui s'entend par les opérations de transport et de transit des forces et de leurs soutiens depuis leur zone de stationnement jusqu'au théâtre d'engagement ou entre les théâtres. Les AS comprennent les pré- et post-acheminements, généralement de surface, et les transports stratégiques inter-théâtres, généralement maritimes et aériens, occasionnellement de surface.

**En sont exclus les acheminements organiques et les acheminements intra-théâtre.**

**Convoyage** : mission d'accompagnement du fret embarqué exécutée par une équipe appartenant aux chaînes de transit interarmées aux ordres d'un chef convoyeur qualifié qui a la responsabilité de la surveillance technique de la cargaison.

**Déplacement** : acheminement de personnel, de matériels ou d'approvisionnements d'un point à un autre quel que soit le mode utilisé.

**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.

**Mouvement** : Déplacement d'une formation, sous les ordres et la responsabilité de son chef, que les véhicules appartiennent organiquement à cette unité ou qu'ils lui soient fournis temporairement en renforcement.

**Mouvement préalable** : ensemble des opérations de transport et de transit permettant à un EMO, une direction ou un service de se configurer avant les opérations de pré-acheminements. Cette phase amont est celle du nivellement de ressources et de renforcement de personnel entre garnisons, unités et dépôts. Majoritairement assurés par les moyens de transport organiques des armées, directions et services, ces mouvements peuvent être conduits et exécutés par le CTTS quand ils relèvent de déplacement de volumes importants ou du positionnement de conteneurs vides à des fins d'emportage.

**Planification** : Déroulement d'un processus.

**Post-acheminement** : action qui implique le déplacement et le transport des forces et de leurs soutiens entre les plateformes de débarquement et les zones de remise en condition, bases et dépôts

préalablement définis. Ces mouvements sont exécutés sous la responsabilité du commandement national.

**Planification** : Insertion d'une planification dans un cadre espace-temps.

**Pré-acheminement**: action qui implique le déplacement et le transport des forces et de leurs soutiens depuis les dépôts et lieux de stationnement jusqu'aux plateformes de projection.

**Ressource** : Moyens physiques, matériels et humains, dont dispose ou peut disposer une force ou un organisme. Cela inclut le personnel (civil et militaire), les équipements et les articles de ravitaillement, y compris les articles consommables, mais aussi les unités.

Les flux financiers en sont exclus. Afin de faciliter la compréhension et le traitement de l'objet « ressource » dans ce document doctrinal, le volet « personnel » de la ressource est abordé distinctement des moyens matériels.

**Transit** : ensemble des opérations effectuées en vue d'assurer dans les meilleures conditions la continuité des transports de personnel, de matériels 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 maritime** : ensemble des opérations de transbordement, d'acconage et de manutention destinées à transférer la cargaison d'un navire jusqu'à terre pour la stocker ou la charger sur un véhicule de transport (VR-VF).

**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 nécessaires à la projection et au soutien des forces quels que soient les modes de transports utilisés.

Ces derniers sont gérés et conduits par la chaîne interarmées des acheminements stratégiques mettant en œuvre des organismes interarmées spécialisés.

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

Déplacement de ressources effectué sous le commandement et la responsabilité technique du chef des éléments de transport empruntant pour partie le domaine public.

**Transport stratégique** : transport principal effectué dans le contexte de l'acheminement stratégique hors les pré- et post-acheminements jusqu'aux plateformes multimodales d'embarquement.

**Zone de regroupement** : La Zone de Regroupement (ZR) est une garnison ou une zone (Régiment, base aérienne, port...) choisie par une composante pour :

- a. y rassembler ses modules (renforts des services, OIA, et autres armées) ;
- b. y compléter les paquetages auprès du GS BdD de la ZR avec la ressource SCA qui sera acheminée simultanément sur place (compléments de paquetage, effets balistiques) à partir des ELOCA ;
- c. compléter les caisses (avec le matériel du personnel isolé) ou les rassembler, et établir les derniers états de colisage.

On distingue les zones de regroupement initial (ZRI) qui correspondent à des garnisons et des zones de regroupement principales (ZRP). Les ZRI sont en dehors du dispositif interarmées d'appui à la projection (DIAP). Les ZRP sont incluses dans le DIAP et s'inscrivent dans les acheminements stratégiques.

(PAGE VIERGE)

# Résumé

## PIA-4.4.2\_OGAS(2014)



Ce document est un produit réalisé par EMA/SOUTIEN et mis en ligne par le Centre interarmées de concepts, de doctrines et d'expérimentations (CICDE).  
Point de contact :

**État-major des armées**  
**Division soutien / BPSO**  
**14, rue Saint Dominique**  
**75700 PARIS SP 07**

Par principe, le CICDE ne gère aucune bibliothèque physique et ne diffuse aucun document sous forme papier. Il met à la disposition du public une bibliothèque virtuelle unique réactualisée en permanence. Les documents classifiés ne peuvent être téléchargés que sur des réseaux protégés.

La version électronique de ce document est en ligne sur les sites Intradef et Internet du CICDE à l'adresse <http://www.cicde.defense.gouv.fr> à la rubrique *Corpus conceptuel et doctrinal interarmées français (CCDIA-FRA)*.