

LE CENTRE DE SOUTIEN LOGISTIQUE DU SERVICE DES ESSENCES DES ARMÉES (CSLSEA)

INTRODUCTION

Expert pétrolier des armées, le service des essences des armées se devait d'être au rendez-vous au début de ce siècle dans le domaine du soutien interarmées des matériels et véhicules pétroliers.

La participation active aux opérations extérieures, depuis le début des années 90, a rendu nécessaire la création d'un outil logistique indispensable aux missions du SEA.

Devant ces incontournables nécessités, le Centre de Soutien Logistique du Service des Essences des Armées (CSLSEA) est créé le 1^{er} septembre 1998.

Né de la fusion du Magasin Général (MGSEA) de Montereau et de l'Atelier Général (AGSEA) de La Courneuve ce site, peu connu des armées et parfois méconnu des personnels du service, doit s'ouvrir encore plus vers l'extérieur.

Ce dossier est donc l'occasion de mieux faire connaître cet établissement, au travers de ses multiples missions, mais aussi au travers des moyens dont il dispose.

*Lieutenant-colonel Daniel Landru
Chef du Centre de Soutien Logistique
du Service des Essences des Armées*



L'historique.

Implantée par les subsistances militaires de Fontainebleau vers 1892, l'emprise porte alors le nom de Manutention Militaire de Montereau. Jusqu'en 1940, la mission de cet établissement est de stocker des vivres pour les hommes, les chevaux et de fabriquer du pain. Les bâtiments sont alors utilisés pour stocker le fourrage et l'avoine, d'autres couvrent les fours à pain qui ont été démolis en 1968.

Occupé par l'armée allemande de 1941 à 1944, ce site souffre des attaques aériennes alliées durant cette période. Plusieurs bâtiments sont incendiés ou détruits. Les Allemands construisent quelques édifices (M1 à M7) pour loger la troupe. Ces bâtiments sont aujourd'hui détruits.

A compter du 6 octobre 1947, l'intendance loue l'infrastructure au SEA.

L'établissement est affecté au SEA le 17 décembre 1956 et devient la Station Magasin de Montereau. Quelques produits associés et divers y sont stockés.

Le 31 mars 1961, la Station Magasin de Montereau est remise à l'Établissement Central des Essences de Reuilly (ECE).

Ce magasin perd sa vocation de stockage de produits associés et divers au profit du stockage des matériels pétroliers. En 1963, les matériels repliés d'Afrique du Nord y sont stockés avant d'être réparés ou réformés.

C'est à partir de ce moment que commencent les véritables évolutions puisque, le 1^{er} mars 1966, la Station Magasin de Montereau devient le Magasin Central des matériels du SEA. Ce lieu est alors le point de passage obligé de tous les matériels pétroliers militaires. L'appellation Magasin Général du SEA (MGSEA) viendra beaucoup plus tard, en 1989.

De 1988 à 1998, le site va connaître de nombreux investissements en infrastructure pour recevoir l'atelier général implanté jusqu'alors à La Courneuve.

Le centre d'une superficie de 12 ha est constitué de deux parcelles séparées par l'avenue Albert Gravé. La plus grande de 9,5 ha regroupe toutes les activités. Sur l'autre de 2,5 ha on y trouve la réserve incendie de 600 m³, le bassin de récupération des eaux pluviales, le parking véhicules pour les personnels et les visiteurs, ainsi que l'embranchement particulier SNCF.

La situation.

Situé à la confluence de la Seine et de l'Yonne sur le territoire communal de la ville de Varennes sur Seine (77), au sud-est de la ville de Montereau, le CSLSEA longe la ligne ferroviaire reliant Melun à Saint-Florentin et dispose d'un embranchement particulier voies ferrées.

A proximité des autoroutes A5, A6, A19 et A77, l'établissement bénéficie d'un important réseau routier, facilitant les acheminements de matériels vers les nombreuses destinations.



Missions du CSLSEA.

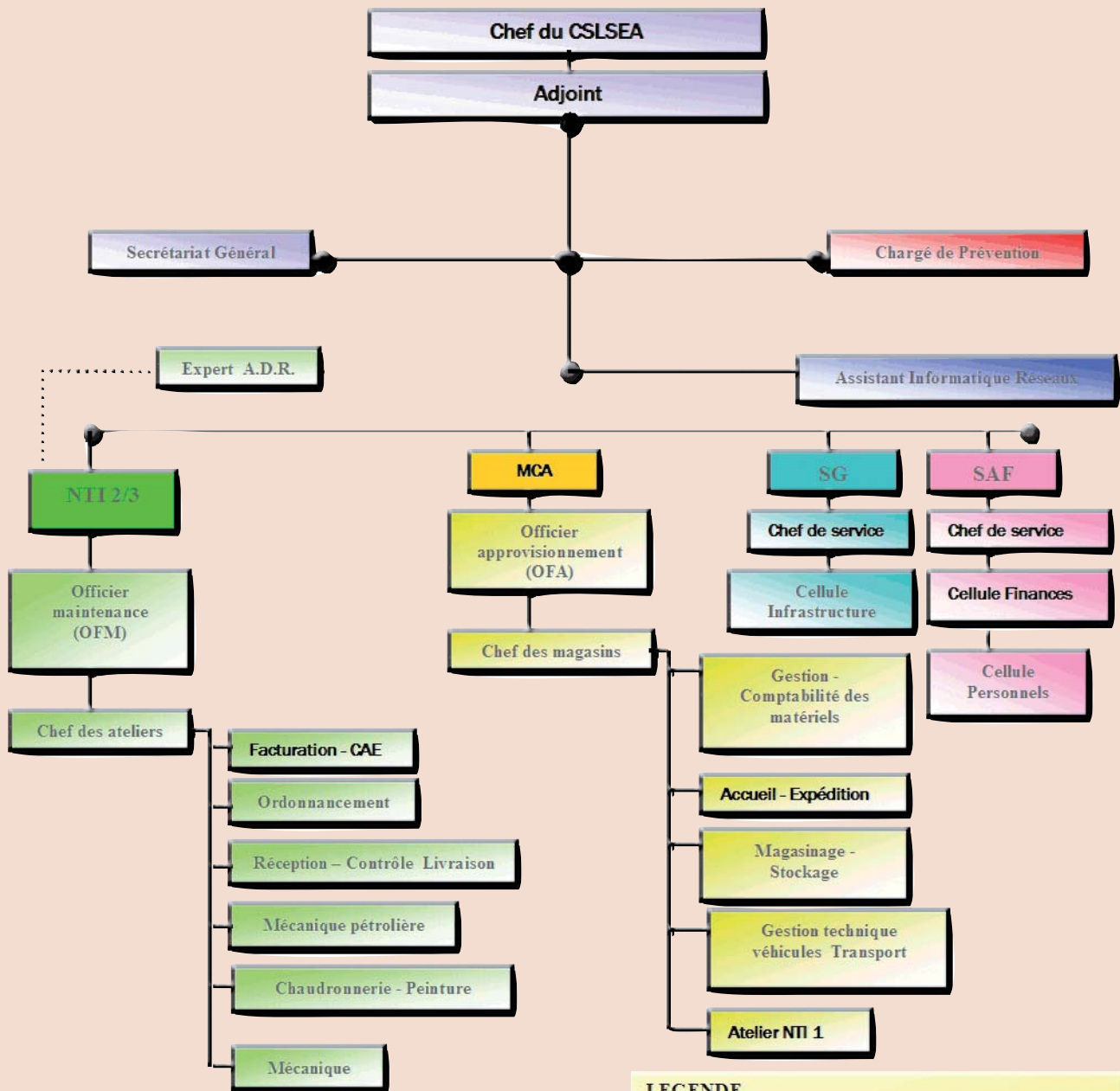
Par ses deux composantes complémentaires que sont les approvisionnements et la maintenance, le CSLSEA offre une solution cohérente et rationnelle aux besoins du SEA et des armées en matière de soutien des matériels et des véhicules pétroliers.

Placé sous l'autorité de l'EATSEA, le CSLSEA réceptionne, stocke et expédie les matériels pétroliers en approvisionnement vers les établissements du service des essences en métropole et hors métropole (DOM-TOM et OPEX). Il effectue un "contrôle à destination" des matériels et véhicules pétroliers acquis par le SEA à son profit et à celui des armées.

Il assure la maintenance préventive, curative et corrective des matériels et véhicules pétroliers des armées. Il réalise des prototypes, des expertises techniques et différents essais sur ces matériels. Lors des acquisitions de réservoirs souples, il pratique les essais de réception sur son propre site. Enfin, il participe à la formation pratique des personnels à la maintenance pétrolière.



L'organisation.



LEGENDE

MCA : Magasin Central d'Approvisionnement.
 NTI 2/3 : Atelier 2^{ème} et 3^{ème} niveau technique d'Intervention.
 SG : Service Général.
 SAF : Service Administratif et Financier

Le magasin central d'approvisionnement (MCA).

Le MCA est dirigé par un officier approvisionnement (OFA) ayant sous ses ordres un chef des magasins. Cinq cellules composent la fonction soutien :

- accueil - expédition ;
- magasinage - stockage ;
- gestion technique des véhicules ;
- atelier NTI 1 ;
- gestion - comptabilité des matériels.

Au total ce sont 27 personnels qui œuvrent au sein du MCA (personnels militaires : 1/1/2) auxquels s'ajoutent un agent contractuel et 22 personnels civils ouvriers d'état.

Il est chargé de la réception, du stockage, du maintien en condition et de l'expédition des matériels et véhicules pétroliers.

Satisfaire une expression des besoins en matériels, c'est franchir quatre étapes incontournables, que sont :

- la commande ;
- la réception ;
- le stockage et le maintien en condition ;
- l'expédition.

En réalisant des opérations précises au sein de chacune d'elles.

La commande.

Elle est du ressort de l'EATSEA, organisme de gestion des matériels en approvisionnement, établie par le bureau véhicules/matériels. Elle est ensuite exploitée par le MCA.

La réception et l'expédition.

Sauf admission en usine par un contrôleur du SEA, la cellule "accueil expédition" composée d'un chef d'équipe et de quatre personnels civils réceptionne tous les matériels non immatriculés, elle dispose de :

- quatre alvéoles (700 m²) ;
- un quai de réception équipé d'une plate-forme hy-draulique ;
- rayonnages ;
- moyens de manutention mécaniques, etc... ;
- un atelier de menuiserie.

Elle réalise les contrôles qualitatifs et quantitatifs des livraisons en fonction des bons de commande et des bons de livraison puis les valide en émettant un bon de réception valorisé permettant de créditer les stocks.



Arrivée d'un camion-citerne 2,5 m³ ACMAT modèle VLRA



Cellule accueil expédition

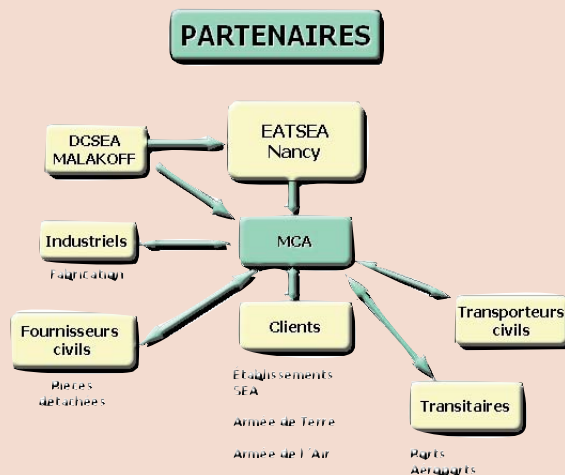
L'expédition est aussi à sa charge. Elle organise ainsi l'acheminement des matériels vers les dépôts du SEA tant en métropole qu'en outre-mer.

Dans la majeure partie des cas, l'ordre d'expédition émane de l'EATSEA sauf lors de la montée en puissance d'Opex ou de la mise en place de véhicules et de matériels majeurs (réservoirs souples, groupes moto-pompes etc...) pour lesquels les ordres émanent directement de la DCSEA.

Les matériels destinés aux dépôts du SEA métropolitains proviennent, en majeure partie, des magasins du CSLSEA.

La cellule se charge de la mise en place des colis chez le destinataire par colis postal, transporteurs privés, ou par ses moyens propres.

Les matériels destinés aux dépôts du SEA d'outre-mer proviennent des magasins du CSLSEA ou directement des fournisseurs sur commande de l'EATSEA.



La cellule est également chargée de l'expédition outre-mer des véhicules du service, ceux-ci proviennent majoritairement de l'atelier NTI2/3 du CSLSEA, de la base pétrolière interarmées (BPIA) ou de la région Nord-Est.

La cellule doit :

- emballer les matériels (cartons, caisses standards, emballages réalisés sur mesure...) ;
- réaliser le marquage des colis (expéditeur, destinataire, poids, volume, étiquettes de manutention, code barres...). Le système code barres utilisé au CSLSEA est le système de suivi des flux logistiques de l'armée de terre "Silcent" ;
- demander l'embarquement auprès des transits aériens ou maritimes (web, messages, télécopies...) rédaction des documents administratifs, réglementaires (FR 302, état valorisé, déclaration de produits dangereux...) ;
- mettre en place des colis et des véhicules sur les plates-formes d'embarquement (dans la plupart des cas par les chauffeurs et les véhicules du CSLSEA). Les régiments du train par l'intermédiaire du Commandement de la Force Logistique Terrestre (CFLT) de Montlhéry, la SNCF ou les titulaires des marchés de transport par voie routière civile (sociétés Mory et Calberson) peuvent également être consultés ;
- rendre compte rendu des expéditions (message).



Chargement avion Antonov

Les matériels du SEA sont en majeure partie expédiés sur les navires affrétés par la Base de Transit Interarmées (BTI) qui se trouve à La Rochelle, mais en fonction du degré d'urgence les expéditions outre-mer peuvent se faire par colis postaux, par voie aérienne militaire suivant les disponibilités du Cotia (Centre Opérationnel de Transit Interarmées Aérien) qui se trouve à Villacoublay ou par voie aérienne civile en utilisant le titulaire du marché (SDV Aérospace Roissy CDG).



Alvéole emballage

Le volume de matériel expédié en 2006 excède 1000 tonnes.

Cette activité est répartie vers 3 destinations principales :

- Dom-Tom : 20 % ;
- Métropole : 20 % ;
- Opex : 60 % .

Le stockage et le maintien en condition.

La cellule "magasinage stockage" composée d'un chef d'équipe et de quatre personnels civils, est chargée du stockage, du maintien en condition et de l'approvisionnement :

- des matériels en approvisionnement placés en ré-serve pour les besoins du SEA ;
- de certains matériels de l'armée de terre : RS 200 L, RS 1500 L, RS 1900 L, GMP 12 m³/h, GEP 6 m³/h, etc.



Chariot élévateur

Les matériels stockés doivent être opérationnels, en parfait état de fonctionnement et mis en condition de départ dans un délai très court. Pour répondre à ces impératifs cette cellule dispose de :

- 7000 m² de surfaces couvertes ;
- deux alvéoles protégées de 156 m² destinées au stockage des matériels "sensibles" et des éléments fil-trants ;

- moyens de manutention mécaniques adaptés (transpalette, chariots élévateurs à tablier large) ;
- petits matériels d'aide au conditionnement ensacheuses/soudeuses, tables de travail à élévation pneumatique) ;
- moyens modernes de stockage (rayonnage à 3 voire 4 niveaux, monte-charges, etc.).



Étagères roulantes



Flexibles

L'approvisionnement.

L'EATSEA est gestionnaire des matériels en approvisionnement. La cellule "magasinage stockage" est chargée de préparer les matériels à expédier à partir des différents "dépôts de stockage" en fonction des ordres d'expédition émis par l'EATSEA .

Activités de la cellule pour 2006 :

- le traitement d'environ 1200 ordres d'expédition (OE) émis par l'EATSEA dont 240 pour les rechanges réparables et 140 pour le MCA/Stockage et consacrés essentiellement aux Opex et aux prêts ;
- l'émission de quelques 580 bons de réception valorisés ou non valorisés (BRV ou BRNV) établis suite aux commandes et réceptions de matériels neufs ou aux reversements divers (Opex, rechanges réparables, retours de prêts, réintégrations en provenance des ateliers de réparation, etc.) ;
- la réception d'environ 30 conteneurs provenant des théâtres Opex, d'établissements ou territoires outre-mer. Leur déchargement nécessite la plus grande attention compte-tenu de l'incertitude de ce qu'on va y trouver (insectes, reptiles et autres gentilles bêtes du même style) ;

- la mise sur étagères, l'entretien et le maintien en condition d'environ 1800 références représentant approximativement 10 000 articles ;
- l'activation de la cellule de tri, composée de membres nommément désignés, chargés de ventiler les matériels reversés (reprise en stock, vérification et contrôle par les ateliers NTI 1 - NTI 2/3, élimination, etc.) ;
- la participation aux études liées aux évolutions technologiques (matériels nouveaux) ou opérationnelles (composition des unités collectives).

Les véhicules en transit et le pool transport.

La cellule "Gestion technique des véhicules et Transport" est composée d'un chef d'équipe, de quatre personnels civils et de deux militaires du rang. Elle dispose de quatre halls d'une surface totale de 6 580 m² destinés à recevoir les véhicules et matériels roulants en transit, d'un local de stockage des lots pétroliers et de bord.



V.L. neufs

Ses principales missions sont :

- la réception, pour le compte du SEA mais aussi pour le compte des autres armées, des véhicules neufs et matériels roulants neufs ;
- le transport de matériels au profit des établissements du SEA ou au profit des forces en Opex via les plates-formes de transits maritimes ou aériens.

Le renouvellement du parc de véhicules et des matériels roulants découle de marchés. Ces matériels sont réceptionnés par le contrôleur du SEA. La mission de la cellule "Gestion technique des véhicules et Transport" est de réceptionner tous les véhicules neufs et les matériels roulants, de les contrôler et d'émettre le certificat de vérification à destination (CVD). Ce document est la dernière phase technique de validation et de conformité au marché qui déclenche le procès-verbal d'acceptation final.

Cette cellule est chargée de collationner les différents éléments entrant dans la composition du dossier administratif du véhicule (Fiches UC, documentation technique, dossier ADR, carnets de bord et de véhicule), l'ensemble de ces pièces fera l'objet d'une vérification minutieuse, avant affectation. Elle traite environ 300 dossiers chaque année.

NOMBRE DE RECEPTIONS			NOMBRE D'EXPEDITIONS		
TOTAL 2006			TOTAL 2006		
Véhicules SEA	Véhicules ESSENCE TERRE	Véhicules armée de l'air	Véhicules SEA	Véhicules ESSENCE TERRE	Véhicules armée de l'air
156	46	0	93	58	0

Le pool transport assure par ses moyens propres, en véhicules et en personnels, le transport de matériels destinés soit à l'approvisionnement des établissements du SEA situés en France métropolitaine, ou bien achemine les différents colis vers les lieux d'embarquement, maritimes ou aériens, pour les établissements situés outre-mer et les opérations extérieures.

Ces différentes missions de livraison de matériels, programmées ou déclenchées suivant l'urgence des missions Opex par exemple, représentent une part importante de la charge du pool transport se traduisant en 2006 par 696 tonnes ou 1798 m³ transportés.

En 2006, le CSLSEA a effectué 284 missions de transport représentant 500 jours de missions et, parcouru 212 436 km.

Entretien et maintien en condition de l'atelier NTI1.

Composée d'un chef d'équipe et 5 personnels civils, la cellule "NTI 1 Auto Soutien Pétrolier Incendie" assure l'entretien et du maintien en condition des véhicules en dotation au CSLSEA, des véhicules neufs ou anciens, des groupes moto-pompe mobiles et fixes, groupes de filtration etc...

Elle est dotée d'un atelier NTI 1 de 816 m² qui peut admettre des matériels pétroliers pour accomplir les missions demandées dans des conditions maximales de sécurité. Les matériels sont contrôlés pour tester leur bon état de fonctionnement avant expéditions ou lors des réintégrations.

Pour l'année 2006, le NTI 1 est intervenu sur : 107 véhicules légers et utilitaires, 217 poids-lourds et remorques, 38 engins manutention, 129 engins pétroliers, 29 engins d'infrastructure et divers.



NTI 1 : niveau technique d'intervention 1^{er} niveau

Comptabilité et gestion des matériels.

La cellule "Comptabilité - Gestion Matériels" est composée de 2 personnels civils.

Ils suivent la comptabilité des matériels du SEA ainsi que la gestion et la comptabilité des matériels non consommables des forces terrestres (FT).

Ils ont à leur disposition, pour les matériels non consommables immatriculés, le logiciel Perimat pour la comptabilité et les logiciels Gesmat et Gesveh pour suivre la gestion.

Les matériels d'autres natures sont comptabilisés et gérés à partir d'un outil informatique appelé Gescom.

Activité de la cellule pour l'année 2006 :

- 847 pièces comptables pour les matériels du SEA exclusivement ;
- 263 documents liés à la gestion des mouvements de matériels (DUM) pour le SEA et les FT ;
- 61 pièces comptables pour les FT.

L'atelier de maintenance pétrolière (NTI 3).

L'atelier NTI 3/2 est chargé de réaliser la maintenance préventive, curative et corrective des matériels et véhicules pétroliers des armées.



Photo aérienne du NTI 3

L'atelier.

Les missions de l'atelier NTI 3/NTI 2 du CSLSEA, définies par l'instruction relative à l'organisation de la maintenance des matériels relevant du service des essences des armées, sont des déclinaisons de l'une des missions principales du SEA qui est d'assurer la maintenance des matériels et véhicules pétroliers des armées. On distinguera les missions NTI 3 des missions NTI 2 (*NTI : niveau technique d'intervention*).

Les missions de NTI 3.

Elles comprennent :

- les opérations de maintenance curative - sont essentiellement les grosses réparations suite aux accidents ou avaries ou en cas d'usure (réparations notables) ;
- les opérations de maintenance corrective - sont des modifications effectuées suite à la diffusion de certains bulletins ou notes techniques ;
- les interventions techniques de modification pour adapter certains matériels et véhicules aux besoins des armées (exemples : construction de supports pour Famas, extincteurs, de coffres, etc.) ;
- les opérations de maintenance préventive - sont des opérations d'entretien dans le cadre des visites programmées ;
- la réalisation de prototypes et de petites séries suite aux études de l'EATSEA ou dans le cadre du plan de soutien central ou encore pour les détachements outre-mer et dans le cadre des opérations extérieures (exemples : confection de raccords pétroliers, réalisation de systèmes d'avitaillement de drones, réfection d'un G.E. 30 Kva pour la projection, pompes Rapidflo en remplacement de la fameuse pompe Japy, etc.) ;
- l'établissement d'expertises techniques pétrolières en liaison avec l'EATSEA ;



TOE

- la réalisation d'essais après des réparations ou lors des réceptions de véhicules ou matériels issus du secteur industriel civil (exemples : visites suite aux réparations de citernes effectuées dans le civil, contrôle des lots par sondage lors de la réception des CCP 10 Scania, etc.) ;



Raccords spéciaux

- la réalisation d'essais et de vérifications des réservoirs souples (résistance aux hydrocarbures des revêtements, résistance des coutures) - à ne pas confondre avec les épreuves qui sont réalisées à l'atelier NTI 2 réservoirs souples de Gergy ;
- participation aux actions de formation pratique du personnel à la maintenance pétrolière (formation des EVSEA ou accueil de stagiaires civils) ;
- mise ou remise en peinture de matériels, véhicules ou pièces détachées - ces dernières représentent la plus grande partie de l'activité peinture de l'atelier ainsi que la " tropicalisation " des véhicules envoyés outre-mer ;



Station service de campagne

- la réparation des rechanges réparables en liaison avec le MCASEA ;
- la conduite de différents programmes inscrits au plan de soutien central (PSC) tels que la révision mi-durée de vie (RMDV) des TOE ou la mise à hauteur des GMP CIA, etc. Le PSC est établi par l'EATSEA en fonction des directives et des priorités arrêtées par la DCSEA. Il a un caractère pluriannuel ;
- débordement des autres ateliers NTI 2 pétroliers sur ordre de la direction centrale en cas d'opération trop complexe.



Essais de réservoirs souples

Les missions de NTI 2.

Elles comprennent :

- certaines opérations de maintenance des véhicules et matériels en approvisionnement au magasin central des approvisionnements ;
- la remise en état des véhicules et matériels pétroliers de retour d'Opex en vue d'une nouvelle affectation - C'est le soutien différé ;

- la préparation des véhicules et matériels préalable à leur projection (dégazage, isolation hydraulique) ;
- visites périodiques réglementaires (code de la route, ADR) ;
- le soutien des unités figurant au plan de rattachement le cas échéant. Actuellement, aucune unité n'est rattachée au CSL.



Véhicule en peinture



Véhicule en entretien mécanique

Pour faire fonctionner un tel outil, le SEA a mis en œuvre des moyens conséquents :

Le personnel.

Le personnel de l'atelier NTI 3/NTI 2 se compose d'un officier, d'un sous-officier, d'un adjoint administratif, de 32 personnels civils ouvriers (PCO) et d'un EVSEA. Le point clé réside dans la variété des familles professionnelles nécessaires à l'accomplissement des tâches incombant à l'atelier. Sept familles professionnelles sont ainsi répertoriées :

- mécanicien de maintenance - mécanique générale ;
- mécanicien de maintenance - exploitation pétrolière ;
- ouvrier des techniques de l'électrotechnique ;
- chaudronnier ;
- conducteur de traitement des matériaux industriels ;
- ouvrier de gestion des stocks et achats ;
- ouvrier logisticien.

Le jeu des 7 familles



Le personnel est issu majoritairement de l'AGSEA de La Courneuve et l'ETAMAT de Fontainebleau. Deux organismes dissouts au cours des premières restructurations des armées, suite à la professionnalisation.

La création d'un atelier NTI 3 pétrolier a permis aux anciens ouvriers de l'ETAMAT de retrouver un emploi près de chez eux, tout en restant dans leur domaine de compétence. Quant aux anciens de La Courneuve, ils ont été à peu près la moitié à poursuivre l'aventure à Montereau.

Dans ce contexte, l'opération a été profitable aussi bien aux intéressés, qu'au SEA.

Compte tenu de la spécificité des missions, des compétences nécessaires à leur accomplissement et des départs à la retraite, l'atelier continue de recruter du personnel : un mécanicien en 2005 et en 2006.

L'infrastructure de l'atelier.

L'infrastructure est récente et fonctionnelle. Elle se compose :



Travée mécanique

- d'un bâtiment principal ;
- d'une plate-forme d'épreuves et d'essais (P.E.E.) ;
- d'un parc d'attente avant prise en main ;
- d'un parc d'attente avant livraison ;
- d'une aire de collecte des déchets.



Remorque Guhur devant P.E.E.

Moyens d'intervention de l'atelier.

L'atelier est doté en matériels adaptés aux différentes missions. Il fait d'ailleurs l'objet d'un plan d'équipement en matériels particulier (P.E.M.).

Sur la P.E.E., on trouve :



Intérieur P.E.E.

- 1 aire de dégazage ;
- 1 pont fosse ;
- 4 travées SPL ;
- 1 local de contrôle ;
- 1 banc de contrôle ;
- 2 pomperies spécialisées.



Banc de contrôle pour TRM 10 000 et Scania (confection locale)

Dans le bâtiment principal, on trouve :

- des matériels communs comprenant notamment une grueValla, 2 chariots élévateurs, des tables élévatrices, des ventilateurs type Super Cobra etc. ;



Fraiseuse

- une zone dédiée à la mécanique et à l'électricité automobile comprenant 7 travées, un pont à colonnes, une station de contrôle en pont fosse équipée de différents bancs d'essais et de contrôles, un atelier de mécanique générale indépendant et un local électricien ;
- un atelier de mécanique générale équipé de tours, d'une fraiseuse, d'une scie à bande, d'une presse hydraulique, d'une poinçonneuse, d'une ponceuse à bande, de tourets à meuler et broser, d'une machine à fileter... En somme, de quoi fabriquer toutes sortes de raccords et pièces ;
- un magasin d'atelier à 2 niveaux comprenant un local de stockage pour peintures et équipé de ses propres moyens de levage (chariot élévateur + transpalettes) ;



Cisaille hydraulique

- un atelier de réparation des rechanges réparables équipé d'un banc de contrôle pour accrocheurs et pistolets ;
- une zone dédiée à la mécanique pétrolière équipée de 6 travées, d'établis indépendants et de roulantes, d'un banc de contrôle des soupapes, d'un petit atelier indépendant de soudure ;
- un atelier de chaudronnerie et de soudure équipé de postes à souder, de cintreuses, d'une plieuse, de découpeuses, d'une grugeuse-poinçonneuse, d'une scie à ruban, d'une perceuse à colonne, de tourets à meuler broser, etc. ;
- un atelier de peinture équipé de deux cabines (une cabine PL et une cabine VL).



Cabines peinture

L'activité de l'atelier NTI 3.

Les principales réalisations inscrites au plan de soutien central (PSC) de 2006 ont été les suivantes :

Chantiers permanents.

- RMDV d'une dizaine d'ensembles TOE.



TOE en chaudronnerie

Ce programme, commencé en 2004, concerne 60 ensembles. Il devrait se poursuivre jusqu'en 2009. Pour rénover complètement un ensemble, il faut compter en moyenne 490 heures de travail pour le porteur et 320 heures pour la remorque. A cela s'ajoute les délais d'attente de certaines pièces de rechange et les temps d'immobilisation entre les différentes cellules de l'atelier, variables suivant les situations.

- réfection de 11 GMP CIA de 60 m³/h.



GMP CIA

Ce programme, commencé en 1998, concerne un parc de 120 unités. Il s'achèvera en 2007.

- remise en état d'environ 900 rechanges réparables ;
- remise en état d'un groupe électrogène de 30 KVA destiné à la projection ;
- application du bulletin technique 214 (renforcement châssis) sur 2 G 340.

Ce programme qui concerne un parc de 40 véhicules a commencé en 2005 et devrait se terminer en 2007.

- 11 réparations notables.

Dans le cadre des réparations notables, l'atelier NTI 3 doit reprendre en 2007 les interventions de soudure sur les citernes qui étaient jusqu'à présent externalisées dans le secteur civil. L'atelier a présenté un dossier auprès de l'Apave pour qualifier ses soudeurs en mode MIG (apport direct de matière par fusion - sans bague) et faire agréer ses modes opératoires.

Fabrications.

Un prototype de système d'avitaillement de drones. Ce programme, initié en 2005, prévoit à terme la construction de 8 unités.

Fabrication de 25 coffres pour bidons d'additif S-1750 destinés aux SRC Magyar (BT 249).

Ce programme qui concerne un parc de 50 véhicules a commencé en 2004 et devrait se terminer en 2007.

Soutien différé.

- un ensemble CBH ;
- soutien du MCA.

Il est à noter que l'exercice 2006 a été fortement perturbé par de réelles difficultés d'approvisionnement liées au respect du code des marchés publics.

Pour 2007, les opérations inscrites au PSC sont les suivantes :

Chantiers permanents.

- RMDV de 14 ensembles TOE ;
- réfection de 10 GMP CIA de 60 m³/h ;
- remise en état de 700 rechanges réparables ;
- application du bulletin technique 214 (renforcement châssis) sur 13 G 340 ;
- réparations notables.

Fabrications.

- fabrication de 7 systèmes d'avitaillement de drones ;
- fabrication de 28 coffres pour bidon d'additif S-1750 destinés au SRC Magyar (BT 249) ;
- fabrication de 10 chariots compteurs - dégazeurs.

Ce programme, commencé en 2004, prévoit la fabrication de 20 unités. Il se terminera en 2007.

- rénovation de 10 chariots additifs antiglace.

Ce programme, commencé en 2003, prévoit la réfection totale de 20 ensembles. Il s'achèvera en 2007.

- réalisation de 20 groupes d'épuration 12 m³/h - 10 bars.

Ce programme, commencé en 2000 prévoit la réalisation de 30 groupes. Il s'achèvera en 2007.

- réalisation de 50 UC pompes Rapidflo.

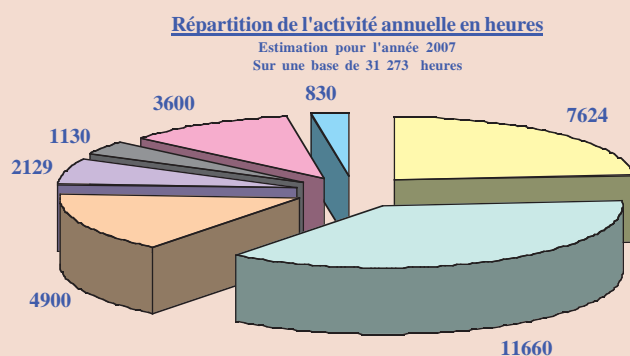
Ce programme, commencé en 2003, prévoit la fabrication de 80 UC dans un premier temps.

Soutien différé.

- 2 ensembles CBH ;
- 1 P4 ;
- 1 VLRA ;
- soutien du MCA.

Divers.

- rénovation complète d'un B-70 ;
- réfection d'un groupe électrogène d'infrastructure de 100 KVA ;
- aménagement de 45 VLTT Defender (câblage et pose de supports).



Fabrications 7624 h
Réparations mi-durée de Vie 11660 h
Rechanges réparables 4900 h
Soutien différé 2129 h
Divers 1130 h
GMP CIA 3600 h
Autres chantiers permanents 830 h

Le Service Administratif et Financier (SAF).

Ce service, composé de 6 personnels féminins, regroupe les cellules "personnels" et "finances/marchés" ; il est placé sous la responsabilité d'un secrétaire administratif. Une régie y est rattachée.

- la cellule "Finances/Marchés", composée de 2 adjoints administratifs et d'un ouvrier de gestion de stocks et d'achats, est chargée de la gestion des crédits alloués à l'établissement pour les dépenses de fonctionnement proprement dit (DFPD) ou pour satisfaire les dépenses d'intérêt général du SEA (DIG) ;

Elle prépare les dossiers servant à l'élaboration des marchés publics, et dépouille les offres techniques dans le cadre des appels d'offres.

L'activité en 2006 de la cellule "Finances" a été la suivante :

- pré-liquidation des factures : 1307 dont 303 par la régie ;
- fiches de liaison rédigées : 1004 ;
- commandes établies : 709 ;
- commandes traitées : 1030.



Des finances entre de bonnes mains

Le budget du CSLSEA en 2006 a été légèrement supérieur à 1 M €(DIG et DFPD).

Ce budget est réparti entre les différentes fonctions du CSLSEA :

- le MCA s'est vu allouer en 2006 une allocation budgétaire de près de 82 000 €;

- l'atelier NTI 3/NTI 2 dispose de crédits particuliers mis à sa disposition. La partie finançant le plan de soutien central est mise en place et directement gérée par l'EATSEA - c'est ce que l'on appelait autrefois le titre V industriel. Ces crédits représentent en moyenne entre 450 000 et 550 000 € par an selon les programmes en cours. Les crédits de fonctionnement, quant à eux, sont d'environ 150 000 € par an, essentiellement destinés à l'achat de pièces détachées (n° 60631 et 60641 du plan comptable de l'État). L'atelier dispose également de crédits mis en place par l'armée de terre dans le cadre de l'entretien des matériels des forces terrestres ;
- l'importance de l'établissement nécessite d'assurer un entretien permanent des installations et des matériels. Ainsi le service général, chargé de cette mission, a une allocation budgétaire annuelle variant autour des 750 à 800 000 € (DFPD) ;

- les autres fonctions de l'établissement (AIR-Personnels) gèrent un budget de l'ordre de 15 à 20 000 € par an ;
- la cellule "personnels" composée de 2 adjoints administratifs, est chargée de l'administration et de la gestion de l'ensemble des membres du CSLSEA.

En évolution permanente, l'effectif du CSLSEA est actuellement composé de 10 personnels militaires (4/3/3), de 11 personnels fonctionnaires de catégorie B et C de 58 personnels civils ouvriers dont 9 chefs d'équipes. Soit un total de 79 personnels.

Provenant du magasin général de Montereau, de l'atelier général de La Courneuve, de plusieurs établissements de l'armée de terre restructurés ou non et de la DGA, les personnels civils ouvriers du CSLSEA forment un éventail composé d'une dizaine de branches professionnelles.

Le Service Général (SG).

Sous l'autorité d'un technicien d'étude et de fabrication, 3 personnels ouvriers d'état constituent l'équipe chargée de l'entretien de l'infrastructure du site.

La diversité des installations justifie leur polyvalence.

L'environnement.

Le CSLSEA est soumis aux lois sur les installations classées.

On note 6 installations soumises à autorisation et 4 installations soumises à déclaration.

Pour le traitement des déchets, le CSL pratique le tri sélectif aux postes de travail et les déchets sont stockés sur une aire de traitement et éliminés par une société agréée.

La sécurité générale.

L'établissement est classé point sensible n° 2 (P.S. 2).

Moyens de surveillance et de détection :

- une société de gardiennage assure le filtrage ;
- système adapté de contrôle d'accès, anti-intrusion, de surveillance et de détection.



Aire de stockage des déchets



Entrée du CSLSEA

L'hygiène, la sécurité et les conditions de travail (HSCT).

La fonction HSCT est organisée autour d'un chargé de prévention et d'un comité d'hygiène et de sécurité (CHSCT) propre au CSLSEA. L'importance de l'établissement et la diversité des missions, ont nécessité l'affectation d'un technicien d'étude et de fabrication "branche HSCT". Les installations récentes permettant de bonnes conditions de travail, les études de poste, l'évaluation des risques ont permis une diminution des accidents du travail depuis 2 ans entraînant la diminution des ITT. Ainsi, le nombre d'accidents du travail est passé de 9 en 2001 à 2 en 2006. Le taux de gravité a chuté de 194 en 2001 à 23 en 2006.

L'assistant informatique et réseaux (AIR).

Placé sous les ordres du chef d'établissement, l'AIR est chargé d'appliquer la politique informatique définie par la direction centrale, concernant l'informatique et la téléphonie au sein du CSLSEA.

Le mot de la fin.

Le centre de soutien logistique, établissement unique en son genre, regroupe en son sein toutes les compétences indispensables au bon fonctionnement du service des essences des armées. Cet outil récent, parfaitement adapté aux missions du SEA, a largement fait ses preuves en matière de disponibilité, d'efficacité et de professionnalisme au cours de ses huit années d'existence.

Notre service, reconnu au plus haut niveau ne pouvait se passer de cet instrument performant.

Le niveau opérationnel atteint par le SEA repose sur la motivation et l'efficacité des gens de terrain mais aussi sur la volonté, la réactivité, la technicité et l'abnégation de ceux qui œuvrent dans l'ombre.