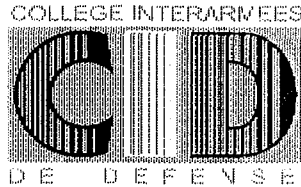


1998 - 1995

COLLEGE INTERARMEES
DE DEFENSE

REPUBLIQUE FRANCAISE



5ème session (1997-1998)

ETUDE PARTICULIERE
A OPTION B 14

**REORGANISATION DE
LA BASE DE TRANSIT INTERARMEES
EN TEMPS DE PAIX**

Directeur de projet :
CV LEFEVRE
EMA/OL 5

CEN SCHMITT
CBA HOUSSAY
CF CHAUFREIN
LCL HAMDAN (LIBAN)
COL FRINDO (MAROC)

Etude Particulière à Option

Mandat

Réorganisation de la Base de transit interarmées en temps de paix

La Base de transit interarmées (BTI) est un organisme qui effectue des opérations de transit afin d'assurer la continuité des acheminements entre la métropole, les départements et territoires d'outre-mer ainsi que les théâtres extérieurs. Actuellement, la BTI dispose d'organismes répartis sur trois sites d'implantation (LE HAVRE, LA ROCHELLE et MARSEILLE), les chargements des navires s'effectuant sur quatre sites (LE HAVRE, LORIENT, MARSEILLE et TOULON) étant entendu que le transit repose sur deux systèmes, à savoir le recours à des navires affrétés et la voie maritime commerciale. Un audit de la BTI a été effectué en 1996 par l'EMA et à son issue il a été conclu qu'une étude s'avérait nécessaire sur son organisation en temps de paix comme en temps de crise-guerre. En effet, cette étude devrait prendre en compte les évolutions des activités de la BTI (par exemple: dissolutions du Centre d'essais du Pacifique, réduction des effectifs outre-mer, professionnalisation), l'enveloppe accordée (200 personnes) et la nécessité d'un passage aisé du temps de paix au temps de crise-guerre. Dans ce cadre, le groupe d'études proposera une organisation de la BTI afin que celle-ci, maillon essentiel de la chaîne logistique entre la métropole et l'outre-mer, puisse assurer sa mission sans discontinuité et avec la même efficacité.

Sommaire.

Mandat	1
Sommaire	2
Introduction	3
1° Partie: Etat des lieux	5
11. Missions.....	5
12. Organisation.....	6
13. Bilans.....	7
2° Partie: Axes de réflexion et contraintes de l'étude	7
21. Les contraintes.....	7
22. La problématique.....	8
23. Etudes prospectives.....	11
3° Partie: Axes de restructuration envisageables	11
31. Elaboration des différentes voies possibles.....	11
32. Analyse des différentes voies.....	12
33. Emplacement de l'EM BTI.....	17
4° Partie: La solution proposée par le groupe d'étude	19
41. Les impératifs.....	19
42. Les critères de choix.....	20
43. La solution proposée.....	22
Conclusion	25
Liste des abréviations utilisées	26
Annexes (8 annexes).	

Introduction.

Le groupe de stagiaires de la Division B du Collège Interarmées de Défense (CID) a reçu pour mandat de procéder à une étude concernant la réorganisation de la Base de Transit Interarmées (BTI) en temps de paix.

Le directeur de recherches était le Capitaine de Vaisseau LEFEBVRE de l'Etat-Major des Armées (EMA).

Le groupe d'études était composé:

- du Chef d'escadron SCHMITT (Armée de Terre),
- du Chef de bataillon HOUSSAY (Armée de Terre),
- du Capitaine de frégate CHAUFREIN (Marine),
- du Colonel FRINDO (Armée de l'Air, Maroc),
- du Lieutenant-colonel HAMDAN (Armée de Terre, Liban).

L'étude s'est déroulée du 1^o novembre 1997 au 24 avril 1998. Le groupe a procédé à plusieurs auditions auprès de responsables de l'Etat-Major des Armées, de l'Etat-Major de la Marine (EMM), de l'Etat-Major de l'Armée de Terre (EMAT), du Centre Opérationnel Interarmées (COIA) et du Bureau des Transports Maritimes, Aériens et de Surface (BTMAS). Le groupe s'est également rendu sur les sites de la BTI à La Rochelle, au Havre et à Marseille, où un excellent accueil lui a été réservé. Le comité d'étude a également visité le 519^o Régiment du Train (RT), où une présentation effectuée dans la rade de La Rochelle et l'île de Ré lui a permis de comprendre les opérations portuaires et de transbordement.

La fonction de transit maritime est une fonction particulière, qui s'intègre dans le Système Interarmées des Transits Opérationnels (SINTROPS). Cette fonction participe à la projection des forces, qui est une des grandes fonctions opérationnelles définies par le Concept d'Emploi des Forces.

La BTI est en charge de toutes les activités de transit maritime de l'ensemble de armées. Certains ministères profitent, par ailleurs, de ses services pour acheminer du fret vers l'outre-mer. Organisme interarmées, dont les personnels disposent d'un savoir-faire précieux et reconnu, la BTI répond au souhait d'assurer la continuité de la chaîne logistique entre la métropole et l'outre-mer.

Elle est composée, en temps de paix, de cinq organismes qui sont situés sur trois sites majeurs (La Rochelle, Le Havre et Marseille). Le 519^o Régiment du Train, formation de réserve ministérielle, dépend de la chaîne fonctionnelle de la BTI. Ce régiment assiste la BTI pour les opérations de chargement et de déchargement dans les ports.

La Base de Transit Interarmées traite deux grandes catégories de bateaux:

- les navires affrétés, qui sont chargés dans les ports militaires de Toulon et de Lorient,
- les bateaux de la Voie Militaire Commerciale (VMC) qui sont traités au Havre et à Marseille.

Alors que les armées se professionnalisent et réduisent leur format, il est nécessaire de repenser la fonction de transit maritime pour la replacer dans une logique qui autorise des gains d'effectifs.

Le groupe d'étude considère qu'il sera difficile d'atteindre l'effectif alloué de 200 personnes; toutefois il pense qu'en modifiant l'articulation de la BTI et en

impliquant d'une manière encore plus importante le 519° RT dans les activités portuaires et de transbordement, il sera possible d'atteindre un effectif de 220 militaires et de 43 employés civils dans une nouvelle structure opérationnelle.

Après avoir évoqué l'organisation actuelle de la BTI ainsi que les exigences et la problématique découlant d'un changement d'organisation, l'étude proposera une analyse des différentes possibilités de réorganisation, pour tenter, dans une dernière partie, de décrire la solution retenue.

Les annexes au nombre de huit servent à illustrer les propos de l'étude:

- Annexe 1: Bilan d'activités 1995/ 1996/ 1997.
- Annexe 2: Organigramme proposé pour une solution pôle unique.
- Annexe 3: Organigramme proposé pour une solution à deux districts.
- Annexe 4: Appendice 1: Organigramme de la BTI en 1998.
Appendice 2: BTI en 1998.
Appendice 3: Situation de défense en 1998.
- Annexe 5: Appendice 1: Organigramme de la BTI en 2002.
Appendice 2: BTI en 2002.
Appendice 3: Situation de défense en 2002.
- Annexe 6: DUO du 519° RT.
- Annexe 7: Adaptation aux perspectives futures.
- Annexe 8: Gestion des réserves.

1°Partie: Etat des lieux.

11. Missions.

La (BTI) est un organisme en participation (PARTIN) relevant :

- du chef d'état-major des armées pour ce qui concerne les directives d'emploi, l'organisation, la priorité des acheminements, le contrôle des résultats et les exercices.
- du chef d'état-major de l'armée de terre pour ce qui concerne les tableaux d'effectifs et de dotation des matériels, la mobilisation et les programme d'instruction de spécialités.
- des commandants territoriaux terre et air pour ce qui concerne les inspections dans le domaine santé, commissariat, matériels et sécurité.

La mission de la BTI est d'assurer dans les meilleures conditions de rapidité, de sécurité et de coût, la continuité des acheminements effectués par voie maritime entre la métropole et l'outre-mer. Il s'agit donc d'organiser les ruptures de charge au niveau du littoral, soit dans un port aménagé, civil ou militaire, soit sur rade par chalands et matériels amphibies.

A ce titre la BTI a pour responsabilité :

- d'organiser et conduire le transit maritime des personnels, des matériels et des approvisionnements au profit des organismes de défense stationnés hors de France, des forces engagées dans les opérations extérieures, des autres départements ministériels et des alliés.
- de préparer la mobilisation des organismes de transit interarmées et leur fonctionnement en situation de défense.
- de conduire l'instruction de la spécialité transit-maritime des personnels d'active et de réserve affectés dans les organismes de transit interarmées ou dans les postes logistiques outre-mer.
- d'organiser et de conduire les exercices de transbordement maritime sur le plan national ou interallié.
- de réaliser des études prescrites par l'EMA.
- de mettre en oeuvre les directives ministérielles en matière d'administration des transports maritimes par voie commerciale.
- de gérer les conteneurs et de créer une base de données maritimes.

La mission de transit maritime, mission majeure, participe à la capacité de projection de nos forces armées définie dans le concept d'emploi des forces. La BTI se définit donc comme l'organisme expert de la défense en transit maritime, qui garantit la liberté d'action des forces en assurant la continuité des acheminements stratégiques en milieu maritime.

Le transit repose sur deux systèmes :

- les navires civils affrétés par les armées à partir de Lorient et de Toulon. La BTI agit alors comme une compagnie maritime, qui prend en compte auprès de l'expéditeur le fret à transporter et le remet au destinataire à l'issue du transport .
- la voie maritime commerciale à partir du Havre et de Marseille. La BTI utilise les lignes régulières des compagnies de navigation françaises.

12. Organisation.

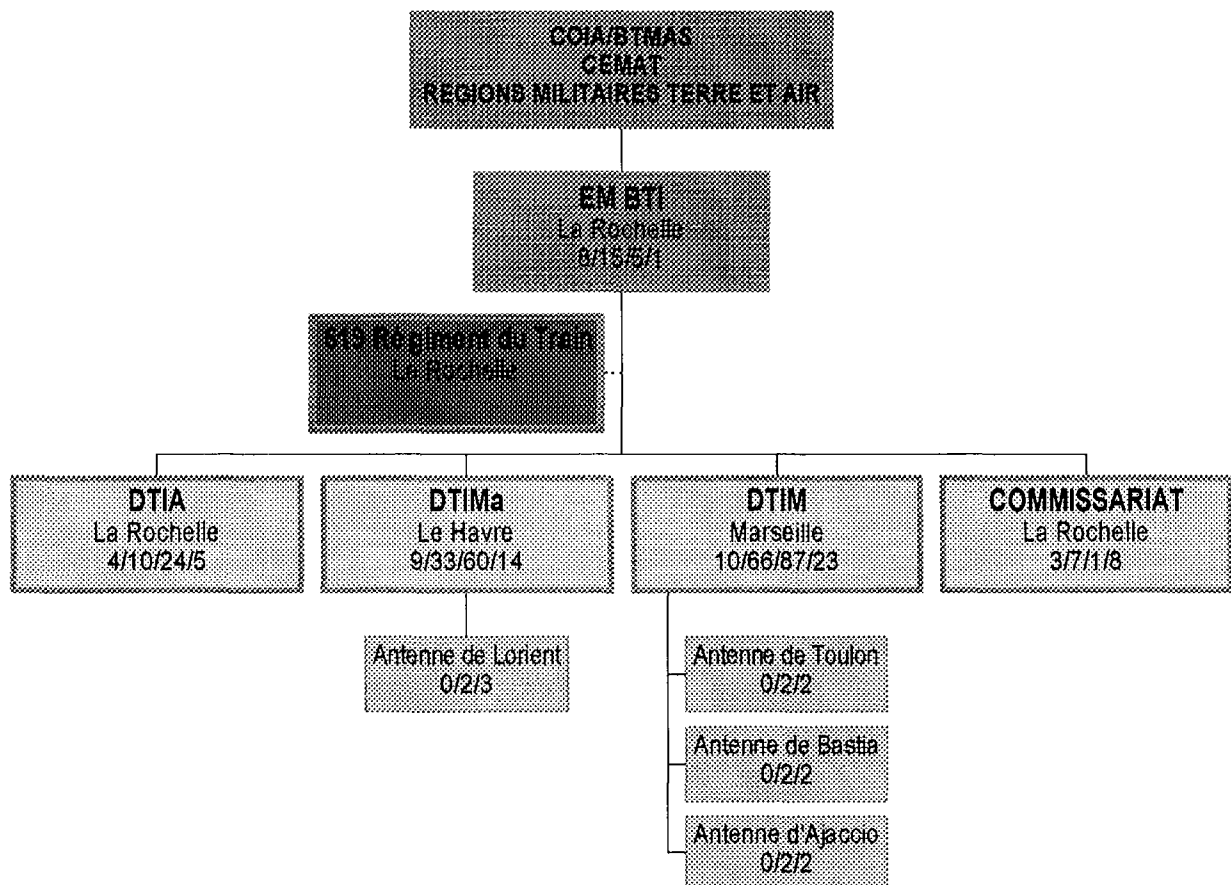
La BTI est composée de (voir Annexe 4 et ses 3 appendices) :

- un échelon de direction installé à La Rochelle, comprenant un état-major et un commissariat (CBTI), corps appartenant à l'armée de l'air.
- de trois districts de transit : le district de transit interarmées Atlantique (DTIA) de La Rochelle, formant corps de l'armée de l'air, le district de transit interarmées Manche (DTIMa) du Havre et le district de transit interarmées Méditerranée (DTIM) de Marseille, tous deux formant corps de l'armée de terre.

Le 519^e régiment du Train, formation de réserve ministérielle, stationnée à La Rochelle, est placée sous commandement opérationnel de la BTI mais dépend organiquement de la CMD (Circonscription Militaire de Défense) de Limoges.

Dans le cadre du SINTROPS, la BTI doit être en mesure d'armer des districts de transit interarmées (DITIM) en métropole, et des détachements de transit interarmées (DETIM) sur un théâtre extérieur.

Actuellement, forte de 315 militaires et de 51 civils elle s'articule ainsi :



Chaque district est articulé de la même façon :

- un état-major avec une section ressources humaines
- un bureau opérations/transit

- des moyens généraux
- un soutien de base.

Le CBTI dispose de quatre divisions :

- commandement (2/2/1/0)
- finances (1/0/0/4)
- administration générale (1/0/0/2)
- informatique (0/4/0/2).

13. Bilans d'activités.

Dans le bilan joint en Annexe 1, on note sur les quatre dernières années, si l'on exclut un pointe d'activités en 1995 et qui correspond à la reprise des activités du CEP (Centre d'Essais du Pacifique), une lente diminution puis une stagnation du trafic de fret par VMC. Ce ralentissement est particulièrement sensible au district du Havre.

De même, il apparaît une chute du tonnage global du fret entre 95 et 96, qui se confirme en 97 et qui correspond à une baisse des activités courantes attachées au soutien des forces stationnées ou prépositionnées outre-mer.

En revanche, le transit maritime pour les opérations extérieures effectué par des navires affrétés à partir de Toulon s'est considérablement accru au début des années 90 avec l'opération Daguet et le conflit bosniaque. En 97, malgré une forte diminution, le trafic restait élevé en raison du maintien de troupes françaises à la S.FOR (Stabilization Force), de l'opération ALBA et de notre retrait de RCA (République Centre Africaine). Le trafic opérationnel, contrairement au trafic régulier est sujet à de plus vastes variations.

Pour le transport de personnels, il faut souligner une stabilisation des effectifs transportés par VMC et une nette diminution du nombre de passagers en transit vers la Corse.

2°Partie: Axes de réflexion et contraintes de l'étude.

21. Les contraintes.

En ce qui concerne la réorganisation de la BTI, un certain nombre de contraintes apparaissent. Il est nécessaire de les prendre en compte et de les intégrer dans le processus de réflexion.

L'exigence primordiale à satisfaire est la capacité de réponse aux différents scénarios de projection définis par le Concept d'Emploi des Forces :

- « déployer à distance avec leur support et leur logistique associée
- 50000 hommes pour prendre part à un engagement majeur dans le cadre de l'Alliance,
- 30000 hommes sur un théâtre avec des relèves partielles (ce qui correspond à un total de 35000 hommes), tandis que 5000 hommes

relevables sont engagés sur un autre théâtre (ce qui correspond à 15000 hommes environ). »

Cette capacité de projection suppose de disposer, d'une part, des moyens pour assurer la projection initiale dans les meilleurs délais, d'autre part, des moyens pour assurer le flux d'entretien logistique pendant toute la durée de/ des opération(s) en cours.

En outre, et de façon permanente, il s'agit de pouvoir traiter le régime courant des OPEX (Opération Extérieure) tel que nous le connaissons à l'heure actuelle, ainsi que le flux d'entretien vers l'outre-mer. A cet égard, la BTI doit être en mesure de fournir des spécialistes du transit sur les divers théâtres d'OPEX. C'est à partir des structures de la BTI que seront armés les DETIM (Détachement de Transit Interarmées).

En liaison avec les exigences énumérées ci-dessus, la permanence des diverses fonctions propres aux spécificités de la BTI est un impératif essentiel. Cela suppose que la BTI dispose de personnels militaires qualifiés sur les divers matériels portuaires et les installations de manutention équipant les navires. Cela signifie également que la BTI conserve une capacité de formation en transit maritime.

La spécificité du « métier » de transitaire maritime aussi bien en situation paix-crise qu'en situation de défense implique a priori de préserver une **structure intégrée** pour le transit maritime pour :

- traiter avec le minimum d'intermédiaires avec les compagnies maritimes,
- constituer et maintenir en autonomie un parc de matériels spécifiques,
- gérer et former le personnel spécialisé indépendamment d'une structure lourde,
- conserver la meilleure réactivité.
- assurer la gestion optimale d'un budget proche de 260 MF en situation courante.

Le mandat donné par l'EMA indique que l'effectif militaire de la future structure de transit maritime devra avoisiner les 200 personnes.

Compte tenu de la réglementation civile sur le transit maritime, les militaires ne peuvent procéder à des opérations de manutention (affrétés en particulier) que dans un port militaire.

Le passage de la situation « paix-crise » à la situation de défense doit être aussi rapide et souple que possible.

22. La problématique.

Le comité d'étude a déterminé quatre points qui conditionnent la réorganisation de la BTI et interviennent dans la problématique de la restructuration.

- Le statut de la BTI

Cet organisme spécifique est actuellement un Organisme Interarmées (OIA) relevant directement du CEMA (Chef d'Etat-Major des Armées) et pour emploi du BTMAS. Faut-il, dans la réorganisation, conserver des corps appartenant à des armées différentes ou seulement quelques personnels pour justifier le statut d'OIA ?

Des propositions ont déjà été faites pour transformer la BTI en un Organisme à Vocation Interarmées (OVIA) relevant de l'armée de terre. Cette mesure qui peut paraître séduisante eu égard au nombre de "terriens" qui servent à la BTI, entraîne de nombreuses implications. Elle risque, à terme, de faire disparaître la spécificité du transit maritime. Cette spécificité pourrait, dans le cas du passage de la BTI en OVIA Terre, se "diluer" dans la structure plus complexe du CFLT (Commandement de la Force Logistique Terrestre) et aboutir ainsi à un alourdissement de la chaîne opérationnelle ?

- Continuité Paix-situation de défense

La structure future de la BTI doit lui permettre de répondre à tous les scénarios ainsi qu'à tous les pics de charges avec ses propres moyens. L'appel aux réservistes ne pourra se faire qu'en situation de défense ou seulement à titre exceptionnel si un effort particulier était demandé à la BTI. Cela suppose donc de conserver une gestion précise des réservistes, à la fois pour la remontée en puissance des antennes et des districts de réserve et pour entretenir la formation des spécialistes sur les matériels spécifiques à chaque complexe portuaire (grutiers, caristes, portiquiers).

- La charge de travail

La charge de travail individuelle est, pour plusieurs raisons, relativement délicate à apprécier. Tout d'abord, elle alterne entre des périodes calmes et des périodes intenses. De plus certaines missions sont exécutées en plus de la mission principale (convoyage, mission de courte durée, charges de garnison ...). De même, les trajets entre les différents sites de la BTI (Le Havre-Lorient, La Rochelle-Lorient, Marseille-Toulon) occupent un temps considérable. Enfin, il faut noter que la charge administrative (dossiers) est très importante au regard du volume transporté.

La charge globale varie entre les districts autant dans la partie VMC que pour les affrétés. Ainsi, en export, Le Havre traite 8 à 9 000 T en VMC pour 16 444 T (dont 8 000T pour la Corse) à Marseille. En ce qui concerne les affrétés, l'antenne de Lorient traite 12 500T (5 navires) au profit du DTIMa et 6 257 T (4 navires) au profit du DTIA. L'antenne de Toulon traite, quant à elle, une charge bien supérieure qui s'élève à 26 161T avec 26 navires (7 Océan Indien, 17 pour l'Adriatique) dont des TCD (Transport de Chaland de Débarquement). Il faut préciser que les missions vers l'Adriatique sont de courtes durée (13 jours) par rapport celles qui vont vers la côte occidentale d'Afrique (6 semaines) ou vers les Antilles-Guyane (7 à 8 semaines).

Plusieurs questions se posent et conduisent à des axes de travail :

- Les missions de **convoyage** sont-elles toutes nécessaires au regard de ce qui est prescrit dans l'instruction ministérielle de référence (IM n°2220/DEF/EMA/EMP.2/DR du 12 avril 1988) ? L'effectif (0/2/4) peut-il

être raisonnablement réduit après modification de l'IM qui « autorise » actuellement une équipe de 6 à 8 personnes pour convoier le fret ?

- Le DTIA a-t-il encore une raison d'être? Il n'utilise plus la voie maritime civile depuis 1994, a systématiquement besoin du 519° RT pour l'emportage et le chargement des affrétés, ainsi que de renfort pour le convoiage et la désignation des ORA (Officier responsable de l'affrètement).

- Comment réduire les **charges de garnison**? En allégeant la réglementation imposée par les CMD? En faisant appel à la sous-traitance ou aux personnels civils pour les tâches de gardiennage et d'alimentation-foyer? En développant la surveillance électronique? Aussi devient-il dans le cas particulier de la BTI de plus en plus nécessaire de **supprimer tous les postes de militaires non indispensables** à l'exécution du métier de transitaire et de son soutien immédiat.

- Les **escadrons de transport et de stockage** des districts ne peuvent-ils transférer la totalité de la mission de chargement (stockage, emportage, brouettage, chargement) des affrétés au 519° RT dont la restructuration paraît avoir été prévue pour ces tâches? Un recours accru aux capacités de transport et de manutention du 519° RT devient donc un impératif majeur.

- Localisation

Le choix de maintenir une unité de la BTI sur un site repose sur la définition d'un seuil d'effectif critique qui doit permettre d'assumer à la fois la charge de travail en période d'activités intenses et les charges de soutien et de garnison. Il apparaît donc que le maintien d'une unité de petite taille sur un site ne paraît pas rentable.

Le DTIMa et le DTIM traitent avec deux sociétés civiles qui ont des bureaux au Havre et à Marseille, CGM pour le Pacifique et Delmas pour l'Afrique. De plus, le DTIMa loue un hangar et une partie de quai sur le port du Havre afin d'être reconnu comme transitaire et ne pas payer de taxes portuaires lors de chaque dépose de conteneurs. Il serait préjudiciable de perdre de tels avantages et de faire cesser de bonnes relations de travail avec des sociétés civiles.

Sur la façade Ouest, les affrètements sont délocalisés par rapport aux deux districts qui constituent les dossiers et par rapport au 519°RT qui fournit la principale main-d'oeuvre. De plus, les affrétés, qui constituent déjà l'activité principale du DTIA et du DTIMa, sont amenés à se développer en raison des coûts avantageux et de leur plus grande fiabilité face aux mouvements sociaux.

Il devient donc nécessaire pour rentabiliser les activités et diminuer les pertes de temps en déplacements, **de regrouper les sites de la façade Atlantique** et d'augmenter la capacité d'affrètement de Lorient (étude en cours au DTIMa).

L'état-major de la BTI est aujourd'hui très éloigné de ses principaux adjoints, DTIMa et DTIM. Cet éloignement porte-t-il atteinte au bon fonctionnement de la BTI? Les moyens modernes de télécommunication compensent-ils ces distances? Il faut cependant noter que les sites du DTIMa et du DTIM ont la capacité d'accueil pour l'EM de la BTI. Le DTIMa gagne de la place en perdant sa station transmission et peut encore en gagner en délocalisant son magasin d'habillement dans un hangar voire en logeant ses cadres célibataires en ville. De même, le DTIM bénéficiera de

place supplémentaire au camp sainte Marthe en raison de la dissolution du 72ème RIMa (Régiment d'Infanterie de Marine) et de l'acquisition des anciens terrains de la société Paul Ricard.

Il est évident que la fermeture d'un ou plusieurs sites impliquera un reclassement des personnels civils y travaillant. Mais il n'appartient pas à cette étude de résoudre ce problème.

23. Etudes prospectives.

Les réflexions s'efforcent de prendre en compte deux perspectives très sérieusement envisagées concernant les fonctions transit et transport maritime :

- l'achat par le Ministère de la Défense de navires Ro-Ro (roll-on, roll-off) pour assurer le transport régulier à la place des navires affrétés,
- l'intégration du 519° RT dans la structure organique de la BTI.

Ces deux perspectives auraient pour but la réalisation d'un puissant organisme intégrant l'ensemble des activités de transit et de transport maritime. L'annexe 7 détaille ces deux perspectives.

3°Partie: Axes de restructuration envisageables.

31. Elaboration des diverses voies possibles.

- Récapitulatif des aménagements structurels envisagés.

Trois grandes voies de réorganisation se dégagent compte-tenu à la fois des exigences et des axes de réflexion que le comité d'études mis en exergue.

Voie n°1 : Tout en conservant l'organisation actuelle de la BTI avec un EM (+CBTI) et trois districts, réduire harmonieusement les effectifs dans chacune des entités.

Voie n°2 : Instauration d'un pôle national de transit maritime centré sur le site de Marseille/Sainte-Marthe et de Toulon/Arsenal. Ce pôle serait complété par des antennes réduites.

Deux variantes pour la voie 2 (pôle national):

solution 2.1: l'antenne de Lorient est maintenue pour le traitement des affrétés vers la Côte Occidentale d'Afrique (COA) et Antilles-Guyane (AG); maintien d'antennes réduites au Havre et en Corse.

solution 2.2: l'antenne de Lorient n'est plus activée en permanence; Toulon est le seul port pour le traitement courant des affrétés; maintien d'antennes réduites au Havre et en Corse.

Voie n°3 : réduction du nombre des districts de trois à deux, par la création d'un grand « district Atlantique » qui regroupe les activités Manche et Atlantique, tout en conservant la configuration actuelle pour le district Méditerranée (DTIM).

Quatre variantes :

solution 3.1: le district de La Rochelle est supprimé. Implantation à Lorient de la base du grand district Atlantique. Le Havre conserve essentiellement un service VMC (maintien de l'aspect commercial et des capacités de transport et de manutention).

solution 3.2: le district de la Rochelle est supprimé, ainsi que l'implantation de Lorient. Le PC du grand district Atlantique est implanté au Havre, avec l'aménagement d'un quai militaire dans le port.

solution 3.3: le district de La Rochelle est supprimé. Le PC du grand district Atlantique est implanté au Havre, avec une antenne à Lorient pour le traitement des affrétés.

solution 3.4: le PC du grand district Atlantique est activé à La Rochelle, où un quai militaire est aménagé. L'antenne de Lorient est supprimée, le Havre conserve une antenne qui traite uniquement la VMC (prise en compte de l'aspect commercial et des problèmes de transport et de manutention).

32. Analyse des différentes voies.

-321. Analyse de la voie numéro 1: "trois districts, réduction générale des effectifs".

Avantages.

Les avantages de cette solution tiennent essentiellement à :

- maintien de la structure actuelle dont l'efficacité a fait ses preuves,

- facilité de passage de la situation « paix-crise » à la situation « de défense ».

Difficultés.

L'examen des tâches à assurer dans chaque district et des effectifs décrits par le DUO (Document Unique d'Organisation) 1998 montre qu'au-dessous d'un certain seuil d'effectifs, qu'il s'agisse des échelons administratifs ou des escadrons de transport et manutention, il n'est plus possible d'assurer la permanence de toutes les fonctions et de fournir un travail efficace.

On se rend également compte que seule une réduction importante des effectifs des escadrons de transport et manutention dans les ports permettrait de rentrer dans l'enveloppe accordée de 200 militaires pour l'ensemble de la BTI. A ce moment-là, les opérations de transport et manutention portuaires devraient être systématiquement assurées par des détachements temporaires ou permanents du 519° RT.

Enfin, une réduction notable des effectifs pour les districts du Havre et de Marseille entraînerait une surcharge en tâches de soutien par rapport à la mission essentielle de transit. Ainsi, dans le cas d'une réduction des effectifs, un recours systématique à la sous-traitance pour la plupart des tâches de soutien serait nécessaire. Il permettrait de préserver la viabilité opérationnelle du site.

-322. Analyse de la voie numéro 2: "Instauration d'un pôle national de transit maritime".

Le principe d'organisation de cette voie est décrit ci-dessous.

Le site de Marseille/Sainte-Marthe constituerait le pôle national de transit maritime. Il regrouperait:

- tous les services administratifs pour l'organisation et le suivi de l'affrètement et de la VMC;
- la majeure partie des équipes de transport et de manutention;
- une grande partie du matériel de transport et de manutention.

Sur les autres sites ne seraient conservées que des antennes techniques et/ou commerciales réduites pour:

- faciliter les démarches avec les compagnies maritimes;
- assurer la réception et le conditionnement des marchandises destinées à la VMC.

Dans cette solution, il serait fait très largement appel aux pelotons de transport et de manutention du 519°RT pour le traitement des affrétés.

Avantages assurés par cette solution.

- regroupement des échelons administratifs (affrètement, suivi de la VMC), d'où une rationalisation des tâches ;
- réduction des charges de soutien par la diminution de l'importance des implantations ;

- optimisation de l'emploi du personnel BTI dans les tâches spécifiques du transit.

Inconvénients.

- risque d'une moins bonne continuité d'action pour la VMC dans les ports où l'antenne sera réduite ;
- organisation du suivi de la maintenance du matériel de manutention stationné dans les antennes ;
- contraintes de maintien de la qualification des équipes de grutiers et portiquiers dans les ports à antenne réduite;
- délais de réactivation des districts et antennes de réserve pour le passage en situation de défense.

Cette voie peut se développer selon deux variantes essentielles qui s'articulent autour des constantes suivantes :

- le pôle national de transit maritime est situé à Marseille/Sainte-Marthe,
- une antenne technique et commerciale de taille minimale est conservée au Havre pour le traitement de la VMC,
- l'antenne de Toulon est conservée,
- maintien d'une antenne en Corse,
- plus aucune implantation à La Rochelle.

Remarques générales concernant la voie n°2 :

- la présence permanente à Marseille d'un (voire deux) pelotons du 519° RT serait très probablement nécessaire;
- pour cette voie numéro 2, la difficulté consisterait à organiser au meilleur coût le soutien de l'antenne du Havre en faisant largement appel à la sous-traitance pour la restauration et l'entretien des infrastructures;
- l'antenne subsistant au Havre constituerait dans tous les cas, le noyau adapté pour la réactivation du district Manche en situation de défense. La mobilisation sur la façade Atlantique posera davantage de problèmes.

Solution 2.1: Maintien de l'antenne de Lorient, structures réduites au Havre et en Corse.

Maintien de l'antenne de Lorient pour le traitement des affrétés vers la côte occidentale d'Afrique (COA) et la zone « Antilles Guyane »(AG).

Avantages:

- souplesse pour l'accueil des affrétés en cas de flux d'affrètement important;
- temps de transit optimal vers AG,
- intérêt de conserver une emprise sur la façade Atlantique pour organiser aisément une remontée en puissance (crise aiguë ou passage en situation de défense);
- disposer en permanence de deux implantations sur les sites militaires (Toulon et Lorient).

Inconvénient :

- la préparation des affrétés au départ de Lorient nécessiterait de nombreux déplacements Marseille, Lorient. Un palliatif à cet inconvénient consisterait à l'affectation permanente d'une « équipe administrative » à Lorient. A ce moment-là, seul l'ORA serait amené à se déplacer. Toutefois il est probable que l'on perdrait un peu en qualité de la préparation initiale de l'affrètement

Solution 2.2

Un seul port pour le traitement des affrétés Toulon, Lorient n'étant activé qu'en cas de pointe de trafic.

Avantages:

- optimisation de l'emploi du personnel regroupé pour l'essentiel sur un pôle, en particulier pour la gestion des ORA et des convoyeurs,
- rationalisation des tâches administratives liées à l'affrètement.

Inconvénients:

- risque de saturation fréquente des aires de stockage et de manutention réservées aux affrétés à Toulon,
- délai d'activation de Lorient en cas de nécessité,
- transit Toulon => AG allongé par rapport à un appareillage des affrétés à partir de Lorient.

-323. Analyse de la voie numéro 3, un district « Atlantique - Manche », un district Méditerranée.

Dans cette voie deux districts de transit maritime seraient conservés en correspondance avec les régions maritimes :

- un district Atlantique,
- un district Méditerranée basé à Marseille,

Pour cette voie, la question de l'emplacement de l'état-major de la BTI reste en suspens. Il pourrait s'intégrer au sein d'un district ou être parfaitement autonome.

Les possibilités et variantes offertes par cette voie sont décrites ci-après.

Méditerranée :

On conserverait la situation actuelle :

- EM et base du district à Marseille,
- antenne permanente à Toulon,
- antenne permanente en Corse (un bureau à Bastia et un à Ajaccio).

Atlantique :

Plusieurs variantes seraient envisageables dans une optique d'optimisation des infrastructures et de l'emploi du personnel.

Solution 3.1

Suppression du district basé à La Rochelle. Activation d'une base de district avec un maximum de moyens dans l'arsenal de Lorient, le Havre restant une antenne commerciale avec des moyens de transport et de manutention réduits.

Avantages:

- cette solution permet de minimiser les mouvements de personnels entre le Havre et Lorient pour la préparation des affrétés,
- elle réduit les charges d'infrastructure au Havre,
- et permet de profiter de l'environnement de soutien militaire de l'arsenal de Lorient

Inconvénients:

- les possibilités d'implantation sont limitées dans l'arsenal de Lorient tant pour les locaux administratifs et l'hébergement que pour les parkings,
- nécessité de déménager un état-major de district du Havre vers Lorient.

Solution 3.2

Suppression du district basé à La Rochelle. Compte-tenu de la dimension et de l'excellent état de l'emprise du Havre, suppression de l'antenne de Lorient, et activation au Havre de l'état-major de district Atlantique; création d'un quai militaire au Havre pour le traitement des affrétés jusqu'ici traités à Lorient.

Avantages:

- optimisation de l'infrastructure et de l'emploi du personnel au Havre

Inconvénients

- coût de réalisation du quai militaire,
- risque de blocage des écluses du Havre en cas de conflit social,
- dans le contexte de la montée en puissance du projet « port 2000 » au Havre, l'activation dans l'enceinte du port autonome d'un « quai militaire » semble à la fois peu réaliste peu opportune. Elle demanderait une coordination interministérielle complexe,
- absence d'une antenne permanente sur la façade Atlantique, ce qui complique une éventuelle mobilisation.

Solution 3.3

Suppression du district de La Rochelle. Activation au Havre de l'état-major du district Atlantique, avec une antenne à Lorient.

Avantages:

- rationalisation des moyens avec la suppression du district de la Rochelle, sous-employé, et la rentabilisation de l'emprise du Havre,
- transition facile entre la structure BTI actuelle et le structure envisagée.
- maintien d'une implantation sur les sites portuaires de Lorient et du Havre.

Inconvénients:

- nécessité de déplacements fréquents du personnel du Havre vers Lorient pour la préparation des affrétés,
- importance des charges de soutien pour le site du Havre compte-tenu de son isolement par rapport aux organismes militaires fournissant des soutiens (ERM, hôpitaux militaires, magasins de subsistance...).

Solution 3.4

Création d'un district Atlantique-Manche avec son PC à la Rochelle et une antenne pour la VMC au Havre. Suppression de l'antenne de Lorient et création d'un quai militaire à La Rochelle-La Pallice.

Avantages:

- rationalisation du traitement des affrétés (les déplacements de personnel sont réduits),
- diminution du nombre d'antennes pour la Manche et l'Atlantique,
- renforcement du rôle de La Rochelle comme pôle de transit maritime Atlantique(BTI, 519° RT).

Inconvénients:

- coût de réalisation du quai militaire à la Rochelle,
- desserte routière et ferroviaire de ce quai très moyenne. Elle serait à améliorer. Ceci nécessitera des investissements et une concertation inter-ministérielle.

33. Emplacement de l'état-major de la BTI / COTIM. Subordination de la BTI.

En fonction des solutions de restructuration envisagées, diverses possibilités concernant la subordination organique et l'emplacement de l'EM/BTI - COTIM sont à examiner.

Il existe à cet égard **une alternative essentielle** :

- la BTI reste une entité organiquement autonome,
- la BTI devient une division spécialisée au sein d'un grand état-major.

Toutefois, quelle que soit l'option choisie, il s'agit de préserver l'unité fonctionnelle de la BTI, garante de l'efficacité du transit maritime.

331. La BTI demeure rattachée à l'Etat-Major des Armées.

a) **maintien de l'EM BTI à la Rochelle**: cela est envisageable à priori pour les solutions 1.0 (réduction d'effectifs) et 3.1 à 3.4 (création de deux districts); pour les solutions 2.1 et 2.2, qui proposent la création d'un pôle national de transit maritime, cela n'aurait guère de sens.

Avantages:

- éviter un déménagement de l'EM BTI,

- conserver la proximité entre l'EM BTI et le 519° RT. C'est particulièrement important pour toute l'organisation de la formation au transit maritime.

Inconvénients:

- pour les solutions 3.1 à 3.3, qui prévoient la suppression du district basé à la Rochelle, on se retrouverait en fait avec un état-major éloigné de toutes les unités sur lesquelles il exerce l'autorité. En outre, cela conduirait à maintenir, pour moins de 30 personnes, une infrastructure BTI au quartier Renaudin de la Rochelle.

b)implantation de l'EM BTI au Havre: Cette hypothèse serait à priori envisageable pour les solutions 3.2 et 3.3. L'idée directrice est d'équilibrer en effectifs les deux grands pôles du Havre et de Marseille; l'état-major étant intégré au pôle où l'effectif et le trafic sont les moins importants.

Avantage:

-réduction du nombre des infrastructures et des besoins en soutiens

Inconvénients:

- création d'un déséquilibre fonctionnel entre les deux districts,
-réduction probable de l'autonomie de décision du commandant du district du Havre,
- les instructeurs, provenant de l'état-major BTI, sont éloignés de La Rochelle, où se déroulent divers stages pratiques concernant le transit. Cet inconvénient est à relativiser car les stagiaires passent en réalité peu de temps au 519°RT.

c)Implantation de l'EM-BTI à Marseille: cela serait a priori envisageable pour les solutions de la voie 2 et les hypothèses 3.1 à 3.3. L'idée directrice est alors de placer l'état-major à proximité immédiate du pôle le plus actif pour la projection, cela afin de gagner en efficacité de commandement, en situation d'OPEX notamment.

Pour les solutions 2.1 et 2.2:

Avantage: on obtient une bonne intégration fonctionnelle de l'état-major de la BTI sur le pôle opérationnel majeur de la projection.

Inconvénient: les instructeurs, provenant de l'état-major, sont loin de la Rochelle où se déroulent divers stages pratiques concernant le transit.

Pour les solutions 3.1 à 3.3:

Avantage: réduction du nombre des infrastructures et des besoins en soutiens.

Inconvénients:

- création d'un déséquilibre fonctionnel entre les deux districts,
- réduction probable de l'autonomie de décision du commandant du district de Marseille,
- les instructeurs sont éloignés de La Rochelle, où se déroulent divers stages pratiques concernant le transit.

332 La BTI devient une division spécialisée d'un grand état-major organique de force.

a) **L'EM /BTI serait intégré au sein du CFLT** à Montlhéry, la BTI devenant une division spécifique du CFLT.

Avantage: continuité de la conduite des opérations de transit entre la phase terrestre et la phase maritime. C'est important lorsque l'on sait que plus de 50 % du transit maritime s'effectuent au profit de l'armée de terre.

Inconvénients: On créerait ainsi une division « transit maritime » atypique, non intégrée à la division transit du CFLT. Du point de vue opérationnel cela pourrait également représenter l'introduction d'un échelon de commandement supplémentaire (le CFLT) entre le COIA et le COTIM.

b) **L'EM BTI / COTIM serait intégré à l'état-major du commandant en chef** pour la Méditerranée **CECMED** et en constituerait une division spécifique.

Avantage: bonne intégration de la fonction transit maritime dans le cadre de la projection de forces compte tenu du caractère prépondérant de la façade Méditerranée pour la projection par voie maritime.

Inconvénients: la subordination organique à CECMED serait délicate pour un organisme comportant 80% de personnel « terre ».
- Sur le plan opérationnel introduction éventuelle d'un échelon de commandement supplémentaire (CECMED) entre le COIA et le COTIM.

Remarque: avec un EM/BTI basé à Montlhéry ou à Toulon, les instructeurs provenant de l'état-major seraient éloignés de La Rochelle où ils encadrent divers stages pratiques sur le transit.

4° Partie: La solution proposée par le groupe d'étude.

41. Les impératifs.

Avant d'énoncer la solution proposée, le comité d'étude a considéré que trois éléments constituaient des impératifs qu'il convenait de préserver.

- Le transit maritime est spécifique.

Le transit maritime est une spécialité particulière, qui nécessite des structures et des savoir-faire propres. Il ne peut être comparé aux autres formes de transit, qui bénéficient de l'appui des structures de commandement territoriales pour effectuer leurs missions (Bureau Mouvement Transport des RMD pour les transits de surface,

escales pour les transits aériens). Cette spécificité doit être préservée et elle ne peut l'être qu'en maintenant l'autonomie de la BTI. Une intégration dans un grand commandement existant priverait la BTI de l'indépendance dont elle a besoin et reviendrait à considérer que le transit maritime est similaire aux autres formes de transit. Le comité d'étude se prononce pour le maintien de la structure de commandement actuelle, qui est un gage d'efficacité opérationnelle.

- Maintien du statut actuel d'OIA.

Dans le même ordre d'idées, il apparaît judicieux de ne pas modifier le statut actuel de la BTI. En effet, en étant OIA, la BTI se trouve placée sous la subordination directe pour emploi du CEMA. Cela facilite la chaîne de commandement du transit maritime. L'EMA peut intervenir directement dans le commandement d'une opération à travers le COIA et le BTMAS. Le groupe considère que le maintien du statut actuel préserve la "souplesse" et la capacité de réaction, qui sont nécessaires pour un organisme chargé de la projection des forces de toutes les armées.

- Maintien d'un commissariat au sein de la BTI.

Le CBTI, qui dans les propositions du groupe ne dépasse pas un effectif de 19 personnes, gère les finances des transits et les opérations d'affrètement. Il s'occupe également de régler les opérations administratives de fonctionnement de la base. Le CBTI gère un budget important. Il contribue à laisser une grande initiative et liberté d'action au général commandant la BTI. Bien qu'il serait possible de transférer les missions du commissariat vers un organisme central du commissariat d'une des trois armées ou vers la Direction des Services Financiers (DSF), le groupe d'étude se prononce pour le maintien d'une structure de commissariat au sein de la BTI. En effet, dans le cas d'un transfert de responsabilité, les gains en effectifs sont faibles alors que les contraintes sont importantes: manque d'autonomie, augmentation des délais de réaction, gestion plus technocratique des opérations d'affrètement, manque de connaissance du milieu maritime... En outre, il sera toujours nécessaire de maintenir une structure administrative de liaison au sein de la BTI, ce qui limitera les gains d'effectifs.

Le comité d'étude se prononce donc pour le maintien des trois éléments suivants:

- un état-major autonome et non intégré dans une autre structure de commandement,
- le statut d'OIA,
- un commissariat autonome au sein de la BTI.

42. Les critères de choix.

Les trois voies évoquées dans la troisième partie de l'étude permettent d'atteindre le volume des effectifs autorisés et peuvent toutes paraître intéressantes à mettre en oeuvre. Toutefois, pour pouvoir effectuer un choix, il faut procéder de manière plus méthodique. Le comité d'étude a donc élaboré une matrice de critères qui permettent de classer les trois voies.

Les critères qui ont été retenus sont les suivants:

- Efficacité opérationnelle.
- Facilité du passage de la situation de paix vers la situation de crise ou de guerre.
- Gains en effectifs.
- Autonomie en terme de soutien.
- Chaîne de commandement.
- Coût de la réorganisation:
 - restauration-alimentation,
 - frais de garde (gardiennage),
 - fonctionnement courant.
- Frais de déplacement.
- Conduite de la transition.
- Efficacité de l'organisation du travail.

Ces critères concernent les différents problèmes qui peuvent se poser dans le cadre de la réorganisation de la BTI. Affectés d'un coefficient, ils permettent d'établir un classement entre les différentes voies proposées. Il faut préciser que le groupe d'étude a jugé que le critère du passage de la structure de paix vers celle de défense revêt une importance capitale et il considère donc que la solution proposée doit permettre facilement cette transition.

La **voie 1**, qui consiste à laisser en place la structure actuelle de la BTI et à procéder à une réduction des effectifs en procédant à un "toiletage" ne semble pas bonne.

Cette solution permet de rentrer dans le cadre des 200 personnes militaires autorisées, mais elle obère de manière importante la capacité opérationnelle de la BTI. En réduisant les effectifs dans les différentes cellules, on procède à une réduction des personnels qui peut provoquer un "gel" de la capacité de travail et de réaction. En effet, du fait des absences diverses (permissions, convoi, ORA...), il est souvent nécessaire de disposer de deux personnes par bureau, l'une pouvant suppléer l'autre en cas d'absence. C'est particulièrement vrai à la BTI où les absences dues à des missions de cadres sont nombreuses. Cette solution met en difficultés certains sites, en particulier celui du Havre, qui n'aura plus suffisamment de personnel et il devra choisir entre son activité de transit et son soutien.

Le comité ne retient pas cette hypothèse et ne l'a donc pas étudiée de façon plus précise.

La **voie 2** proposait la création d'un site national de transit maritime. Ce pôle aurait pu s'installer à Marseille et à partir de cette ville desservir les installations portuaires sur lesquelles des activités de transit auraient eu lieu. Le principe de cette voie est de mettre l'EM/BTI, les structures administratives et les différents bureaux à Marseille et de provoquer des déplacements de personnels pour les opérations portuaires. Des antennes réduites sont maintenues. Cette localisation à proximité du site de la Zone de Regroupement et d'Attente (ZRA) de Miramas, qui est unique en France, permettait de placer la BTI près de sa zone d'activité majeure actuelle.

La voie 2, dans l'étude du comité, comprend un effectif de 212 personnels militaires. Les employés civils seraient au nombre de 43 (voir annexe 2, qui indique une répartition des personnels par cellules).

La voie du pôle unique est très satisfaisante en temps de paix, car elle rationalise la fonction du transit maritime. Le comité d'étude n'a pas retenu cette solution, car elle ne permet pas dans sa forme la plus simple et la plus proche de l'esprit du pôle unique, un passage aisé vers la situation de défense. Pour être parfaitement opérationnel, il faudra maintenir des antennes sur la façade Atlantique. Ceci nécessitera du personnel et des déplacements fréquents. En l'état actuel de la situation du trafic et des emplacements de chargement, cette solution n'est pas très réaliste et fonctionnelle. Avec le maintien d'antennes à Lorient et au Havre, elle se rapproche beaucoup de la voie 3, qui est celle que le comité d'étude propose de retenir.

La solution du pôle unique pourrait devenir très intéressante dans une optique de bouleversement complet de l'organisation du transit maritime. Tous les navires devraient être chargés à partir des installations de Toulon et de Marseille. Les autres installations portuaires seraient abandonnées. Ainsi une rationalisation des tâches aurait lieu et des gains significatifs de personnels pourraient être réalisés. Cette hypothèse est concevable, mais nécessite des aménagements et ne provoque pas de pertes de temps, mais il n'appartient pas au comité d'étude de la mettre en place, il propose simplement cette piste de recherches.

43. La solution proposée.

Le groupe de stagiaires du CID propose de retenir la **voie 3** comme base pour la réorganisation de la BTI en temps de paix (l'annexe 5 et ses trois appendices indique l'organigramme et l'implantation géographique de cette proposition et l'annexe 3 donne la structure de la BTI). Cette solution propose une structure de la BTI dans laquelle l'EM serait jumelé avec le commissariat et où deux districts, un pour la façade Atlantique et un autre pour la Méditerranée, seraient créés.

Le comité d'étude a retenu cette voie, car, outre le fait qu'elle soit adaptée au fonctionnement du transit maritime, elle répond à trois préoccupations majeures:

- elle permet d'atteindre des gains d'effectifs conséquents par rapport à la structure actuelle,
- elle autorisera un fonctionnement rationnel et efficace de l'ensemble de la base,
- le passage de la situation de paix vers la situation de défense, ainsi que la transition de la structure actuelle vers la structure future sont aisés.

Le comité d'étude a pris position sur deux aspects essentiels concernant la réorganisation:

- l'emplacement du PC de la BTI
- et la réorganisation des districts.

L'annexe 3 jointe indique la répartition des effectifs dans les différents postes de la nouvelle structure. Le comité d'étude ne propose pas d'affectation des postes par armée, mais il est évident que chacune des trois armées devra fournir des cadres et des militaires du rang pour armer la portion centrale de la BTI et les districts.

Réorganisation de l'état-major et du CBTI.

L'état-major de la BTI que le comité d'étude propose de jumeler avec le commissariat est maintenu à La Rochelle au quartier Renaudin. La BTI reste commandée par un officier général.

Le PC d'un effectif de 10/13/5/1 est en mesure d'assumer les fonctions de commandement de l'ensemble de la base à travers le COTIM (Centre opérationnel des Transits Interarmées Maritimes).

L'annexe 8 indique la manière dont le comité d'étude conçoit la gestion des réserves.

Le commissariat de la BTI d'un effectif de 3/7/1/8 est un organisme qui demeure à la disposition du commandant de la BTI. Il est commandé par un officier du corps des commissaires de l'armée de l'air. Cette mesure contribue à renforcer le caractère interarmées de la base. Regroupé avec l'EM de la base, le CBTI donne une grande autonomie et liberté de manoeuvre au commandant de la BTI. Il exécute les tâches administratives, financières et comptables nécessaires à l'accomplissement de la mission de transit maritime confiée à la base. Le comité d'étude estime que la présence d'un commissariat au sein de la BTI est nécessaire car elle permet des gains de temps surtout pour toutes les procédures de passation de marchés et d'affrètement.

La présence de l'EM/BTI et du 519°RT à La Rochelle représente également un avantage pour les différentes formations de transit assurées par la BTI. Ainsi les stagiaires sont à proximité du régiment chargé des transbordements.

Le maintien de l'EM-BTI et du CBTI à La Rochelle est possible car l'implantation existe et ne nécessite pas d'aménagement particulier. Le 519° RT, présent sur la garnison de La Rochelle, pourra assurer la fonction de corps support de ces deux entités.

Pour alléger la charge de soutien du corps support, surtout en matière de gardiennage du quartier Renaudin, il conviendra d'étudier une solution de surveillance par moyens vidéo ou de sous-traitance du gardiennage à une société civile. Cette mesure permettra de réduire fortement la part de soutien de la formation support.

Concernant le 519°RT, le comité propose de placer cette formation sous autorité directe du commandant de la BTI. Cette mesure répond à un souci de pragmatisme et de rationalisation. En effet la BTI et le 519°RT couvrent le même domaine d'expertise, qui est celui du transit maritime. Il semble judicieux de laisser le régiment de l'armée de terre chargé du transbordement maritime sous les ordres du général qui commande le transit maritime.

Réorganisation des districts.

Le comité d'étude propose également de réorganiser la BTI en s'appuyant sur la structure actuelle et de créer deux districts:

- un district Atlantique au Havre,
- un district Méditerranée à Marseille.

Pour préserver les capacités de réaction et de fonctionnement, il s'avère nécessaire de maintenir une antenne à Lorient et une antenne à Toulon ainsi qu'en Corse.

Ces districts s'installeraient dans les bâtiments actuels du DTIMa et du DTIM à Lorient, au Havre, à Marseille et à Toulon.

Les deux districts seront articulés d'une façon pratiquement identique (le tableau joint en annexe 3 indique la proposition de structure formulée par le comité d'étude).

Les districts comprendront:

- un état-major,
- un bureau OPS/transit,
- une section commerciale
- un peloton de transport/manutention/stockage,
- des moyens généraux.

La modification majeure de cette proposition par rapport à la structure existante réside dans la réduction significative des effectifs et des moyens des pelotons de transport/manutention/stockage. Cette diminution est possible car le groupe s'appuie sur la structure 2002 du 519°RT, qui disposera de deux escadrons portuaires à trois pelotons chacun (voir annexe 6). Chaque peloton portuaire peut traiter un bateau, ainsi les deux escadrons portuaires pourront prendre en charge simultanément 6 bateaux sur les sites de chargement/déchargement. A l'horizon 2002, le 519°RT disposera d'une capacité portuaire très importante, qui lui permettra de renforcer efficacement les districts. Le groupe suggère qu'un peloton organique de transport/manutention/stockage soit maintenu au sein de chaque district. Ce peloton donnera à chaque district une autonomie dont il a besoin pour ne pas être dépendant en permanence du 519°RT.

Dans chaque district, le comité d'étude a réduit les personnels de telle manière que la mission puisse être effectuée. Par implantation géographique, un nombre important d'officiers est laissé en place pour permettre de fournir les ORA.

En ce qui concerne le commandement des districts, le groupe propose de confier le commandement de l'un des districts à l'armée de terre et de l'autre à l'armée de l'air. Ainsi l'aspect interarmées de la base est préservé. Les officiers de marine serviraient essentiellement à l'EM/BTI en tant qu'experts "marine".

Le "coeur" de chaque district est constitué par le bureau OPS/transit, qui assure la continuité des acheminements par voie maritime entre la métropole et l'outre-mer.

Solutions complémentaires pour gagner des effectifs.

Au sein des deux districts créés, il sera intéressant, à l'avenir, d'étudier des mesures qui allégeront les charges de soutien et qui permettront encore de gagner davantage d'effectifs.

La première voie qui peut être explorée est celle du gardiennage des installations, qui pourrait être confié à une société civile ou s'effectuer par vidéo-surveillance.

La seconde piste serait celle du soutien en alimentation. Là aussi l'appel à des sociétés civiles autorisera des gains en effectifs (environ 10 personnes).

La troisième voie pourrait être celle du support de la maintenance technique, qui pourrait être transférée à un organisme important se trouvant à proximité de chaque district. (Compagnie de moyens généraux de la future Région Terre de Marseille, groupement de gendarmerie du Havre).

L'étude de ces voies fait l'objet de nombreuses études dans les armées, le comité ne les intègre pas dans son étude, il s'est simplement contenté de les évoquer.

Conclusion:

La BTI possède un savoir-faire "précieux", celui du transit maritime, qu'il n'est pas possible de comparer pour des raisons d'organisation territoriale aux transits de surface ou aérien. Il est nécessaire de conserver ce savoir-faire, car il permet de réaliser les objectifs de projection définis par le Concept d'Emploi des Forces.

Toutefois, en réorganisant la façade Atlantique et en impliquant davantage le 519° RT dans les opérations portuaires, il est possible de ramener les effectifs de la BTI à 220 militaires sans obérer la capacité opérationnelle de la base.

Le groupe d'étude des stagiaires du CID propose de laisser l'état-major et le commissariat de la BTI à La Rochelle et de mettre en place deux districts sensiblement identiques: un district Atlantique au Havre et un district Méditerranée à Marseille. Alors que la mission du district de la Méditerranée ne serait pas profondément modifiée, celle du Havre prendrait en compte les activités de toute la façade maritime occidentale de la France. Dans l'organisation proposée l'escadron de transport et de manutention de chaque district est réduit à un peloton et le 519° RT participe davantage aux opérations de chargement et de déchargement des bateaux.

La solution retenue par le groupe préserve la capacité opérationnelle de la BTI et elle est réalisable au moindre coût. Elle permet, en outre, un passage aisé de la situation de paix à celle de crise et elle maintient une présence de la BTI dans les principales implantations portuaires françaises. Facile à mettre en oeuvre, elle assure une transition aisée entre la structure actuelle et celle du futur.

Liste des abréviations utilisées.

AG	Antilles-Guyane.
BTI	Base de Transit Interarmées.
BTMAS	Bureau des Transports Maritimes, Aériens et de Surface.
CBTI	Commissariat de la Base de Transit Interarmées.
CEMA	Chef d'Etat-Major des Armées.
CEP	Centre d'Essais du Pacifique.
CFLT	Commandement de la Force Logistique Terrestre.
CID	Collège Interarmées de Défense.
CMD	Circonscription Militaire de Défense.
COA	Côte Occidentale de l'Afrique.
COIA	Centre Opérationnel Interarmées.
COTIM	Centre Opérationnel des Transits Interarmées Maritimes.
DSF	Direction des Services Financiers.
DTIA	District de Transit Interarmées Atlantique.
DTIM	District de Transit Interarmées Méditerranée.
DTIMa	District de Transit Interarmées Manche.
DUO	Document Unique d'Organisation.
EM	Etat-Major.
EMA	Etat-Major des Armées.
EMAT	Etat-Major de l'Armée de Terre.
EMM I	Etat-Major de la Marine.
ERM	Etablissement Régional du Matériel.
OIA	Organisme Interarmées.
OPEX	Opération Extérieure.
ORA	Officier Responsable d'un Affrété.
OVIA	Organisme à Vocation Interarmées.
PARTIN	Organisme en Participation Interne.
PC	Poste de Commandement.
RCA	République Centre Afrique.
RIMa	Régiment d'Infanterie de Marine.
RMD	Région Militaire de Défense.
RT	Régiment du Train.
S.FOR	Stabilization Force.
SINTROPS	Système Interarmées des Transits Opérationnels.
TCD	Transport de Chalands de Débarquement.
ZRA	Zone de Regroupement et d'Attente.

Annexe 1 : Bilans d'activités 1995, 1996 et 1997.

EXPORT

	1995		1996		1997	
	VMC	Affrétés	VMC	Affrétés	VMC	Affrétés
Le Havre DTIMA						
Pacifique			10 418 T		8 981 T	
COA		12 338 T	170 T	12 947 T	36 T	12 539 T
Divers			20 T		18 T	
Total	22 604 T	12 338 T	10 608 T	12 947 T	9 035 T	12 539 T
La Rochelle DTIA				9 258 T		7398 T
A-G		9 997 T				
Total		9 997 T		9 258 T		7398 T
Marseille DTIM						
Océan Indien	8 355 T	15 794 T	495 T	10 083 T		
Adriatique		21 168 T		2 850 T		
Corse	13 424 T		8 379 T			
Divers			7 469 T			
Total	21 779 T	36 962 T	16 343 T	12 933 T	16 444 T	26 161 T
Total général	44 383 T	59 297 T	26 951 T	35 138 T	25 479 T	46 098 T

IMPORT

	1995		1996		1997	
	VMC	Affrétés	VMC	Affrétés	VMC	Affrétés
Le Havre DTIMA						
Pacifique			1 025 T		685 T	
COA				3 735 T		3 579 T
Divers			362 T		2 T	802 T
Total			1 387 T	3 735 T	687 T	4 381 T
La Rochelle DTIA						1300T
A-G				2 748 T		
Total				2 748 T		1300 T
Marseille DTIM						
Océan Indien				4 147 T		
Adriatique				5 623 T		
Corse			6 345 T			
Divers			402 T			
Total			6 747 T	9 770 T	8 062 T	23 683 T
Total général			8 134 T	16 253 T	8 749 T	29 364 T

BILAN DES ACTIVITES DE LA BTI

ANNEES	1994	1995	1996	1997
TONNES (trafic courant et OPEX)	102 051 T	107 261 T	111 189 T	
TONNES (trafic courant)	83 040 T	86 093 T	76 054 T	89 476 T

Annexe 2: Pôle national de transit maritime.

	off.	s-off	EVAT	civil	observations
SOLUTION "POLE NATIONAL DE TRANSIT MARITIME"	28	107	77	43	
commandement de la BTI	3	11	2	3	
cdt de la BTI	1				
chef d'état-major	1				
secrétariat / cabinet	0	2		2	
ressources humaines / chancellerie	1	3	0	1	
gestion réserves	0	2	0	0	
informatique/trans	0	4	2	0	
Commissariat de la BTI	3	6	0	8	
directeur	1				
directeur adjoint	1				
secrétariat	0	2	0	0	
division finances	0	1	0	4	
division adm. générale	1	0	0	2	
division informatique	0	3	0	2	fonct. cat B
spécialiste INFO MTA					
off de programme info					
analyste programme					
programmeurs pupitreurs					
BOT pôle national	14	49	43	7	
commandement	2	4	4	0	
chef adjoint					
secrétariat BOT					
division ops / COTIM	5	6	2	0	
section affrétés	2	6	6		
chef					
adjoint					

Annexe 2: Suite (Page2).

chargés suivi affrètement					
secrétaires comptables					
section commerciale	2	11	4	5	
groupe commercial	2	6	4	4	
chargés de suivi					
secrétaires comptables					
pré/post acheminement	0	5	0	1	
chargés de suivi					
escadron de transport/ manutention/ stockage	3	15	22	1	
commandement/régul.	1	1	1	1	
peloton transport stockage	1	9	14	0	
peloton manutention portuaire	1	5	7	0	
antenne TOULON	0	4	3	0	
antenne CORSE	0	3	2	1	
Moyens généraux	3	20	18	11	
service adm./finances	2	10	0	3	
gpe direction suppléance	1	1	0	1	
chef de service					
secrétariat					
groupe finances	1	4	0	1	
off. trésorier					
budget					
secrétariat					
groupe compta-achat	0	5	0	1	
secrétariat					
section maintenance matériels	1	9	8	3	
officier de maintenance					
adjoint planif maintenance					
chefs d'atelier					
magasinier					
mécaniciens base arrière					
chef maintenance mobile					
mécaniciens équipe mobile					

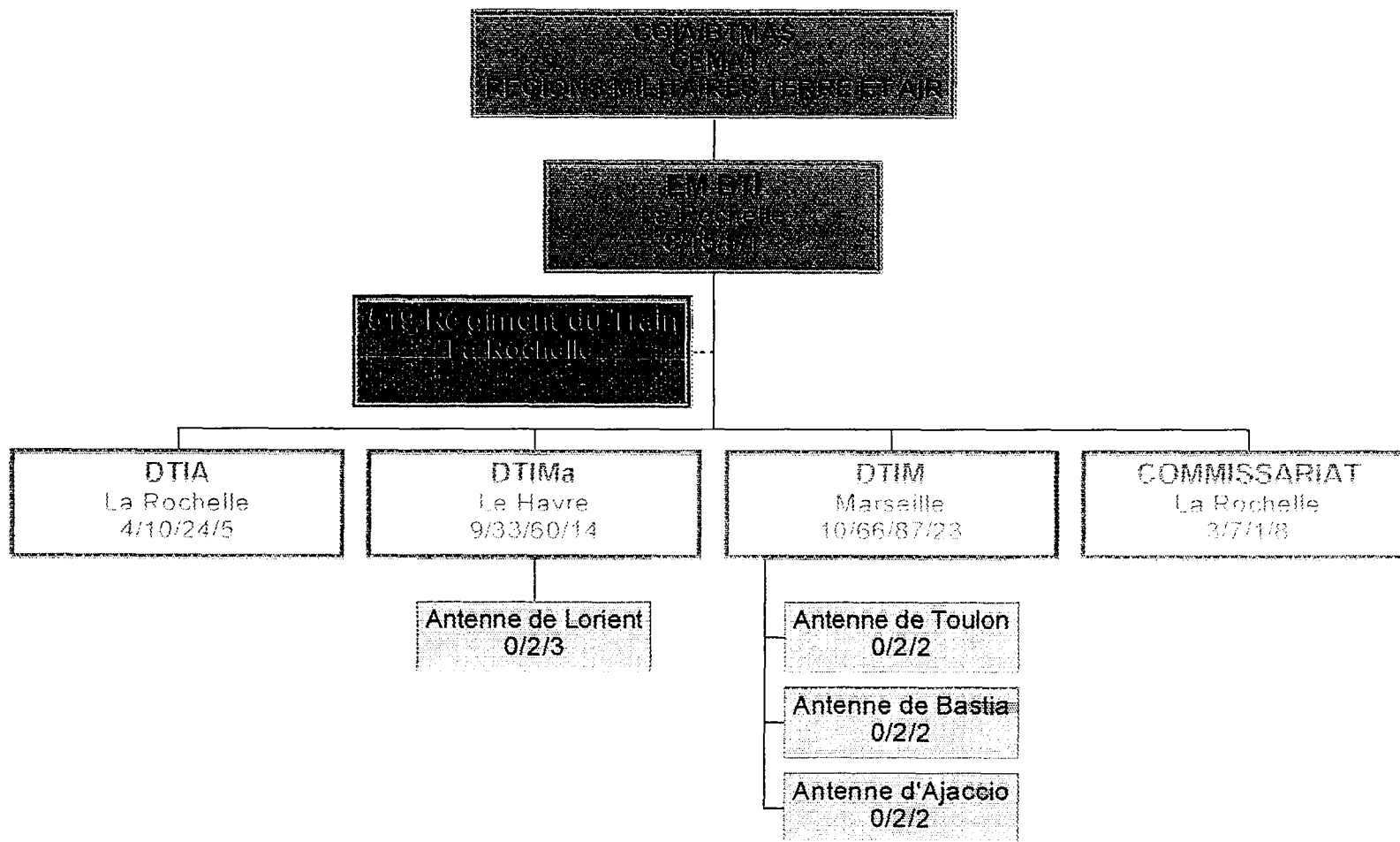
Annexe 2: Suite (Page 3).

section soutien base	0	1	10	5	
infra	0	0	0	2	
restauration / loisirs	0	1	10	3	
magasinier					
cuisiniers					
boucher					
patissier					
secrétariat / comptabilité					
serveur / entretien bloc restau					
Antenne du Havre	4	18	11	14	
groupe commandement	1	2	0	1	
chef d'antenne					
secrétariat/RH					
BOT	2	8	10	5	
chef	1				
section commerciale		3	0	3	
peloton transport manutention	1	5	10	2	
Moyens généraux du Havre (1)	1	8	1	8	
service adm/fin	1	3	1	3	
chef					
off trésorier					
budget					
comptabilité achat					
gestion matériel					
secrétariat					
maintenance matériel mobile	0	4	0	3	
off de maintenance					
chef d'atelier					
magasinier					
mécaniciens					
maintenance base	0	1	0	2	
Antenne de Lorient	0	3	3	0	

(1) la restauration pour le site du Havre serait assurée par une société de services.

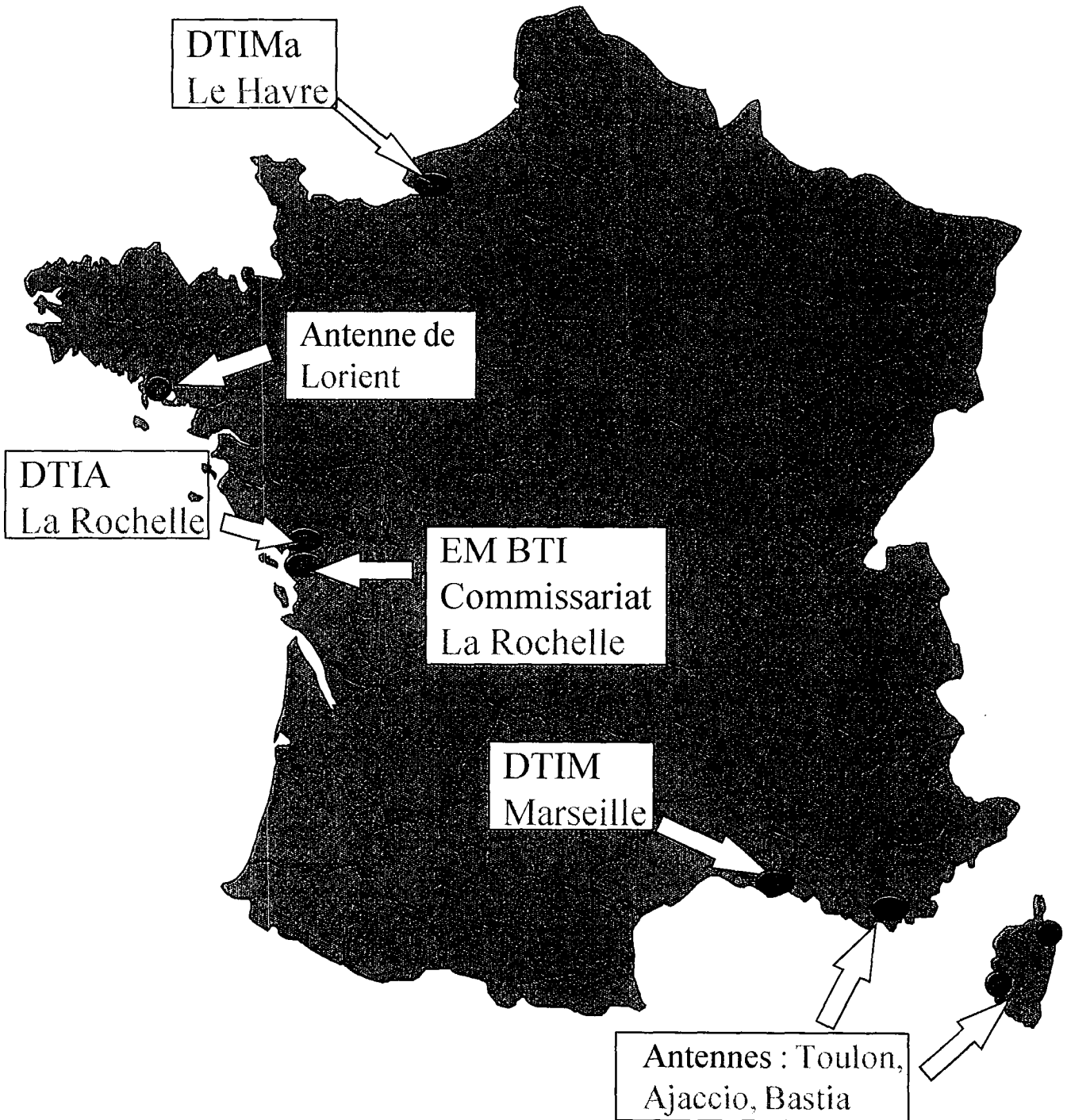
Annexe 4 ; Appendice 1

Organigramme de la Base de transit interarmées en 1998



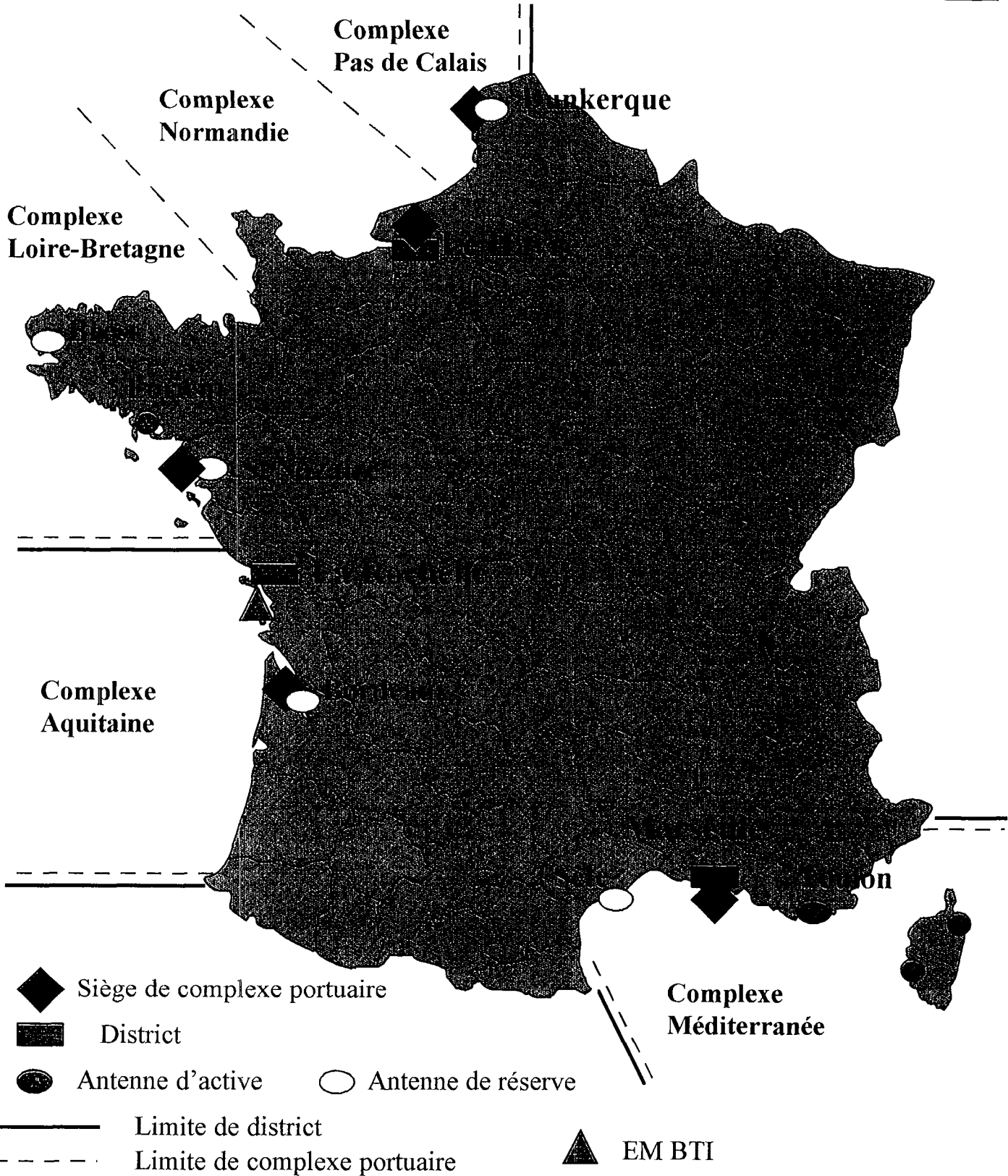
Annexe 4 ; Appendice 2

BASE DE TRANSIT INTERARMEES EN 1998



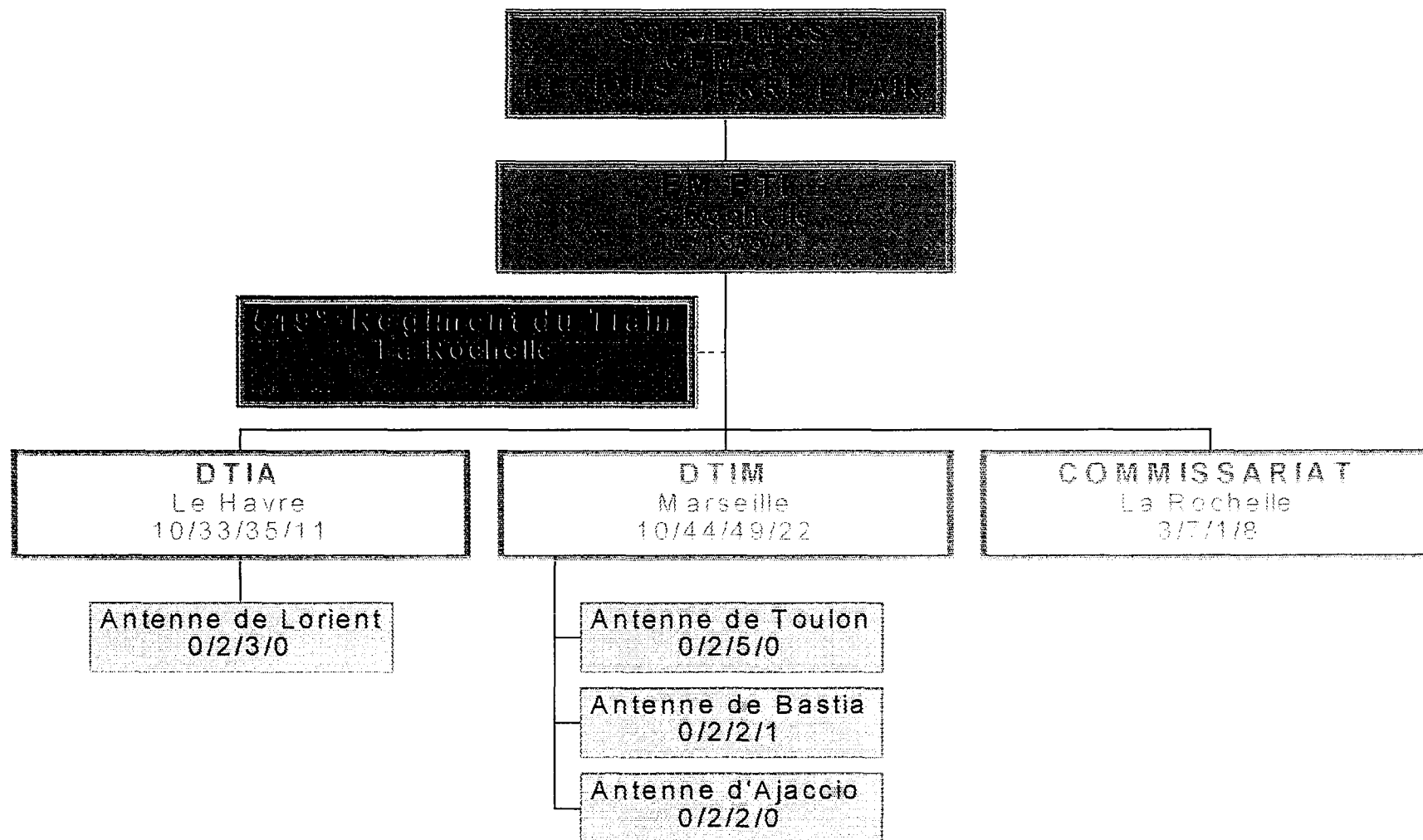
Annexe 4 ; Appendice 3

Situation de Défense : adaptation civilo-militaire 1998



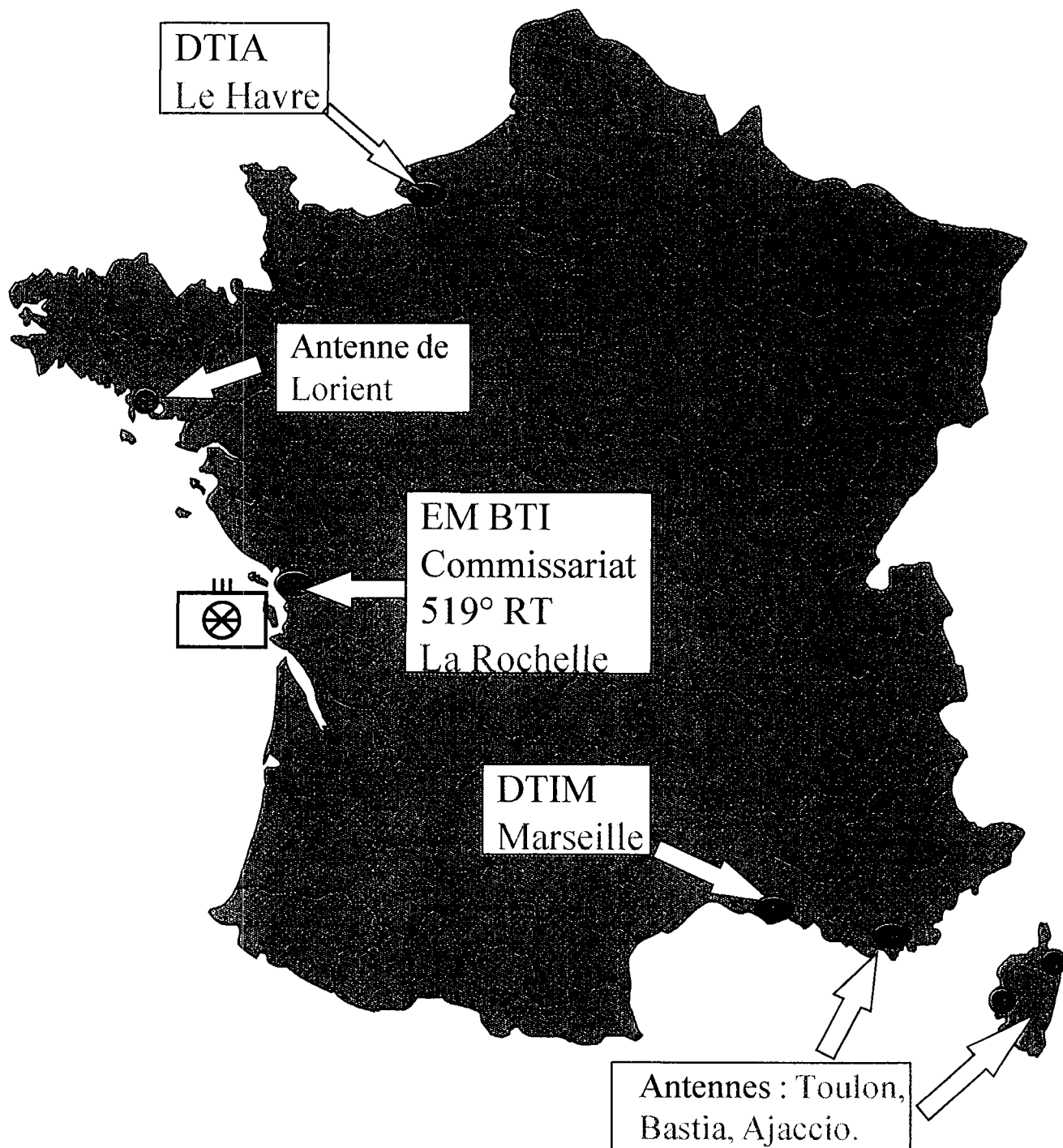
Annexe 5 ; Appendice 1

Proposition d'organigramme de la Base de transit interarmées en 2002



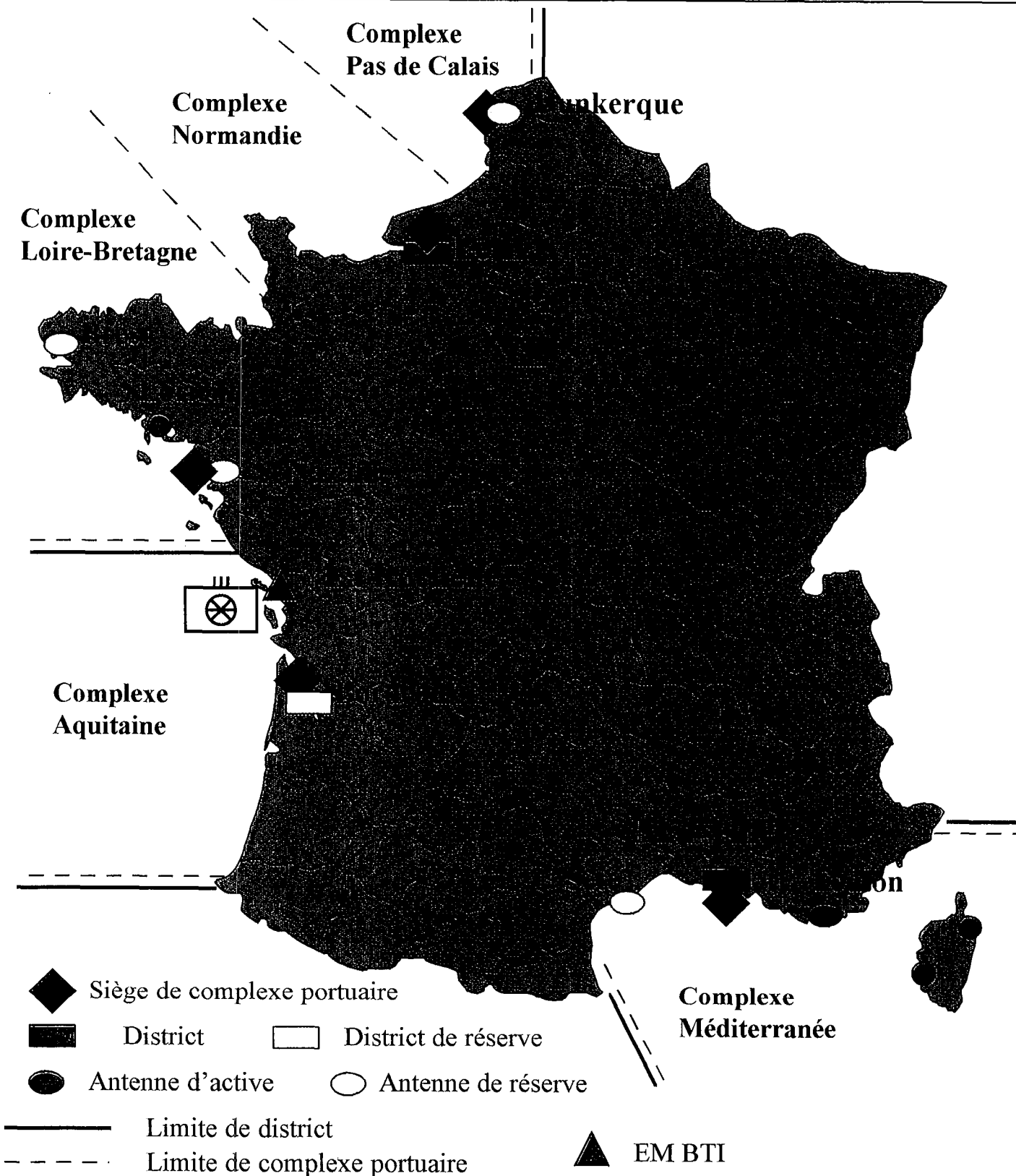
Annexe 5 ; Appendice 2

**PROJET DE REORGANISATION DE LA BASE DE
TRANSIT INTERARMEES 2002**



Annexe 5 ; Appendice 3

Situation de Défense : adaptation civilo-militaire 2002



Annexe 6:

Organisation du 519° RT (Structure 2002).

Le régiment comprendra:

- Un Escadron de Base et de Logistique.
- Un Escadron Amphibie.
- Deux Escadrons Portuaires (A la mobilisation un troisième escadron portuaire à deux pelotons est créé.).

Chaque Escadron portuaire d'active comprend trois pelotons portuaires. Un peloton peut traiter un bateau.

Dans sa structure 2002, le 519°RT pourra traiter:

- 9 navires à quai
- ou 6 navires dont un en rade.

Les matériels majeurs sont:

Portuaires:

- 12 grues lourdes
- 24 chariots élévateurs (lourds, moyens)
- 1 VTL.

Amphibie:

- 2 vedettes
- 12 engins amphibies (LARC 15)
- 6 engins de débarquement.

Annexe 7

Adaptation aux perspectives futures actuellement étudiées.

⇒ Dans l'hypothèse où seraient acquis des Ro-Ro pour remplacer les affrétés, aucune des solutions que le groupe a évoqué ne présente d'avantages ou d'inconvénients notables par rapport aux autres.

Toutefois, il est vraisemblable, même si cela est difficile à quantifier, que dans cette hypothèse :

- les besoins en convoyage seraient réduits,
- les services « affrètement » seraient notablement restreints,
- les besoins en manutention portuaire pourraient connaître une légère réduction grâce à la participation éventuelle des équipages des RoRo à ces opérations.

⇒ Dans l'hypothèse où le 519° RT serait organiquement rattaché à la BTI, les solutions envisagées précédemment dans lesquelles l'EM BTI resterait à La Rochelle peuvent être intéressantes ;

avantages :

- situation centrale et équilibrée de l'état-major BTI par rapport aux districts de transit et au 519° RT.
- facilité pour réactiver un district à la Rochelle en situation de défense.

Annexe 8

Gestion des réserves.

Pour l'ensemble des solutions envisagées, on considère s'agissant des réserves, que le niveau d'effectifs « réserves » figurant dans le DUO 1998 n'a pas lieu d'être remis en cause. En effet il est le fruit d'une étude de la BTI intégrant les exigences du nouveau concept d'emploi des forces et les instructions concernant l'organisation de la BTI en situation de défense.

Les seuls aménagements à étudier visent la cohérence avec les évolutions structurelles envisagées pour la BTI en situation « paix-crise » ; ils concernent les modalités de gestion des réserves.

Pour la voie numéro1 :

La structure des districts étant inchangée, aucun changement ne serait nécessaire concernant les modalités de gestion des réserves.

Pour la voie numéro2 :

La répartition des réserves resterait la même s'agissant du passage en situation de défense, les districts et antennes supplémentaires étant activés conformément au schéma qui existe actuellement pour cette situation.

Toutefois, la gestion des réserves serait assurée de façon centralisée par le pôle national de transit maritime, en liaison avec les services régionaux chargés des réserves pour chaque armée.

Pour la voie numéro 3 :

Comme pour la voie n°2, la répartition des réserves resterait la même s'agissant du passage en situation de défense, les districts et antennes supplémentaires étant activés conformément au schéma qui existe actuellement pour cette situation.

Le district de Marseille (DTIM) continuerait d'assurer la gestion de ses effectifs réservistes sans changement par rapport à la situation actuelle.

Pour chacune des solutions 3.1 à 3.4, le PC du grand district Atlantique assurerait la gestion de l'ensemble des réserves qui, actuellement sont réparties entre Manche et Atlantique.