

Les Échos de la SIMMT

STRUCTURE INTÉGRÉE DU MAINTIEN EN CONDITION OPÉRATIONNELLE DES MATÉRIELS TERRESTRES



Éditorial



La Supply Chain au cœur de la performance.

Cette cinquième livraison des Échos de la SIMMT est largement consacrée à la logistique du Maintien en condition opérationnelle (MCO) terrestre, à la Supply Chain pour reprendre le vocabulaire qui s'impose désormais pour décrire son intégration dans les processus de production.

La logistique a toujours été un élément crucial du fonctionnement des politiques de MCO. Cependant, jusqu'à une époque encore récente, elle reposait principalement sur un mécanisme de reconstituer de « stocks tampons ». Cette approche permettait de placer la fonction achats à l'abri des à-coups de la production de disponibilité, et limitait fortement les risques de rupture d'approvisionnement liés aux modes de transport. En contrepartie, elle était coûteuse en effectifs, en infrastructures et en valeur de stocks.

Comme dans bien des domaines, les effets conjugués de la fin de la guerre froide, de la généralisation des technologies de l'information et de la redistribution des responsabilités au sein des armées ont changé la donne : la logistique du MCO doit aujourd'hui remplir sa performance dans un univers de flux tendus, avec un niveau de stocks limité à la garantie de la continuité du soutien en opérations. Elle s'appuie sur une combinaison de systèmes d'information et fait appel à des moyens de transport fortement mutualisés, souvent externalisés, et mis en œuvre sur un mode transactionnel.

Toujours impérative, la maîtrise de sa logistique devient ainsi un processus complexe au cœur de la performance d'un service de soutien comme la SIMMT, autant pour assurer le niveau de production attendu de la chaîne de maintenance en France que pour le ravitaillement des forces projetées.

C'est cette analyse des défis nouveaux de la logistique qui m'a conduit, il y maintenant 18 mois, à décider l'identification du Supply Chain Management en tant que processus transverse du MCO terrestre. Depuis lors, la structuration et l'outillage de ce processus ont bien progressé, en parallèle de l'adaptation des moyens physiques consacrés à la logistique. Vous découvrirez tout cela dans les pages qui suivent.

La Supply Chain constitue en outre un axe de développement de l'activité MCO des opérateurs privés. Les marchés de soutien, que la SIMMT contractualise, comportent en effet de plus en plus fréquemment le transfert au fournisseur d'une partie des opérations logistiques : prise en charge des stocks et de leur entretien, distribution au plus près des utilisateurs, flux retour des rechanges réparables ou des produits à éliminer. Outre la fluidification du ravitaillement en rechanges, déjà expérimentée avec le marché de soutien des poids lourds ou le marché de soutien des chars LECLERC, cette approche permet de transférer un certain nombre de tâches que les services étatiques sont moins à même d'assurer du fait du recentrage des effectifs militaires, désormais réduits, sur des opérations de maintenance à forte valeur ajoutée (notamment le soutien en opérations). Elle anticipe également le poids grandissant de contraintes exogènes, comme la réglementation environnementale que des opérateurs spécialisés pourront mieux maîtriser que les armées.

C'est dans cette perspective que la SIMMT prépare le regroupement de ses marchés d'approvisionnement en pneumatiques, piles et batteries au sein d'un marché unique, que ces Échos vous présentent dans ses grandes lignes, sans préjuger pour autant du résultat des consultations en cours.

Couplée au système d'information SIM@T, la Supply Chain est un élément fort de la performance opérationnelle du MCO terrestre. Elle a également un rôle important à jouer dans la maîtrise des coûts, et à ce titre la valorisation de ses prestations, qu'elles soient internes ou délivrées par des opérateurs privés, ce qui constitue un enjeu que tous ses acteurs doivent bien identifier.

Sommaire

LA SUPPLY CHAIN, UN LEVIER D'EFFICACITÉ.

page 2

LE PROJET PPB

page 6

L'EXPERTISE TECHNIQUE

page 8

Rédaction

Directeur de la publication :
GCA Verna

Rédacteur en chef :
LTN DAVICCO

Conception et mise en page :
ADJ THENADEY

Courriel :
camille.davico@dcmat.terre.defense.gouv.fr
Tél : 01.39.67.24.46

Crédits photos : STM Gresswiller, C. Delaire, SIMMT.

Tous droits réservés.

Toutes reproductions, traductions, diffusions, sur quel que support que ce soit, sans autorisation préalable de la SIMMT, sont interdites.



Général de corps d'armée Tristan Verna,
Directeur central de la SIMMT.

LA SUPPLY CHAIN, UN LEVIER D'EFFIENCE.

Colonel Christophe LHUISSIER,

Directeur de la sous-direction Technique et Logistique, et supply chain manager.

UNE NOUVELLE DÉMARCHE POUR UNE RESPONSABILITÉ GLOBALE DANS UN ENVIRONNEMENT NOUVEAU

Le souci de fournir les rechanges demandés par un maintenancier quelque soit les circonstances est une problématique ancienne sur laquelle la DCMAT (direction centrale du Matériel), et maintenant la SIMMT, a toujours cherché à répondre avec la plus grande précision. Le contexte a cependant évolué en organisation, sur le plan technologique des matériels mais aussi sur le plan budgétaire.

Le dispositif consacré au MCO/T¹ est plus ramassé, les rôles sont partagés entre plusieurs entités, les matériels de plus en plus sophistiqués et coûteux à entretenir, les responsabilités du MCO/T sont plus souvent partagés entre l'État et les maîtres d'œuvre industriels mais aussi plus exigeants compte tenu du coût d'acquisition des matériels et des rechanges, les budgets toujours contraints.

La SIMMT doit donc faire face à un environnement complexe, apporter des solutions adaptées aux ressources et exigences opérationnelles pour satisfaire aux besoins logistiques, pour garantir les objectifs de disponibilité de matériels. Cette responsabilité incombe au directeur central de la SIMMT. Il doit donc s'assurer des effets produits au regard des ressources mises en place et pour ce faire, disposer d'une vision globale sur une fonction logistique du

MCO/T alors que cette dernière se trouve segmentée en domaines spécialisés.

C'est à ce titre que la SIMMT s'est engagée dans une démarche de pilotage de la fonction logistique « supply chain »². Celle-ci vise à regrouper au sein d'une entité centrale (la cellule Supply Chain) l'ensemble des activités permettant de répondre aux demandes des maîtres d'œuvre du MCO/T dans des conditions de coût et de service optimisées (délais-qualité³).

Ayant commencé dès qu'il s'est agi de réviser notre réseau logistique (entrepôts et système de distribution), cette entreprise s'est poursuivie par la mise en place de relations contractuelles avec les organismes en charge du transport (CMT⁴, CTTS⁵, CICLO⁶). Elle se consolidera par la mise sur pied d'un comité logistique en charge, au sein de la SIMMT, de mettre en œuvre une démarche d'amélioration continue sur l'ensemble de la fonction logistique et d'en mesurer sa performance. Cette démarche est appuyée par l'organisation industrielle du SMITer (service de la maintenance industrielle terrestre) ainsi que par les travaux visant à organiser les échanges d'informations logistiques entre la SIMMT et le SMITer.

* * *

UNE NOUVELLE DÉMARCHE, UNE NOUVELLE ORGANISATION, UN NOUVEAU MODE D'ACTION

La mise en place d'une organisation « supply chain » conduit et conduira à des évolutions en organisation mais c'est sur le plan des démarches internes que son impact sera sans doute le plus important. En effet, si chaque entité de la SIMMT se doit de maîtriser les contraintes réglementaires, organisationnelles ou budgétaires, il convient de garder en permanence le but recherché. C'est donc dans une démarche pilotée par l'effet à obtenir que se conçoit la mise en place du supply chain management. Cette évolution dans la démarche des actions conduites passe par un meilleur partage de l'information mais aussi par le souci permanent d'intégrer son action dans l'ensemble de l'activité conduite pour répondre à un besoin, dans les délais.

L'exercice est difficile d'autant qu'il convient de prendre en compte deux particularités.

Le MCO/T s'applique à des forces armées ; à ce titre, il se met en œuvre tant pour des unités stationnées en métropole ou OME⁷, que pour des formations engagées sur des Théâtres d'opérations extérieures (TOE). **L'organisation « supply chain » doit donc savoir travailler en mode efficient mais aussi, quand les circonstances l'exigent, en mode efficace.**



¹ MCO/T : maintien en condition opérationnelle des matériels terrestres.

² Supply Chain : le terme anglo-saxon, communément admis par la communauté logistique, de « supply chain manager » (SCM) est utilisé car déjà très vulgarisé.

³ Délais-qualité : au sens que le rechange livré est bien celui attendu, dans la quantité demandée.

⁴ CMT : centre multimodal des transports, organisme maîtrise d'ouvrage du CTTS.

⁵ CTTS : centre des transports et transits de surface, organisme maîtrise d'œuvre du CMT.

⁶ CICLO : centre interarmées de coordination de la logistique des opérations.

⁷ OME : outre-mer (forces prépositionnées et forces de souveraineté).

Si la mise en œuvre de métiers très spécifiques conduit à un séquençement souvent très cloisonné de processus, le « supply chain management » n'est pas le seul à devoir avoir une vision globale. La division des parcs doit disposer, au travers de ses officiers de soutien et officiers pilote du soutien, une vision globale par parc. **L'organisation de la « supply chain » doit prendre en compte les contraintes de la division des Parcs.**

Ainsi, dans le meilleur compromis budgétaire et contractuel, il convient d'avoir une démarche pilotée par le besoin, dans les limites des décisions prises entre la SIMMT et les états-majors.

Par ailleurs, la satisfaction d'un besoin logistique peut être réalisée par le remplacement d'un matériel indisponible. Il appartient donc de coupler ces deux réponses logistiques pour ne retenir que la moins coûteuse, sous réserve que l'échéance de satisfaction soit respectée, et que cette réponse corresponde à l'importance de la situation.

Les objectifs stratégiques de la supply chain sont au nombre de quatre :

- ▶ garantir l'efficacité/l'efficacité de la fonction approvisionnements (planification, achat, stockage,

distribution et logistique retour) ;

- ▶ garantir l'efficacité/l'efficacité de la fonction équipement dont la PEGP⁸ ;
- ▶ assurer le processus d'amélioration continue ;
- ▶ piloter la performance logistique globale du MCO/T.

Pour ce faire, la SIMMT doit concourir à la cohérence logistique du MCO/T en :

- ▶ mettant en place une structure de planification et de pilotage,
- ▶ favorisant les échanges d'informations entre les différents acteurs MCO (internes et externes) et logistiques.

Elle doit également respecter certains impératifs :

- ▶ améliorer l'existant, en recherchant l'efficacité en matière de soutien en métropole, et l'efficacité en matière de soutien des TOE ;
- ▶ s'inscrire dans l'organisation matricielle de la SIMMT et la personnalisation de la responsabilité par parc ;
- ▶ construire un partenariat avec les opérateurs logistiques reposant sur des contrats de performance ;
- ▶ se préserver de « l'effet de myopie » en conservant une vision globale et une approche « top-down ».

* * *



MISE EN ŒUVRE DE LA « SUPPLY CHAIN » DU MCO/T AU SEIN DE LA SIMMT

Parmi les instances crées pour mettre en œuvre la démarche « supply chain » au sein de la SIMMT, **le comité logistique** est l'instance centrale de pilotage et de mise en œuvre de la démarche d'amélioration continue.

Rassemblant les représentants de toutes les sous-directions de la SIMMT et des représentants du SMITer, ce comité se réunit trimestriellement et analyse les performances de la fonction logistique selon une vision « bout en bout », c'est-à-dire depuis la demande jusqu'à sa satisfaction.

S'appuyant sur un tableau de bord et un système de remontée des dysfonctionnements, il a vocation à améliorer le service rendu et l'efficacité générale de la fonction logistique. Il décide des mesures correctives à prendre et propose des évolutions. Il veille à leur mise en œuvre.

⁸ PEGP : politique d'emploi et de gestion des parcs.

LE NOUVEAU RÉSEAU LOGISTIQUE POUR LES RECHANGES

Le réseau logistique des approvisionnements en rechanges a été profondément modifié à compter du 7 novembre 2011. L'armée de Terre, le SEA⁹, le SCA¹⁰ bénéficient de ce réseau. L'armée de l'Air a vocation à s'y inscrire à l'horizon 2013.

Dès le 7 novembre 2011, les pièces de rechanges leur seront livrées deux fois par semaine par les vecteurs mis en œuvre par le Centre des transports et transits de surface (CTTS).

Par ailleurs, les rechanges ne seront plus saisis en comptabilité que dans les formations bénéficiaires.

Le réseau devient plus fluide et réactif, il demande en contre partie une plus grande rigueur dans l'expression juste du besoin de la part des maîtres d'œuvre du MCO/T.

Les niveaux de stockage du MCO/T

Le nouveau réseau logistique du MCO/T repose sur 3 niveaux de stockage :

- 8 magasins centraux ;
- 12 stockeurs avancés ;
- 343 stockeurs ateliers répartis sur 156 sites géographiques.

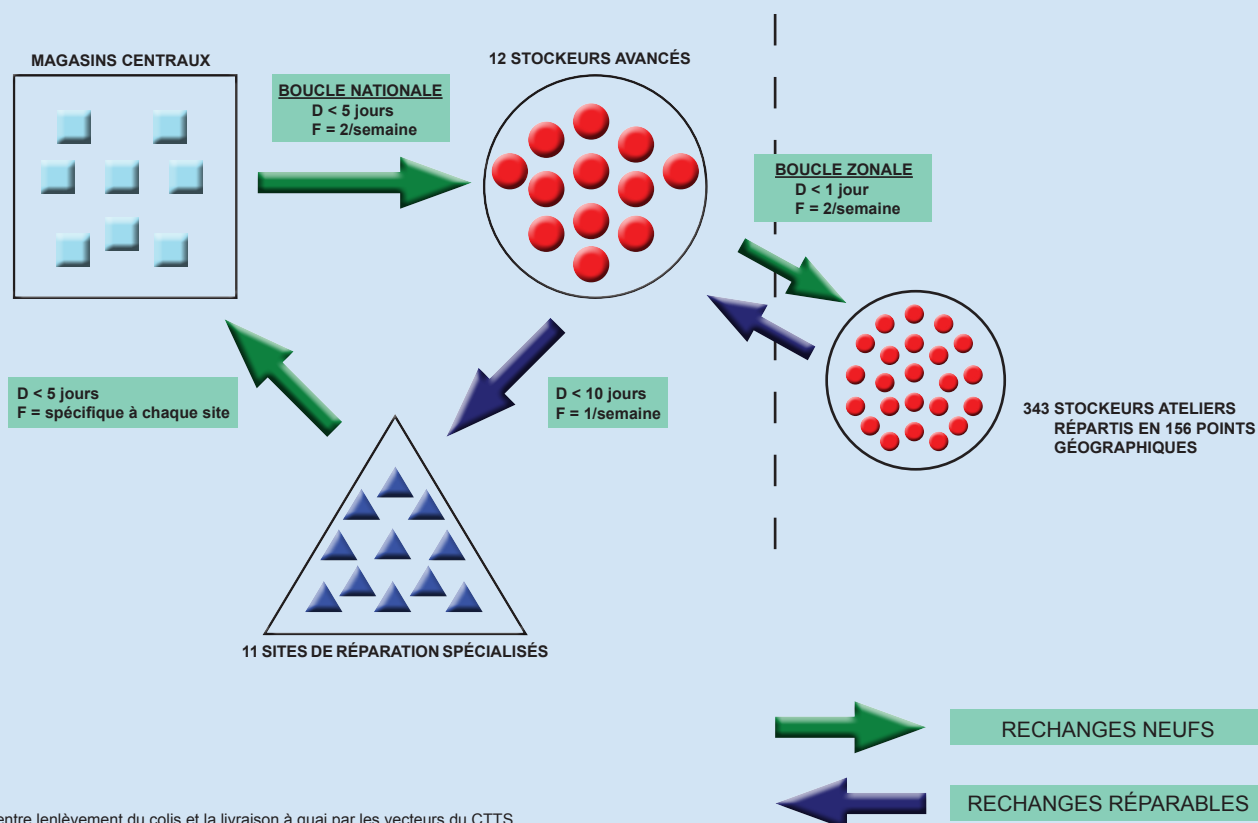
Principe de distribution (délais et fréquences)

Le système de distribution repose sur :

- une boucle nationale, qui permet l'acheminement des rechanges des magasins centraux vers les stockeurs avancés, à raison de deux liaisons par semaine ;
- une boucle zonale, qui permet l'acheminement de ces rechanges des stockeurs avancés vers les stockeurs ateliers, à raison de deux liaisons par semaine.

L'ensemble des formations (magasins centraux, stockeurs avancés, sites de réparation spécialisée, stockeurs ateliers) sera livré par un système de lignes régulières et de lignes dédiées (mises en œuvre uniquement dans le cadre du MCO/T).

MODÉLISATION DU RÉSEAU LOGISTIQUE



D : délais entre l'enlèvement du colis et la livraison à quai par les vecteurs du CTTS.

F : fréquence des liaisons.

Stockeurs avancés : CAP/SAP (compagnie ou section d'approvisionnement) de rattachement.

Stockeurs ateliers : formations et organismes à livrer, « clients finaux » du MCO terrestre.

⁹ SEA : service des essences des armées.

¹⁰ SCA : service du commissariat des armées.

TRANSPORT DES MATÉRIELS COMPLETS (POUR L'ARMÉE DE TERRE)

Le transport de matériels complets est un élément essentiel de la Politique d'emploi et de gestion des parcs (PEGP). Le respect des procédures établies et la bonne exécution des mouvements contribueront à l'atteinte des objectifs fixés par l'armée de Terre.

Les modalités de mise en œuvre seront opérationnelles début 2012.

Principe

Les transports des matériels complets peuvent être effectués à l'occasion de :

- **cas A : renforcements** (augmentation du nombre de matériels mis à disposition des corps par prêt temporaire de véhicules issus du parc de gestion) ;
- **cas B : débordements** (déplacement du véhicule depuis un atelier vers un site apte à effectuer une intervention du niveau technique requis) et de **remplacements** (mise en place d'un matériel du Parc de gestion - PG - à partir d'une formation du SMITer en échange d'un matériel du Parc de service permanent - PSP ; dans le cas du remplacement, le matériel du PSP à remplacer est acheminé vers une formation du SMITer dans le même temps) ;
- **cas C : pré- et post-acheminements** OPEX¹¹ réalisés en métropole (les projections, les relèves et les retours d'OPEX génèrent des mouvements en métropole). La gestion de ce cas relèvera du SMITer (matériels issus du PG) et du CFT¹² (matériels issus du PSP).

Le mouvement des matériels complets sera effectué par :

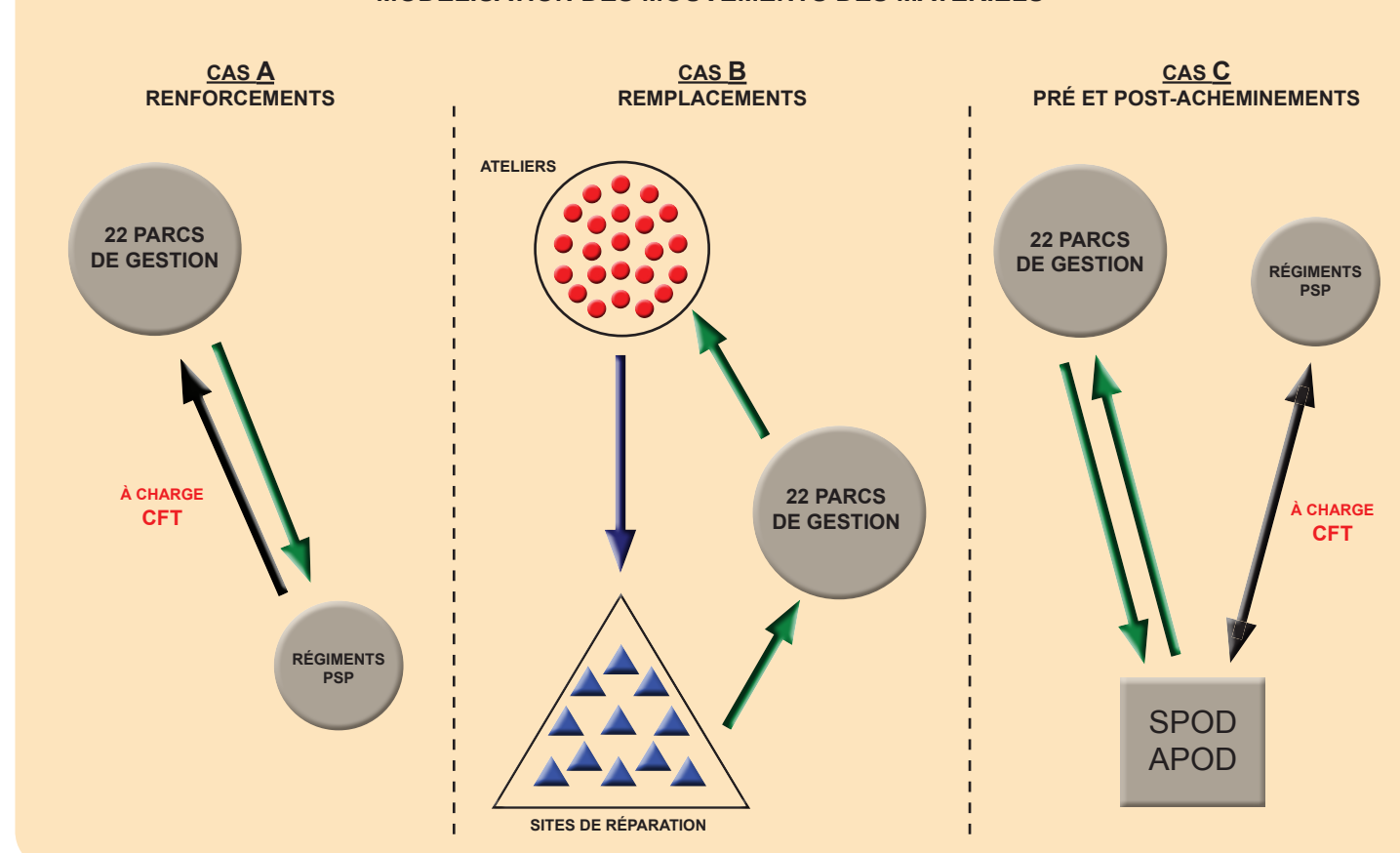
- voie routière militaire avec les porte-engins de l'armée de Terre ;
- voie routière commerciale par le biais d'un marché de prestation de transport ;
- voie ferrée.



Délais de transport

- Renforcements (PG ► PSP) : 20 jours.
- Remplacements :
 - PG ► Formation bénéficiaire : 5 jours¹³,
 - Stockeur atelier ► SRS¹⁴ : 15 jours,
 - SRS ► PG 20 jours.
- Pré- et post-acheminements :
 - PG ► SPOD APOD¹⁵ : 15 jours,
 - SPOD APOD ► PG : 20 jours (40 jours par VF).

MODÉLISATION DES MOUVEMENTS DES MATÉRIELS



¹¹ OPEX : opérations extérieures.

¹² CFT : commandement des forces terrestres.

¹³ Sous réserve pour certains matériels exigeant l'obtention d'un crédit de mouvement.

¹⁴ SRS : site de réparation spécialisée (NTI3).

¹⁵ SPOD APOD : Sea port of debarkation (port maritime) / Airport of debarkation (aéroport).

LE PROJET PPB (pneumatiques, piles et batteries)

L'équipe PPB,
Division des parcs.

Les recharges consommables des trois familles Pneumatiques, piles et batteries (PPB) sont des articles transverses et ont un impact direct sur la disponibilité de la quasi totalité des parcs. Ils sont parmi les plus pondéreux, en quantités et en coûts.

L'objectif du projet PPB est de garantir le niveau de service requis par les activités de nos forces, tant en métropole qu'en OPEX/OME, dans un environnement budgétaire de plus en plus contraint qui accentue fortement la pression sur les coûts du Maintien en condition (MCO).

L'objectif du regroupement de tous les marchés d'approvisionnement PPB au sein d'un marché unique sera d'atteindre rapidement le compromis idéal entre un coût financier de stockage des recharges, un taux de service et les coûts de transport. Pour mettre en œuvre cette dynamique économique et opérationnelle, il est important que le titulaire du marché PPB, en tant qu'opérateur logistique, puisse agir directement sur l'ensemble des processus suivants :

- la prévision et la planification de la demande,
- la définition et l'application des politiques d'achat et d'approvisionnement,
- la gestion des commandes et le service client,
- les transports amont et aval,
- la gestion des stocks,
- la gestion des réseaux de distribution et la gestion des entrepôts,
- l'élimination.

La coordination de tous ces processus permettra à l'Opérateur logistique (OL) d'atteindre les niveaux de performances attendus.

QUEL MODÈLE LOGISTIQUE POUR LES RECHARGES PPB ?

La SIMMT assure la maîtrise d'ouvrage déléguée au profil des trois armées (état-major de l'armée de Terre, état-major de l'armée de l'Air, état-major de la Marine) et des services interarmées. La chaîne logistique est donc à vocation interarmées.

L'OL assure la gestion de la chaîne logistique des recharges PPB de bout en bout avec pour objectif d'accroître la réactivité, la robustesse et l'efficacité de celle-ci. La solution proposée s'inspire des standards du secteur privé. En particulier, l'OL détient les stocks de reapprovisionnements, en assure le portage financier, le stockage ainsi que la gestion.

En métropole, les recharges commandés sont livrés directement aux stockeurs ateliers en 72 heures, en régime normal, ou 48 heures pour une commande urgente. Le choix du mode de commande relève exclusivement de l'utilisateur qui exprime directement son besoin dans SIM@T. Les stockeurs avancés centralisent et valident chaque demande par le biais de la carte « Achats ».

En opérations extérieures et outre-mer, les recharges sont acheminées et stockées dans les stockeurs avancés des

théâtres. Ces recharges constituent les stocks de théâtre. Les modes d'acheminement sur les théâtres sont adaptés aux contraintes opérationnelles. Le ou les réseaux logistiques proposés par l'OL pourront s'affranchir du maillage existant du ministère de la Défense, et être consolidés par d'autres réseaux (réseau de concessionnaire par exemple). La robustesse de ce modèle repose en partie sur la constitution de stocks opérationnels pour garantir les missions du contrat opérationnel.

Les échanges d'informations entre les utilisateurs et l'OL (faits techniques, consommations de pièces de recharges, emploi...) sont indispensables. Ils doivent se réaliser à travers le Système d'information de la maintenance des matériels terrestres (SIM@T) reconnu comme le seul système d'informations traitant de la maintenance des matériels terrestres des armées. La globalisation des prestations intègre de nouveaux concepts logistiques tels que la gestion partagée des approvisionnements et l'échange de données informatisé. Ces outils sont indispensables pour atteindre les niveaux de réactivités inhérentes à nos missions.



Batterie au lithium pour matériels d'optronique.

QUELS SONT LES PRINCIPAUX FACTEURS DE RÉUSSITE D'UNE TELLE GLOBALISATION DES PRESTATIONS ?

Le principal objectif d'une organisation logistique intégrée est de livrer aux clients, au bon endroit, en temps et en heure, des produits de qualité au meilleurs prix.

Pour satisfaire ces exigences de performance imposées à l'OL, celui-ci devra construire une structure collaborative en réussissant notamment l'intégration et l'optimisation les relations entre tous les acteurs de la chaîne logistique PPB, notamment les officiers de soutien des parcs concernés, les fournisseurs, les clients et les utilisateurs.

L'organisation logistique proposée devra être rationalisée et optimisée mais également flexible, réactive et robuste, c'est-à-dire avoir la capacité à s'adapter dans les délais très courts et à amortir les coûts des variations brutales de la demande.

Les exigences de performance attendues, qu'elles soient financières, techniques ou de délais, conditionnent les choix d'organisation logistique de l'OL.



Batteries pour véhicules et pour shelters.

Les résultats s'exprimeront en termes de gains financiers, de délais de satisfaction des demandes utilisateurs et de qualité des articles livrés.

Les principaux bénéfices à attendre d'une bonne gestion de la demande sont notamment la réduction des niveaux des stocks et un ajustement permanent de ces niveaux à la politique de soutien.



Pneumatiques pour véhicule de type VAB (véhicule de l'avant blindé).

CE QUE DOIT MAÎTRISER LA SIMMT

L'optimisation des actifs de l'État, et la maîtrise du prix du marché sont deux points essentiels à l'atteinte des objectifs de PPB (expertise technique, taux de service et réduction des coûts de MCO).

L'optimisation des actifs requiert la mise en cohérence entre les processus PPB et nos processus internes. Il convient de souligner la forte valeur ajoutée attendue des pôles expertises et approvisionnements du SMITer au sein de

cette organisation, ainsi que celle des responsables de marque. Pour ce dernier point, l'OL contribue, en étroite collaboration avec ces experts techniques, pour tous les articles du domaine PPB, à la sécurité et à une non régression des performances des matériels terrestres (qualification et homologation requises). À ce titre, l'OL anticipe les obsolescences pouvant frapper les rechanges.

La maîtrise des prix du marché passe par la mise en place d'une comptabilité analytique ou comptabilité de gestion (c'est-à-dire connaître l'ensemble des charges affectées à un article ou une activité) pour une gestion performante des dépenses et une meilleure corrélation entre l'activité opérationnelle et les consommations des rechanges.

L'équipe de projet PPB managera ce projet en veillant plus particulièrement à la satisfaction de tous les besoins mais également en mesurant et en pilotant les coûts de chaque activité concourant à cette satisfaction.

Pour cela, elle sera pluridisciplinaire. La comptabilité de gestion permettra de satisfaire les objectifs de mesure de la performance et d'aide à la décision.

En conclusion, le projet PPB est une réelle opportunité de nous concentrer sur nos cœurs de métier, la maîtrise d'ouvrage déléguée du soutien logistique en phase d'utilisation et la maîtrise d'œuvre réalisée en milieu étatique.

Avec les soutiens métiers

Lieutenant-colonel Boulet (infrastructure),
M. Gardel (pneumatiques),
M. Paquereau (gestionnaire de rechange),
Major Flury (réglementation internationale des échanges),
Commandant Maximen (logistique),
Commandant Julien (achat),
Capitaine Lentin (carte « achats »),
Mme Carrère (réglementation des marchés publics),
Capitaine Allain (comptabilité patrimoniale),
M. Bruneau (méthodologie pour la préparation des dossiers contractuels),
Capitaine Berton (système d'information et échange de données informatisées),
Capitaine Carré (conduite de la maintenance OPEX),
Adjudant-chef Chapon (logistique de la maîtrise d'œuvre industrielle étatique),
M. Bontemps et son équipe (qualité et gestion des risques),
M. Daumain (générateur électrochimiques d'électricité).

Composition permanente de l'équipe PPB

- Chef de projet : Mme Faillon- Schmit.
- Ingénierie contractuelle : Capitaine Poho.
- Officier de pilotage du soutien :
Lieutenant Vaubourg, M. Delaire, sous-lieutenant Faure.
- Major Clémot (réserviste).

Batteries et piles, au lithium ou alcalines, domaines d'applications :
appareils de mesure, d'éclairage, de transmission, appareils de
détection, de communication radio de forte puissance, de télémétrie,
de vision nocturne...



L'EXPERTISE TECHNIQUE

Adjudant-chef Jean-Raymond REVERTE,

Section technique de marque de Gresswiller, responsable de marque Systèmes drones.

Avec l'évolution des menaces et les engagements actuels des forces terrestres, il est nécessaire pour l'armée de Terre d'adapter ses parcs de matériels face à un environnement en perpétuelle évolution.

Cette adaptation s'inscrit dans une politique d'équipement qui nécessite une maîtrise des spécifications des systèmes, une analyse technologique adaptée aux besoins, au suivi, à la gestion et au maintien en condition opérationnelle.

Les Sections techniques de marque (STM), et leurs Responsables de marques (RM), sont en mesure de fournir cette expertise technique.

LE RESPONSABLE DE MARQUE

Le RM, civil ou militaire, est un véritable expert dans son domaine. Ses connaissances et compétences font de lui un conseiller technique incontournable dans le cadre du soutien logistique d'un programme et s'avère être un acteur important au sein des Équipes de maintenance intégrées (EMI).

Ses missions

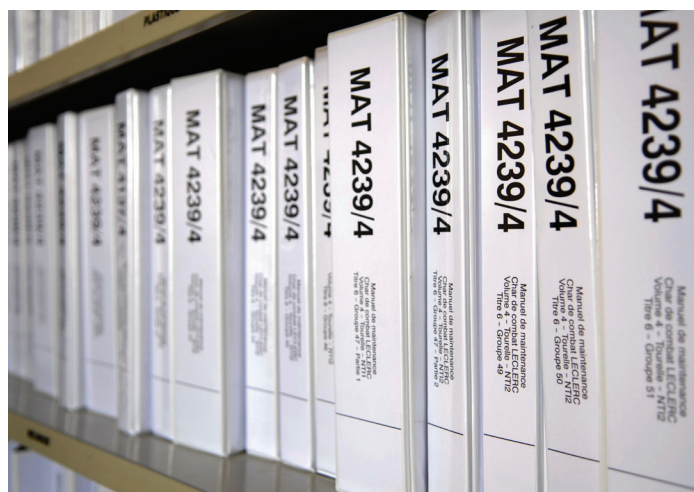
Les actions du RM s'étendent de la préparation à la mise en service opérationnelle au retrait de service d'un matériel :

- étude de maintenance des matériels en cours de développement,
- analyse et réalisation d'études relatives à l'exploitation des faits techniques,
- gestion de configuration et modification du matériel,
- élimination.



Durant les différents cycles de vie de l'équipement, le RM est mis à contribution et apporte toute son expertise auprès des organismes étatiques (la structure intégrée du maintien en condition opérationnelle des matériels terrestres, la direction générale de l'armement, la section technique de l'armée de Terre) mais aussi auprès de l'industriel. Il peut également être sollicité par les sections ou unités de maintenance régimentaires, ou encore par les utilisateurs dans le cadre d'une assistance technique à distance.

Toutes les activités du RM sont pilotées par l'officier de pilotage du soutien de la SIMMT.



Ses moyens

Afin de mener à bien son expertise, les analyses et les études de sa responsabilité, le RM s'appuie sur les documents de base et règlements régissant le soutien logistique, les documents propres à l'équipement (documentation technique) ainsi que tous les moyens informatiques auxquels il a accès (SIM@T, Internet).

Localisé auprès d'un organisme du SMITer, le RM peut disposer de l'appui des ateliers de soutien différé (l'expérience et le pragmatisme des mécaniciens sont appréciables), et approfondir son expertise concernant un fait technique, une évolution ou une modification sur le matériel, voire pour réaliser une expérimentation grandeur nature ou un prototypage.

Ainsi, au travers de son expertise technique, le RM assure le suivi technique d'un équipement du stade initial au retrait de

service. Les connaissances techniques et les moyens dont il dispose, lui permettent de mettre ses compétences au profit d'un programme d'armement et de participer au maintien de la capacité opérationnelle.

Contrairement à certaines idées reçues, le RM ne travaille pas qu'à son bureau. Il participe à de nombreuses réunions, il va dans les ateliers du SMITer mais aussi dans les forces. Il peut être amené à se déplacer sur un théâtre comme l'Afghanistan, où certains matériels doivent être modifiés rapidement, pour faire face à l'évolution des menaces. Dans ce type d'assistance, l'expertise technique apportée par le RM est sans nul doute un atout non négligeable et fort appréciée. Passionné, le RM sait que ce qu'il étudie et propose, sera directement profitable au soutien mais aussi à l'utilisateur dans sa mission opérationnelle.