

LES NOUVELLES NOU SEA



Dossier : LES ACHATS AU SEA.



A vous tous, que vous soyez lecteur assidu ou occasionnel des Nouvelles du SEA, je vous souhaite une nouvelle année 2017 porteuse de bonne santé, l'essentiel, de bonheur auprès de ceux qui vous sont chers et de satisfaction dans vos activités.

En cet instant si particulier, mes premières pensées vont à nos camarades quel que soit leur armée ou service d'appartenance, engagés sur le territoire national et les théâtres d'opérations extérieures, que le devoir dans cette lutte d'endurance aura tenu loin des leurs dans ces moments de fête.

Quelles perspectives pour 2017 ? Heureuses ou mauvaises surprises, il faut au moins souhaiter que les incertitudes qui pèsent sur notre capacité à durer, y seront levées. C'est l'ambition du chef d'état-major des armées autour de l'action duquel nous sommes naturellement solidaires. De son succès, notamment dans l'atteinte des objectifs budgétaires, dépend la robustesse de notre service à assurer sans rupture ses nombreuses missions, non seulement au profit des forces, mais également des services publics dont ceux de sécurité. Car n'en doutons pas, le contexte sécuritaire et social nous mettra à nouveau à l'épreuve.

Or, le niveau de prouesse dans la débrouillardise qu'il faut déployer pour remplir ces missions atteste du dépassement de nos limites et de l'usure de notre modeste capital. Si l'année 2017 s'annonce politiquement décisive, elle le sera en tout état de cause pour le SEA et la fonction qu'il porte. De nombreux chantiers structurants et incontournables y sont en effet au rendez-vous (modernisation de nos systèmes d'information qui entrera dans sa phase concrète dès le début de l'année, poursuite des actions

de consolidation des outils de gestion du compte de commerce étendu...].

Mais plus que tout, le SEA devra être autorisé à arrêter une programmation d'acquisition et d'entretien des équipements et de recrutement de ses personnels civils et militaires cohérente avec l'évolution des forces et les exigences au moins du moment. Je pense en particulier à nos ressources en MCO mises en péril par un recrutement plus que dégradé en 2016 et que l'indispensable rattrapage doit être permis dès 2017.

Cette programmation inclut notamment le financement des mesures d'amélioration de la protection de nos camarades engagés sur les zones les plus exposées. Je fonde beaucoup d'espoir dans l'adaptation technique de notre magnifique petite flotte de transporteurs blindés CARAPACE pour une meilleure mobilité, dont nous venons de demander la réalisation en procédure accélérée. Si un seul point devait retenir toute mon attention en 2017, c'est bien celui-là. Comparé à nos camarades de l'arme du train qui ont payé un lourd tribut en 2016, nous avons de la chance. Il faudra qu'elle nous accompagne encore quelques mois.

Il nous faudra donc garder les manches relevées en 2017. Je sais que vous ne manquez ni de volonté, ni de dynamisme. Les pages qui suivent dans ce premier numéro de l'année en apportent la démonstration. J'espère que vous affronterez cette nouvelle année vitaminés après la traditionnelle pause festive et où le dépassement de tous sera encore nécessaire. Mais c'est l'immuable règle dans tout conflit durable.

En vous renouvelant mes meilleurs vœux.

*Ingénieur général hors classe Jean-Luc Volpi
Directeur central du SEA*

Directeur de publication :
Ingénieur général hors classe Jean-Luc Volpi

Rédacteur en chef :
Capitaine Alexis Martin

Comité de rédaction :
Lieutenant-colonel Jean-Luc Billon
Commandant Gildas Celson
Colonel Jean-Louis Delaby
M. Sébastien Karmowski
Major Sébastien Merle
M. Philippe Midon
M. Hervé Pernot

Réalisation :
M. Sébastien Karmowski

Impression :
SGA/SPAC/PGT Impressions

Routage :
M. Philippe Midon

Cellule communication du SEA :
Direction centrale
du Service des essences des armées
Case n° 68
60, boulevard du Général Martial Valin
CS 21623
75509 PARIS Cedex 15
01 55 58 81 79
sea.communication.fct@intradef.gouv.fr

N° ISSN 0298-7333



SOMMAIRE

- Arrêt sur image 4

EVENEMENTIEL

- Le SEA reçoit le CEMA lors de sa Sainte-Barbe au CSLSEA 6
- Départ du général Gorget 8

OPEX/EXERCICES

- Présence du SEA dans le monde 9
- Chammal : visite d'une délégation du SEA 10
- Exercice Gulf 2016 12
- Le détachement Baltic Air Policing reçoit le DCSEA 13
- Opération Baltic Air Policing : des experts du SEA au service de la sécurité des vols 14

ACTUALITES

- Visite de Philippe Torreton à la BPIA 26
- Prévention routière à la BPIA 27

CHRONIQUE DU PERSONNEL

- Le nouvel organigramme de la DCSEA 28
- Chammal : dans la peau d'un ingénieur principal en Jordanie . 29
- 7^e édition du marathon Metz-Mirabelle : du bronze pour la DELPIA 30
- Les 20 km d'Abidjan au profit de « Terre Fraternité » 31
- *In memoriam*, récompenses et mouvements du personnel . 28/31



DOSSIER P. 16



LES ACHATS AU SEA.



Avitaillement de l'avion présidentiel le samedi 3 décembre 2016 sur la Base



aérienne 104 d'Al Dhafra.



[Le SEA reçoit le CEMA lors de sa Sainte-Barbe au CSLSEA]

Jeudi 1^{er} décembre 2016, à l'occasion de la célébration de la Sainte-Barbe de la direction centrale du SEA, le centre de soutien logistique du Service des essences des armées (CSLSEA) de Varennes sur Seine a accueilli le général Pierre de Villiers.

Chargé du soutien des matériels pétroliers des armées, le centre en assure à la fois le stockage et la maintenance. Le CSLSEA dispose également d'un atelier de de NTI3 (niveau technique d'inversion 3). Unique en son genre dans les armées, cet atelier mène les opérations de maintenance lourde, les modifications et les fabrications. Dans une période où les armées connaissent un niveau d'engagement



historique, la réactivité du soutien et la logistique permettent aux forces « de se projeter, de se déplacer et d'agir ». Au Levant comme au Sahel, les élongations entre les zones d'intervention géographiquement très éloignées imposent à nos armées une mobilité et une allonge exceptionnelles. Le CEMA a souligné que « c'est, avant tout, la logistique pétrolière qui décide de cette allonge ».

Après Chalon-sur-Saône et Marseille, c'est la troisième visite du général d'armée Pierre de Villiers en deux ans au sein du SEA. Ce déplacement lui a permis une nouvelle fois de saluer le travail essentiel du personnel civil et militaire qui y sert et sur qui reposent, pour partie, « la capacité d'entrer en premier et l'autonomie stratégique de notre pays ».



Source : EMA/CDM
© photos : Archives/CNSD - Gilles Bouchet/BPIA



[37 ans de bons et loyaux services pour le général Gorget]

Le 8 décembre 2016, après 37 années de loyaux services au sein du ministère de la Défense, l'ingénieur général Gorget a quitté ses fonctions de directeur adjoint du SEA en passant en 2^e section en tant qu'ingénieur général de 1^{re} classe.



Après une formation initiale à l'école spéciale militaire de Saint-Cyr, le lieutenant Gorget est tout d'abord affecté au 11^e régiment du génie de Rastatt puis exerce un temps de commandement en tant que capitaine au 3^e régiment du génie de Charleville-Mézières. Il intègre le corps des ingénieurs militaires du SEA le 1^{er} août 1992. Après avoir œuvré dans le domaine du contrôle de gestion, il est nommé dix ans plus tard sous-directeur administration de la direction centrale du SEA, puis il deviendra directeur adjoint de l'établissement administratif et technique du SEA à Nancy (désormais DELPIA), chef de la direction régionale de Metz, directeur adjoint de la DELPIA puis directeur adjoint de la DCSEA. Dans cette dernière fonction, l'IG2 Gorget s'est impliqué sans limite dans de nombreux dossiers en lien avec le projet de service : extension du compte de commerce, projet SCALP (Système centralisé d'appui à la logistique

pétrolière) ou encore l'évolution de certaines de nos politiques d'achats.

En résumé, l'IG2 Gorget aura été « un acteur majeur dans l'évolution du SEA et de sa gouvernance sur ces deux dernières décennies parce qu'il a été à chaque fois dans son parcours placé dans des postes influents où il a systématiquement laissé sa marque ».

Le général n'a par ailleurs pas pu dissimuler sa fierté d'avoir servi au SEA.

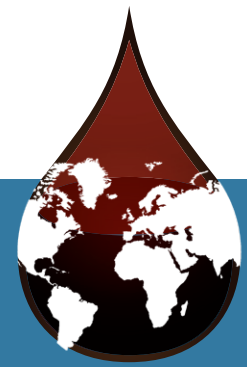
« Le SEA est notre seconde famille et nous lui consacrons parfois plus de temps qu'à notre propre famille. Le lien qui nous unit tous est unique et précieux ».

Capitaine A. Hicel/DCSEA/CAB/COM
 © photos : Isabelle Mongaudon/DCSEA/CAB



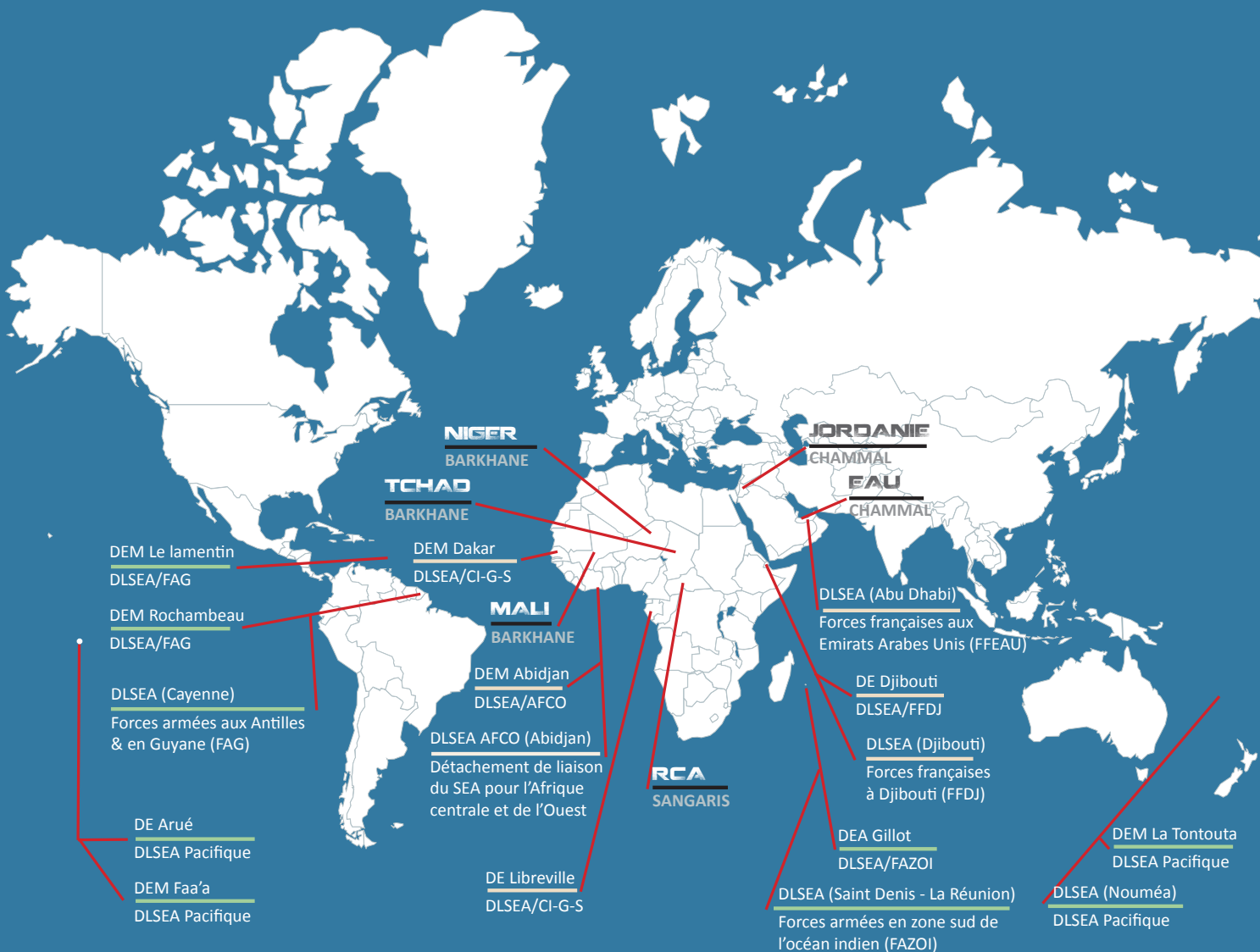
Présence du SEA dans le monde

(au 01/12/2016)



136 PAX*

Effectif du SEA en missions de soutien pétrolier en OPEX et en MCD



- OPEX
- Forces de souveraineté DOM-COM
- Forces de présence

DLSEA : détachement de liaison du SEA
 DE : dépôt essences
 DEM : dépôt essences mixte
 DEA : dépôt essences-air

* Source : DCSEA/DPS/section pilotage

[Chammal : visite d'une délégation du SEA]

Du 9 au 13 octobre 2016, une délégation de la direction centrale du service des essences menée par l'ingénieur général de 2^e classe (IG2) Jérôme Lafitte, a rendu visite au détachement du SEA stationné en Jordanie dans le cadre de l'Opération Chammal ainsi qu'aux détachements des Forces françaises aux Emirats Arabes Unis (FFEAU).

Au cours de ces déplacements, l'IG2 Jérôme Lafitte accompagné de l'ingénieur en chef de 2^e classe Olivier et de l'agent technique Sébastien a pu rencontrer l'ensemble du personnel déployé que ce soit sur la base aérienne projetée en Jordanie ou au sein des différentes emprises des EAU. Il a pu ainsi constater *in situ* les conditions de travail des détachements, l'adéquation de leurs missions aux moyens déployés et leur excellente intégration au sein des unités soutenues. Au cours de ces visites la délégation a également été reçue par les principales autorités militaires : en Jordanie par le colonel Jean-Luc, commandant de la base aérienne projetée et lieutenant-colonel Arnaud, attaché de défense à Amman.

Aux EAU la délégation a été plus particulièrement accueillie au sein du camp de Zayed Military City par le colonel Arnaud,



Le contre-amiral Didier Piaton et l'IG2 Jérôme Lafitte

commandant le 5^e régiment de cuirassier, sur la base aérienne d'Al Dhafra par le colonel Emmanuel, commandant de la base aérienne 104 et au sein de la base navale française d'Abu Dhabi par le capitaine de Frégate Pascal. L'ensemble de ces rencontres se sont terminées par un entretien de conclusion avec le contre-amiral Didier Piaton, commandant des forces françaises aux EAU. Toutes ces autorités ont systématiquement exprimé leur satisfaction quant au soutien pétrolier assuré par les détachements du SEA sur leurs différentes emprises.





Cette visite avait aussi pour objectif de renforcer les liens avec les différents fournisseurs pétroliers locaux. L'IG2 Lafitte s'est ainsi entretenu avec plusieurs responsables des compagnies jordaniennes Areaka et de Loyalty Support Services afin de leur manifester toute sa satisfaction pour les prestations fournies. Aux EAU les hauts responsables de la filiale distribution de la compagnie nationale pétrolière de l'émirat d'Abu Dhabi ADNOC (Abu Dhabi National Oil Company) ont particulièrement soigné l'accueil de la délégation. Cette rencontre s'est traduite par une réunion en présence de Nasser Ali Al Hammadi, senior vice-président d'ADNOC Distribution et une visite d'un dépôt approvisionné par la société ADNOC au sein de la base aérienne d'Al Dhafra.

Au terme de cette visite, l'IG2 Lafitte a fait part de sa satisfaction en le témoignant à l'ensemble du personnel, je cite : « Je remercie l'ensemble du personnel pour leur accueil exceptionnel et pour la qualité de la préparation de cette mission qui a permis à la délégation SEA de s'approprier toutes les problématiques et d'en percevoir les enjeux. » Il a aussi exprimé sa confiance vis-à-vis de la qualité des prestations fournies par les différentes sociétés pétrolières et a souligné les excellentes relations entretenues avec chacune d'entre elles à pérenniser dans le temps.

*Source : DETSEA/EAU
© photos : FFEAU*



[Exercice Gulf 2016]



Du 18 octobre au 15 décembre 2016, les Forces françaises stationnées aux Emirats Arabes Unis (FFEAU) ont participé à un exercice d'ampleur avec les forces émiriennes. En effet tous les quatre ans aux EAU, un exercice de niveau interarmées, baptisé Gulf, permet de réaliser des entraînements aéroterrestre et aéro-maritime en coopération avec les forces émiriennes afin d'expérimenter les plans de défense.

Planifié par le Commandement Pour les Opérations Interarmées (CPOIA), Gulf 2016 a, cette année, permis de déployer 1 400 militaires français provenant des EAU et de métropole et d'engager du matériel de pointe des 3 armées. Ainsi la composante aérienne était principalement composée de 2 Rafale, de 2 Mirage 2000-5 et de deux sections Mamba, la composante maritime d'une frégate type Lafayette (l'Aconit) et la composante terrestre de 15 chars Leclerc, de 23 VBCI et de 5 Caesar. Ce GTIA était en particulier placé sous Tacon d'une brigade émirienne.

Planifié de longue date, cet exercice exigeant a permis de mettre les militaires et les matériels à rude épreuve, dans des conditions proches de celles des théâtres d'opérations actuels. Le détachement du SEA s'est particulièrement illustré par sa réactivité et sa capacité à planifier et à conduire dans la durée un déploiement régional dans les trois dimensions. Pour cela, une dizaine de renforts venus de métropole ainsi que 3 camions- citernes ravitailleurs et 5 containers d'IPDE ont été engagés pour compléter le dispositif de soutien pétrolier.

*IP Raoul
 Adjoint interarmées soutien pétrolier Gulf 2016
 © photos : C.Bordères/armée de Terre*





[Le détachement Baltic Air Policing reçoit le directeur central du SEA]

A l'occasion de sa participation au salon IESMA¹ 2016 qui s'est déroulé du 16 au 18 novembre à Vilnius (Lituanie), l'ingénieur général hors classe Jean-Luc Volpi, directeur central du Service des essences des armées (SEA) a profité de quelques heures disponibles pour rencontrer le détachement français déployé dans le cadre de l'opération Baltic Air Policing, sur la base aérienne de Šiauliai et plus particulièrement le personnel SEA.

Accueilli par le colonel Marius, commandant la base aérienne de Šiauliai et le lieutenant-colonel Isaac, chef du détachement air, le général, accompagné notamment de l'attaché de Défense, a pu découvrir l'organisation du soutien pétrolier sur la base aérienne lituanienne ainsi que ses missions principales, dont celle de soutien au profit des détachements tournants de l'opération de police du ciel des pays Baltes assurée par les nations de l'OTAN². Une présentation plus spécifique de la mission du détachement français a permis de mesurer l'importance de ce dispositif et de son activité opérationnelle.

A la suite de ces présentations, une visite du nouveau dépôt lituanien a convaincu le général de l'excellent niveau de cette armée en matière de soutien pétrolier : 2 réservoirs aériens de 1 000 m³ chacun, poste de chargement/déchargement à 4 emplacements, pomperie entièrement automatisée avec report de mesures, additivation en ligne programmable, possibilité de déchargement par voie ferrée sont les principaux atouts de ce dépôt flambant neuf.

L'agent technique en chef (ATC) Bruno a ensuite exposé l'organisation du soutien pétrolier français, les matériels déployés en opérations extérieures et dans les forces de présence et les conditions dans lesquelles son personnel réalise la mission qui est d'assurer le soutien pétrolier H24/7J au profit du détachement français. De la réception des camions-citernes de la nation hôte à l'avitaillement des quatre Mirage 2000-5F du Groupe de chasse en passant par le contrôle qualité et la permanence avitaillement, le détachement est bien occupé.

« A chaque retour de mission déclenchée, nous faisons le plus tôt possible le plein des avions grâce à nos camions avitailleurs. Pendant les heures non ouvrables un des militaires du rang est d'astreinte pour garantir en permanence un soutien pétrolier aux avions de chasse français » explique le brigadier-chef François.

Le travail avec leurs homologues lituaniens est riche d'enseignements et les échanges sont riches. « C'est toujours enrichissant de se rencontrer entre pétroliers, de partager notre expérience, de nous connaître autour de notre métier » précise l'ATC Bruno.

« Par exemple, sur la base aérienne de Šiauliai, les Lituaniens ne possèdent pas de laboratoire pour faire les analyses de carburant, nous leurs avons fait une démonstration de notre savoir-faire en matière d'analyse grâce à notre laboratoire mobile ».

Source : EMA/COM

1) Innovative energy solutions for military application

2) La France participe de façon constante depuis 2007 aux missions de police du ciel de l'OTAN.



[Opération Baltic Air Policing : des experts du SEA au service de la sécurité des vols]

« Sans carburant, les pilotes sont piétons ». Telle est la devise qui trône fièrement dans les locaux du détachement du Service des essences des armées (SEA) déployé dans le cadre de l'opération Baltic Air Policing, à Šiauliai, en Lituanie. Mais résumer leur métier à celui de pompiste serait très réducteur. Les 3 militaires du SEA présents sur la Quick Réaction Alert (QRA) sont avant tout des spécialistes, qui contribuent quotidiennement à la sécurité des vols.

La qualité du carburant est une condition *sine qua non* de la sécurité des vols. Avant d'avitailer les M2000-5 du détachement BAP 2016, les experts du SEA doivent s'assurer que le carburant livré à la QRA répond bien aux spécifications requises, pour une utilisation opérationnelle sans faille. En plus de leurs camions-citernes avitailleurs, ces derniers

disposent donc d'un laboratoire mobile, où le « produit » est quotidiennement testé.

Premiers tests après le remplissage des camions.

« Après avoir effectué les opérations de chargement du camion-citerne avitailleur à partir de la soute lituanienne, 20 minutes de décantation sont nécessaires, avant de pouvoir purger le système d'avitaillement, et récupérer le premier échantillon de test », explique le brigadier-chef Miki.

« Nous contrôlons ensuite la turbidité du produit (test d'appréciation du trouble) en versant 500 ml dans une éprouvette graduée que nous posons sur un texte écrit en police « times new roman 12 » (et pas une autre, c'est

le protocole]. Nous devons pouvoir lire clairement le texte depuis le haut de l'éprouvette ». Viennent ensuite la mesure de la densité du produit (avec prise de température, ces deux mesures étant liées) et le taux d'additivation en anti-glace dans le carburant, à l'aide d'instruments spécialisés. L'ajout de cet additif (taux compris entre 0,1 et 0,15% en volume) est nécessaire pour empêcher l'agglomération de cristaux qui se forment à partir de l'eau contenue dans le carburéacteur soumis à de très basses températures durant le vol, ce qui pourrait potentiellement colmater les filtres du circuit d'alimentation et éteindre le réacteur. Les résultats des tests sont consignés sur une fiche de contrôle journalière. S'ils sont dans les domaines de tolérance du SEA, nous signons la conformité des résultats » conclut le brigadier-chef François.

Des tests plus poussés sur les cuves de stockage.

« À chaque changement de lot (les raffineries produisent par lot de plusieurs milliers de mètre cube), je contrôle la qualité du produit livré afin de comparer mes résultats d'analyses au bulletin d'analyses transmis par le fournisseur » explique l'agent technique en chef (ATC) Bruno.

« Je détermine tout d'abord la température de disparition des cristaux dans le carburant. La norme française (et internationale concernant le JET A1, à savoir l'AFQRJOS - Aviation Fuel Quality Requirements for Jointly Operated Systems) est à maximum -47° Celsius pour la température limite. J'utilise pour cela un échantillon de produit, réfrigéré par un dispositif, au travers duquel passe un rayon laser. Lorsque ce dernier commence à être dévié, l'échantillon a

atteint la température de givrage. Réciproquement lorsque le rayon laser passe à nouveau au travers de l'échantillon, nous déterminons la température de dégivrage. La tolérance est de plus ou moins 0,1° Celsius ».

« J'effectue ensuite une micro distillation afin de vérifier que le produit réceptionné est bien du carburéacteur JET-A1 / F-35. Je compare les points initiaux et finaux de distillation du produit, par rapport à un échantillon étalon ».

En complément de ses attributions de contrôleur qualité et de chef de détachement, l'ATC Bruno est également en charge du suivi de la facturation du carburant de l'opération Baltic Air Policing.

Les pilotes du groupe de chasse 1/2 « Cigognes » peuvent donc mettre leur réacteur en route, et voler en toute confiance : les soldats du pétrole veillent quotidiennement à la qualité du carburant fourni, participant ainsi à la sécurité des vols du détachement Baltic Air Policing.

La France contribue régulièrement à la mission de police du ciel de l'OTAN au profit des pays Baltes, à l'instar des autres engagements réalisés envers ses alliés d'Europe centrale et de l'est avec des moyens terrestres, maritimes et aériens.

L'opération Baltic Air Policing 2016 s'ajoute aux autres missions en métropole et en opérations extérieures, avec un total de vingt chasseurs déployés à l'extérieur de la métropole en sus des postures d'alerte permanentes en France.

Source : EMA/COM



DOSSIER

LES ACHATS AU SEA.



1. PRÉAMBULE
2. QU'ACHÈTE-T-ON ?
3. QUE N'ACHETONS PLUS NOUS-MÊMES ?
4. À QUI PROFITE L'ACHAT ?
5. COMMENT ACHÈTE-T-ON ?
6. QUI ACHÈTE AU SEA ET A LE DROIT D'ACHETER ?



Texte : Ingénieur principal Antoine, chef du bureau « Achats »/DCSEA

1. Préambule.

Acteur pétrolier du ministère de la défense, Le SEA est responsable de l'approvisionnement, du stockage, de la distribution de carburants et de produits pétroliers au profit des armées, mais aussi des forces alliées et de la sphère administrative française les cas échéant. À défaut de disposer en interne de moyens de production, tant de pétrole que de matériels et infrastructures pétrolières, le SEA, pour assurer la réalisation de son activité, a donc recours aux opérateurs économiques privés. La contractualisation des services rendus assure la clarté de la relation entre le fournisseur et le bénéficiaire, mais également la juste valorisation des prestations.

L'activité d'achat recouvre l'ensemble des actions menées depuis l'écoute du besoin des bénéficiaires jusqu'à la satisfaction de celui-ci, en passant

notamment par la contractualisation, dès lors qu'une solution en interne n'est pas disponible. La prise en compte ultérieure du retour d'expérience et de la qualité du service rendu au bénéficiaire font partie intégrante de l'activité.

En dehors du paiement des soldes et salaires, le SEA n'a donc pas d'autre source de dépenses que ses achats et ses commandes auprès d'autres services d'achat. À l'opposé, il agit lui-même comme fournisseur pour l'ensemble des armées, et le soutien pétrolier apporté fait désormais systématiquement l'objet d'une convention ou d'un protocole fixant les relations entre le service et ses bénéficiaires.

Mais au même titre qu'au sein d'un foyer, tous les acteurs n'ont pas forcément l'autorisation, la compétence ou même les capacités d'acheter pour répondre à l'ensemble des besoins. Nous allons donc répondre au sein de cet article aux questions simples

suivantes : qu'achète-t-on au SEA ? Que n'achète-t-on pas ou plus ? Au profit de quels acteurs achetons-nous ? Qui réalise ces actions et sur quelles bases réglementaires ?

L'usage du compte de commerce « Approvisionnement de l'État et des forces armées en produits pétroliers, biens et services complémentaires », qui peut être considéré de manière simplifiée comme un compte courant bancaire surdimensionné, permet au service à la fois de financer ses achats et de percevoir les paiements des bénéficiaires de ses prestations. Depuis le 1^{er} janvier 2016, l'activité « métier » du SEA – distribution de produits pétroliers, expertise produits, formation assurée par le service, MCO-Pétrolier, hors RCS et investissements en infrastructure est financée par le compte de commerce.

L'approvisionnement de carburant en OPEX passe par des négociations avec les industriels locaux et la visite de leurs sites.



2. Qu'achète-t-on ?

Sous l'impulsion de la Direction des Achats de l'État (DAÉ), entité du ministère des Finances créée en 2009, l'État a segmenté l'ensemble de ses achats, afin de mieux suivre ses dépenses et de mieux acheter.

La recherche d'efficacité (obtenir le résultat à moindre coût) conduit l'État à acheter de manière coordonnée, suivant des stratégies mises en place soit au niveau interministériel, soit au niveau de chaque ministère. Ce recours à la réflexion à l'échelle globale a conduit le plus souvent à agir sur deux leviers importants :

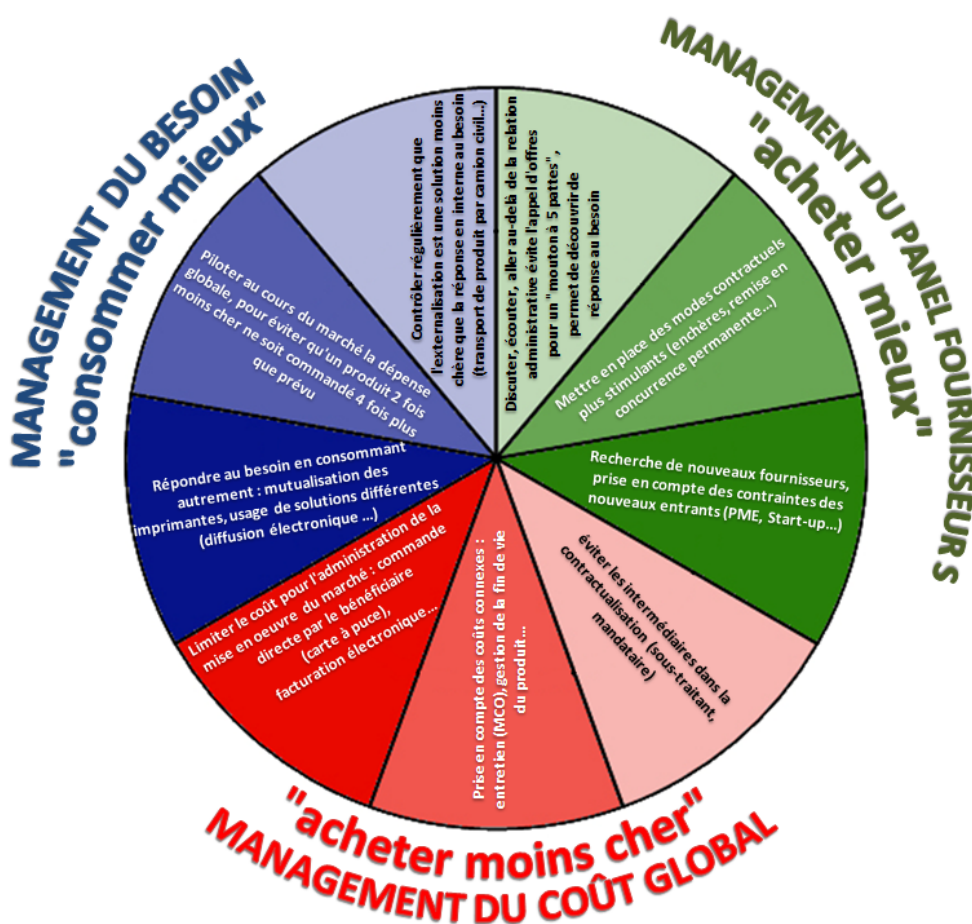
- La mutualisation des achats ;
- La spécialisation des acheteurs.

Ainsi, les segments sur lesquels le SEA agit majoritairement sont les suivants :

- Carburant approvisionné selon un mode « massif » : par oléoduc, pétrolier, train ;
- Carburant approvisionné « en vrac » : par camion, livraison dans la soute du bénéficiaire ;
- Carburant approvisionné en station-service ;
- Carburant approvisionné occasionnellement en zones portuaires et aéroportuaires ;
- Carburant et produits pétroliers approvisionnés en OPEX et à l'étranger ;
- Huiles, lubrifiants, ingrédients et conditionnement ;
- Consommables de laboratoire ;

- Équipements, matériel de laboratoire et de mesure ;
- Véhicules et matériels pétroliers (acquisition) ;
- Infrastructures pétrolières (acquisition) ;
- Maintenance et exploitation des infrastructures pétrolières ;
- Maintenance des matériels et véhicules pétroliers.

De manière concomitante, il a été décidé par le secrétariat général pour l'administration (SGA) que certaines entités bénéficient désormais d'une exclusivité au niveau ministériel pour approvisionner des biens ou services spécifiques. Cette exclusivité peut être étendue à toute la sphère étatique, après validation par la DAÉ : le SEA est



le seul organisme chargé de l'approvisionnement en carburants en stations-services, ceci au profit de l'ensemble des ministères et de nombre d'établissements publics (CNRS, INRA, SHOM, EDA...).

Concernant le SEA, les achats majeurs sont ainsi répartis :

| Biens | Entité d'achat |
|-------------------------------------|---|
| Équipements non pétroliers | SIMMT /SSF / SIMMAD selon le milieu |
| Infrastructure non pétrolière | Service de l'Infrastructure de la Défense |
| Informatique (logiciel et matériel) | Direction Interarmées des Réseaux d'Infrastructure et des Systèmes d'Information (DIRISI) |
| Prestations de conseil | Service Parisien de l'Administration Centrale (SPAC) |
| Consommables liés à la vie courante | Service du Commissariat des Armées (SCA) |
| Prestations de formation | Service du Commissariat des Armées (SCA) |
| Véhicules de gamme commerciale | SIMMT |

Nota : les achats d'armement, ou de tout matériel assimilé, restent une prérogative stricte de la DGA.



Le SEA procède à l'acquisition de multiples véhicules pétroliers, à son profit ou au profit d'autres entités du ministère (armée de Terre, forces spéciales,...).

La création relativement récente de grands services spécialisés à vocation interarmées (SIMMT, SIMMAD, SSF...) et le regroupement des commissariats d'armées en une seule entité a conduit à la création d'entités d'achat spécialistes de domaines particuliers. Chacun se concentre sur son cœur de métier et tend ainsi à renforcer son expertise sur un ou plusieurs segments précis. Dans ces conditions, la diversité des achats réalisés par le SEA tend à diminuer naturellement sous l'effet de cette démarche.

Dès lors qu'il n'achète plus en son nom, le Service devient donc prescripteur, c'est-à-dire l'expert technique intégré au sein de l'équipe d'achat, qui par sa connaissance du besoin du bénéficiaire final et par sa connaissance du monde des fournisseurs permet la rédaction du cahier des charges du bien à acheter, mais également assure le suivi de la réalisation du marché, la levée des points d'arrêt, en coordination avec l'acheteur responsable de l'ensemble du contrat d'acquisition.

4. À qui profite l'achat ?

Les bénéficiaires des prestations du service ont selon les époques été désignés sous diverses appellations : « parties prenantes », « clients »...L'étendue des services bénéficiaires du SEA a évolué au fur et à mesure de l'histoire du Service :

- Depuis sa création, issu du service des Poudres, le SEA a assuré le soutien pétrolier de l'armée de Terre et a conservé cet atavisme au cours des années 1950, malgré la dimension interministérielle acquise par ordonnance dès 1945 ;

- À partir des années 1960 le SEA s'implante résolument sur les bases aériennes (NDLA : d'où les bons modèle 68) ;
- À partir de 1978, le Service s'implante sur les bases de l'aéronautique navale ;
- À compter de 2010, le SEA assure le soutien pétrolier de la Flotte et, de *facto*, de l'ensemble de la Marine nationale.



Le SEA propose ses services en interministériel, notamment à la gendarmerie.

Au niveau international, l'adhésion à l'OTAN, mais également l'ensemble de la politique de coopération militaire internationale a conduit le SEA à assurer ou à bénéficier du soutien pétrolier d'alliés, le point d'orgue de cette action ayant été la tenue de Role Specialist Nation durant l'opération Trident au Kosovo.

Parallèlement, le service propose ses services dans le domaine interministériel. Ce phénomène s'est amplifié depuis la fin des années 2010, du fait notamment du passage d'un client historique, la Gendarmerie nationale, au ministère de l'Intérieur. Ceci s'explique également par la présence sur les emprises militaires d'éléments d'autres ministères, qui sont ainsi ravitaillés par le service pour des raisons de praticité.

Le SEA soutient également :

- La présidence de la République ;
- Les douanes, du ministère de l'Économie et des Finances ;
- Les affaires maritimes, du ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer ;
- La sécurité civile et la police nationale, du ministère de l'Intérieur ;
- Des centres pénitentiaires du ministère de la Justice ;
- Des services départementaux d'incendie et de secours, de la fonction publique territoriale.

Enfin, au travers du marché interministériel de ravitaillement en stations-service, de lavage, péage, parking et recharge électrique, le SEA réalise sur ce segment le soutien pétrolier des 11 ministères de l'État et de 116 établissements publics.

5. Comment achète-t-on ?

L'achat public répond à un cadre juridique bien particulier, appelé couramment « Code des Marchés Publics » : ceci encadre au niveau européen les actions d'acquisition par les administrations. L'achat public repose sur plusieurs principes majeurs :

- **Le libre accès aux procédures** : Le cas le plus général conduit donc à réaliser un appel d'offres ouvert afin de permettre à tous les potentiels candidats de présenter une offre. Il est interdit de « blacklister » une société, sauf si elle présente un passif qui compromet la bonne réalisation de la procédure, par exemple si elle a fait précédemment l'objet d'une résiliation d'un marché à ses torts ;
- **L'égalité de traitement des**

candidats, il n'y a donc pas le droit de privilégier un potentiel fournisseur par rapport à un autre. Dans ce cadre, sont fournis dès l'appel d'offres les critères objectifs de discernement sur lesquels le classement des candidats reposera. Lorsqu'une seule entreprise est capable de répondre au besoin, pour des raisons techniques, par exemple, l'appel d'offres n'est pas requis et la contractualisation se fait de manière négociée entre l'administration et la société concernée ;

- **La transparence et la traçabilité des actions** : toutes les étapes de la procédure sont tracées, au travers des dossiers des candidats conservés par l'administration, des procès-verbaux établis à diverses étapes et *in fine* d'un rapport de présentation qui expose tout le déroulement de la procédure. Dans les limites de la confidentialité commerciale, il est tout à fait possible de communiquer les pièces d'un marché a posteriori, soit aux candidats évincés, soit à un organisme de contrôle qui souhaite voir des éléments éclaircis.

Le respect du code des marchés publics est une obligation en France métropolitaine, en revanche, l'instruction relative aux achats à l'étranger indique qu'il faut s'attacher à respecter ses grands principes dans la mesure des possibilités locales. Ainsi, le formalisme documentaire sera souvent allégé dans un contrat d'approvisionnement en OPEX par rapport aux marchés d'approvisionnement métropolitains.

On retrouvera toujours les documents suivants :

- **Le cahier des clauses techniques particulières (CCTP)** décrit la prestation souhaitée et ses spécificités : il peut s'agir de présenter les spécifications attendues d'un produit pétrolier, les caractéristiques techniques d'un ensemble camion + remorque ou bien la compatibilité d'un logiciel avec d'autres logiciels déjà mis en œuvre au service ;
- **Le cahier des clauses administratives particulières (CCAP)** expose les délais dont le titulaire dispose pour réaliser sa tâche, les documents à établir pour valider la réalisation des prestations, les modalités de paiement ou au contraire les cas dans lesquels des pénalités seront à payer, à l'encontre par le titulaire ou par l'administration. CCAP et CCTP peuvent être fusionnés au sein d'un même document ;
- **Le cahier des clauses administratives générales de l'État (CCAG) :** afin de limiter la charge des acheteurs et le volume des CCAP, l'État a mis en place cinq CCAG qui sont les « conditions générales de vente » de l'État dans les cinq grands domaines d'achat : fournitures courantes et services, travaux immobiliers, prestations intellectuelles, informatique et télécommunications, marchés industriels. La très grande majorité des cas y est exposée et ce document sert de fil conducteur à la conduite du marché, complété de manière judicieuse par les CCAP et CCTP ;
- **L'acte d'engagement :** dans ce document le candidat fournit son offre proprement dite et notamment dans les annexes à l'acte d'engagement il fournit les prix proposés pour les diverses prestations. Il s'engage

sur le niveau de prestation qu'il est capable de fournir ;

- **Le règlement de consultation :** ce document n'est mis en œuvre que lors de la mise en concurrence, s'il y a lieu, et liste les documents à fournir par les candidats pour présenter leurs capacités techniques et financières pour mettre en œuvre le marché. Il indique surtout clairement les critères au regard desquels les candidats vont être classés et départagés.

Les appels d'offres et la contractualisation réalisés, la mise en œuvre peut ensuite différer selon la typologie du contrat. Il existe quatre grands types de contrats :

- **Le marché mono-attributaire :** réalisé par exemple dans le cadre d'un marché industriel pour la fabrication d'un nouveau modèle de camion, il débute lorsque le candidat retenu est informé de sa titularisation comme fournisseur et se termine au paiement du solde restant après l'admission en service du dernier camion. Tout le déroulement de la fabrication est exposé au sein du contrat, les diverses étapes et jalons.
- **Le marché multi-attributaire :** réalisé par exemple dans le cadre d'un marché de travaux au cours duquel on souhaite se prémunir face à toute défaillance d'un titulaire, plusieurs entreprises sont alors mandatées pour réaliser le même type de tâches. Une clé de répartition entre les titulaires est alors définie dans le règlement de consultation afin de savoir auquel recourir en fonction de la situation.
- **Le marché alloti :** réalisé dès lors que le besoin fait appel à plusieurs prestations qui peuvent être

réalisées séparément, notamment par des entreprises spécialistes d'un type de prestation, le marché doit être alloti. Ainsi les travaux de plomberie et d'électricité sont systématiquement séparés dans les marchés de travaux, la fourniture de carburéacteur et de gazole également dans les marchés d'approvisionnement du SEA.

- **Le marché à bons de commande :** aujourd'hui appelé « accord-cadre à bons de commande », il s'agit un contrat pour lequel un prestataire a été choisi et qui peut réaliser en exclusivité la prestation pendant toute la durée du marché, au prix qu'il a indiqué dans son offre. L'autorité ayant passé le contrat se tourne alors vers lui pour passer commande dès lors que le besoin s'en fait ressentir.
- **L'accord-cadre :** il s'agit d'un contrat qui a permis de sélectionner des prestataires qui sont, dès lors que le besoin s'en fait ressentir, remis en concurrence pour répondre à une sollicitation ponctuelle. Les accords-cadres sont donc le plus souvent multi-attributaires, et la commande se fait au travers d'un marché subséquent, c'est-à-dire d'un marché qui découle de cet accord-cadre, après un nouvel appel d'offres relatif à ce seul besoin ponctuel. Pour l'approvisionnement en escale des navires de la Marine Nationale, le chef du détachement du SEA auprès de l'état-major de la marine met ainsi en œuvre un accord-cadre avec six titulaires qui sont sollicités pour chaque ravitaillement de navire. Il est donc possible pour une société d'être titulaire de l'accord-cadre mais de ne jamais remporter aucun marché subséquent !

La maintenance des infrastructures pétrolières fait partie des investissements conséquents.



La combinaison de ces éléments est possible, et les modalités de remise en concurrence également : il est possible de recourir aux enchères inversées (le moins cher l'emporte) ou de réviser ses prix et le classement des titulaires à échéances fixées, par exemple. Dans le cas de la fourniture de pièces de rechanges pour les véhicules, la SIMMT met en œuvre des accords-cadres allotés, chaque lot étant multi-attributaires.

6. Qui achète au SEA et a le droit d'acheter ?

Réglementairement, au sein de l'État, seuls les ministres et les dirigeants d'établissements publics sont autorisés à acheter des biens et services. Pour des raisons pratiques évidentes, plusieurs chaînes de délégations ont donc été mises en place afin de permettre un fonctionnement fluide de l'administration de l'État. Ces chaînes permettent *in fine* d'atteindre l'approvisionneur, l'agent chargé de la passation des commandes, de la réception de celles-ci et de la validation de la prestation.

Celui-ci peut donc être un chef de détachement en opérations extérieures, un chef de dépôt en métropole ou à l'étranger, le conducteur d'une fourgonnette blanche de la BdD, mais parfois c'est le directeur central du SEA qui signe lui-même certaines commandes. Ceci dépend notamment du montant financier engagé.

L'arrêté du 22 juin 2007 relatif à l'habilitation des personnes n'appartenant pas à l'administration centrale signataires des marchés publics et accords-cadres au ministère

de la Défense habilite 5 types de responsables au sein du SEA à réaliser l'ensemble des opérations d'achat, avec les seuils financiers qu'ils n'ont pas le droit de dépasser :

- Le directeur de la DELPIA ;
- Le directeur du CEPIA ;
- Les chefs de détachement du SEA en OME ;
- Le chef du détachement de liaison du SEA auprès de l'état-major de la Marine ;
- Les adjoints interarmées de soutien pétrolier.

La chaîne de délégation se poursuit ensuite, soit au travers du document contractuel, soit au travers d'une désignation : le cahier des clauses particulières peut ainsi désigner clairement la personne qui est autorisée à exprimer un besoin contractuel auprès du titulaire (par exemple, dans le cas du ravitaillement en station-service, le porteur d'une carte accréditive délivrée dans le cadre du marché), ou bien l'un des cinq responsables mentionnés ci-dessus doit établir une note de délégation, nominative, vers un délégataire qui pourra émettre des bons de commande dans le cadre de sa fonction (par exemple un chef de détachement du SEA en OPEX, par délégation de l'AISP).

Lorsque la personne n'est pas autorisée à commander par elle-même, elle transmet juste son besoin vers l'autorité habilitée à passer la commande : dans le cadre de l'approvisionnement courant en carburéacteur des dépôts, les DEA livrés par train et par camion transmettent ainsi mensuellement leurs besoins à la DELPIA.



« L'achat de produit au profit des navires », par le lieutenant-colonel Gilles, chef du détachement de liaison du SEA auprès de l'état-major de la Marine.

Le lieutenant-colonel Gilles est chef du détachement de liaison du SEA auprès de l'État-major de la Marine (DLSEA/EMM). Il est conseiller soutien pétrolier auprès de l'EMM et chargé de l'approvisionnement des navires en dehors de leur port-base. Le DLSEA/EMM a une place unique dans les achats du SEA de par la multiplicité des rôles tenus dans le processus d'achat : en effet, à l'exception du paiement des factures et de la livraison in situ, il réalise l'ensemble des tâches liées à l'achat de produit au profit des navires.

Q1 - Comment se situe le DLSEA/EMM au sein de la sphère « Achats » ?

Le détachement est désigné comme « point d'entrée unique des bâtiments hors de leur port-base ». Pour tous les navires il est donc, avec les DEMa, la partie émergée de l'iceberg SEA : nous sommes au début de la chaîne, à l'écoute du client et à la compréhension du besoin. Ensuite, en tant qu'approvisionneur, nous analysons cela afin d'utiliser le moyen de soutien pétrolier le plus adapté. Nous avons à notre disposition les moyens des DEMa et des bases navales, ceux des marines alliées, en mer ou à quai, et des contrats d'approvisionnement auprès de fournisseurs civils dans le monde entier. Si aucun support juridique en place ne permet de répondre au besoin, nous agissons alors en tant que prescripteur, en exprimant

un besoin purement technique vers le bureau Achats de la DCSEA ou de la DELPIA, en vue d'obtenir un nouveau contrat, que nous mettrons en œuvre par la suite pour soutenir le navire concerné.

Enfin, une fois la livraison réalisée, nous vérifions que les termes du contrat sont bien appliqués au niveau du dossier de facturation, avant de faire parvenir l'ensemble à la DELPIA pour mise en paiement.

Q2 - Vous étiez auparavant en charge du soutien des opérations à la DCSEA. Le code des marchés publics a la réputation d'être très complexe : quel est votre sentiment à ce propos ?

On passe toute sa carrière à gérer des parties de marché, que ce soit en exprimant un besoin pour notre dépôt, en accueillant le livreur ou en contrôlant les bulletins de livraisons et en OPEX les factures, avant de les transmettre à la DELPIA. Je me suis toujours efforcé de bien maîtriser les termes du contrat, une dizaine de pages environ : la très grande majorité des événements est prévue et ne pose pas de problème.

La connaissance des textes au-delà du contrat, notamment les cahiers des clauses administratives générales de l'État, nous permet de gérer également les cas problématiques : retard du prestataire, mauvaise qualité du carburant, cas de force majeure, résiliation anticipée. En fait, il n'y a rien à inventer, le législateur a déjà tout prévu, il faut juste chercher l'information. Et quand il y a un doute, on se fait confirmer notre point de vue par un

des deux bureaux d'achats du SEA.

Q3 - Dans quelle mesure participez-vous à la performance économique du soutien pétrolier ?

Il y a un certain recouvrement entre les diverses solutions logistiques qui s'offrent à nous. Nous tenons à jour une base de données qui recense tous les prix des ravitaillements réalisés dans le monde par la Marine Nationale. La prise en compte de ce retour d'expérience, alliée avec la connaissance des tarifs de cession de nos alliés nous permet souvent de faire des arbitrages et de conseiller au mieux les commandants et leur chef machine. Ainsi, si un exercice est prévu avec une marine juste avant une escale, nous indiquerons s'il est plus judicieux de ravitailler en mer ou au contraire d'attendre d'être à quai. Le prix n'est pas le seul critère que nous prenons en compte, la qualité observée des carburants l'est tout autant : dans une vision de prise en compte du coût global, nous conseillons souvent aux navires d'éviter de ravitailler à certains endroits connus pour la mauvaise qualité du produit délivré, malgré des prix attractifs.

Mais nous restons au niveau du conseiller : le commandant du navire décide en dernier ressort parmi les solutions proposées.

« La performance économique », par l'IP Charles, DCSEA/sous-direction achats-finances.

L'ingénieur principal Charles est en poste à la direction centrale du SEA, au bureau Achats. Depuis 2015, il a conduit la préparation puis la mise en œuvre du marché interministériel d'approvisionnement en stations-services, de prestations de péage, lavage, paiement de parking et de recharge électrique en métropole.

Il s'agit du plus gros marché réalisé par le SEA dans son histoire, puisqu'il a pour bénéficiaires l'ensemble des ministères et 116 établissements publics de l'État. Le directeur central est l'unique représentant du pouvoir adjudicateur de ce marché. Au-delà de la réponse au besoin des agents de l'État, la performance économique est le principal moteur de son action.

Q1 - Comment s'articule l'activité d'un acheteur afin de dépenser mieux ?

Depuis 2008, de gros travaux de modernisation de la fonction Achat ont eu lieu au ministère de la Défense, suite à la création de la fonction de responsable ministériel des achats et à la mise en place d'une équipe dédiée, la « Mission Achat ». Au-delà du simple aspect financier, la performance de la chaîne fonctionnelle se mesure de manière globale en observant comment a pu être fournie la réponse au besoin exprimé. Cela s'illustre par diverses démarches qui s'échelonnent tout au long de la préparation puis de la mise en œuvre du marché.

Q2 - Comment cela s'illustre-t-il dans la préparation du marché ?

Afin de limiter la charge administrative, il faut tout d'abord mieux s'organiser dans le traitement du besoin. Au niveau ministériel, cela passe par les 3 actions suivantes :

- Assurer la planification et la programmation des besoins d'achats, au niveau de chaque segment, aux niveaux ministériels et interministériels : les marchés publics durant habituellement 4 ans, une planification quadriennale des achats doit désormais être mise en place ;
- Obtenir des économies d'échelle par la mutualisation et le regroupement des besoins : le SEA profite pleinement de cette logique en achetant désormais les produits pétroliers au profit de nombreuses et diverses administrations
- Externaliser le traitement des achats simples pour optimiser les achats stratégiques : les ressources humaines et matérielles étant comptées, le recours à l'UGAP et aux livreurs civils a par exemple été décidé pour l'approvisionnement en fioul domestique

Q3 - Les éléments présentés ne concernent que les acheteurs. Vis-à-vis des bénéficiaires, y a-t-il également une préparation spécifique ?

En effet, il n'y a pas de marché s'il n'y a pas de besoin. Il s'agit ensuite de mettre en adéquation les besoins avec les possibilités du marché fournisseur : le « mouton à 5 pattes » n'a



plus sa place : les bénéficiaires des marchés doivent désormais accepter qu'un achat inhabituel coûte beaucoup plus cher qu'une solution existant déjà chez les fournisseurs, et que ces derniers n'ont habituellement pas besoin des achats de la Défense pour mener à bien leur activité

Q4 - Quelles sont alors vos relations avec les fournisseurs ?

Il y a un nécessaire travail de prospection à réaliser, un travail sur la connaissance de l'offre : Le monde évolue et les solutions proposées hier ne sont plus forcément optimales aujourd'hui, du fait notamment de nouvelles solutions qui peuvent être proposées par les fournisseurs. Connaître l'ensemble de leur offre permet ensuite de les solliciter pour celle qui correspond le mieux à nos besoins. Cela permet également de moderniser nos « méthodes de consommation ».

Q5 - Quel travail de sélection réalisez-vous ensuite ?

Une des difficultés dans le travail de l'acheteur est d'organiser et de structurer les prix des commandes : en effet, si l'annexe de prix ne correspond pas à la méthode de travail des fournisseurs potentiels, ceux-ci vont vouloir se protéger contre toute variation imprévue du prix des matières premières, à la baisse comme



à la hausse, et vont nous imputer ensuite le prix des assurances qu'ils vont être obligés de prendre. En plus d'acheter quelque chose qui soit en cohérence avec le marché, il faut aussi proposer dans l'appel d'offres ou la négociation une valorisation qui convienne à toutes les parties.

L'autre difficulté majeure effectivement repose sur la définition des critères de sélection des candidats et de choix des offres : il faut allouer judicieusement pour permettre à un spécialiste d'être présent, éventuellement évaluer le coût global pour l'évaluation des offres, voire le coût du cycle de vie d'un produit : intégrer les coûts de maintenance dans l'acquisition de matériels est souvent judicieux, ou le coût de transport restant à la charge du SEA en fonction du lieu de chargement.

Q6 - Comment le contrôle de la dépense est-il réalisé ?

Du fait de la volonté de consommer mieux, il faut effectivement un contrôle de la dépense doit être mis en place tout au long de la vie du marché : tout d'abord,

avant la signature, il s'agit de vérifier que les prix proposés sont décents et entrent dans l'enveloppe budgétaire, durant la conduite, il faut éviter qu'une offre trop alléchante ne provoque une surconsommation qui, à la fin, fait dépasser le budget initialement prévu, puis après l'échéance finale du contrat, au titre du retour d'expérience observer quels ont été les comportements des bénéficiaires pour voir comment l'on peut, la fois suivante, améliorer globalement l'efficacité, donc comment rester aussi efficace à moindre coût.

Un des leviers principaux dans ce domaine consiste à travailler sur le juste besoin du bénéficiaire. Exemple : sur la carte « carburants » faut-il nécessairement disposer d'un accès à 3400 stations-services sachant que la concurrence en propose 2200 à un tarif beaucoup plus avantageux ?

Q7 - Les textes qui réglementent la commande publique ont été modifiés en avril 2016, pensez-vous que ces nouveaux textes favorisent votre action en règle générale et quel impact ont-ils sur la prise en compte de la performance économique ?

La logique de fond reste la même est les trois principes (liberté d'accès à la commande publique, égalité de traitement des candidats, transparence et traçabilité des actions) demeurent et sont même confortés. Les quelques évolutions observables (procédure concurrentielle avec négociation, prise en compte de la dématérialisation...) montrent une volonté de rendre l'achat public toujours plus efficaces mais les acheteurs publics n'ont pas attendu ces évolutions réglementaires pour initier la dynamique. En revanche comme le dit Jean MAIA DAJ des ministères économiques et financiers : « L'esprit de cette réforme [réglementaire] est de passer d'un sentiment de défiance à un sentiment de confiance à l'égard de l'acheteur »

« En conclusion, il est donc essentiel que l'acheteur ait une bonne connaissance du marché fournisseur et une véritable vision d'ensemble (économique, technique et juridique) de la démarche d'acquisition. »

[Visite de Philippe Torreton à la BPIA]



Le colonel Pascal Boulling et Philippe Torreton

Le 14 décembre 2016, la BPIA a reçu la visite de l'acteur Philippe Torreton (capitaine Conan, les chevaliers du ciel, etc.). De passage sur Chalon-sur-Saône pour jouer dans la pièce de théâtre « la résistible ascension d'Arturo Ui » ce dernier a en effet souhaité visiter la caserne Carnot où son père, affecté au Service des essences des armées, a servi dans les années 1950. Ce dernier a ensuite participé à la guerre anticommuniste (1950-1954) en Indochine au sein de la 730^e compagnie de ravitaillement en essences (créée en août 1951). Le Service des essences y disposait alors d'une infrastructure de 39 dépôts dont celui de Bach Mai au nord-est d'Hanoi où M. Torreton père a participé à la construction des bacs et au ravitaillement des forces.

M. Philippe Torreton a ainsi pu visiter la salle Coucy qui n'a pas changé depuis le passage de son père et découvrir des tenues d'époque mises à disposition par l'association « Pour ceux de 14 ». Une tenue de la Première Guerre mondiale du 256^e régiment d'infanterie lui a rappelé celle qu'il portait dans le film « capitaine Conan » et en particulier l'inconfort de cet équipement qu'il a porté durant tout le tournage.



La salle du souvenir de la BPIA lui a permis de voir les tenues, équipements et matériels relatifs aux différentes époques et opérations où le SEA a été engagé. Naturellement il s'est particulièrement intéressé à l'exposition relative à la guerre d'Indochine et a manifesté un intérêt tout particulier pour un classeur de photos de cette époque. Il a d'ailleurs cru identifier son père sur un des clichés conservés par la BPIA et s'est engagé à vérifier auprès de ce dernier, encore vivant, s'il correspondait bien à la personne photographiée.

Notre visiteur a ensuite accepté de partager le verre de l'amitié et de déjeuner avec les officiers de la BPIA. En souvenir, le colonel Pascal Boulling directeur de la BPIA a remis à M. Philippe Torreton une médaille de la BPIA qui a émis le souhait de la remettre à son père.

M. Torreton est également le parrain de l'office national des anciens combattants et des victimes de guerre (ONACVG) dans le cadre des célébrations du Centenaire de l'office en 2016. Il a notamment prêté sa voix aux films et aux événements qui ont été réalisés à cette occasion. Son engagement au profit du monde combattant est donc à souligner.

Colonel Pascal Boulling
Directeur de la base pétrolière interarmées
© photo : G. Bouchet./BPIA



[Prévention routière à Chalon]



La dernière campagne de prévention routière de la Base pétrolière interarmées de Chalon-sur-Saône s'est déroulée le 18 octobre 2016 sur le site de la caserne Carnot.

Le personnel civil et militaire de la BPIA ainsi que les différents organismes de la garnison, ont été conviés à cette session de sensibilisation aux risques routiers et à la consommation d'alcool et de drogues. Environ 300 personnes ont répondu présents.

Organisée par le service prévention, cette campagne s'est déroulée avec la participation de la mission prévention sécurité routière du ministère de la Défense (MPSRMD) avec voiture tonneau, test du choc frontal et simulation de perte d'adhérence.

Plusieurs conférences ont été présentées par un gendarme du peloton autoroute de Chalon sur Saône. Elles concernaient les risques liés au non-respect du code de la route, ainsi qu'à la consommation d'alcool et de stupéfiants.

Un assureur a également apporté sa contribution avec des conseils sur la rédaction d'un constat amiable, les conséquences de la fatigue au volant et sur la nouvelle signalisation.

Les séances d'informations et les différents ateliers de la MPSRMD toujours spectaculaires ont remporté un franc succès. Les intervenants ont exprimé leur satisfaction par rapport à l'intérêt que le public a manifesté et par l'accueil qui leur a été réservé.

*Service prévention/BPIA
© photos : G. Bouchet./BPIA*



Le nouvel organigramme de la direction du SEA

Depuis le 1^{er} janvier 2017, l'ingénieur général de 2^e classe Jérôme Lafitte a pris la fonction de directeur central adjoint.



Directeur central du SEA :
 L'ingénieur général hors classe
Jean-Luc Volpi



Directeur central adjoint du SEA :
 L'ingénieur général de 2^e classe
Jérôme Lafitte

RÉCOMPENSES



Le major Jean-Pierre a été décoré des insignes d'officier dans l'ordre national du Mérite à l'occasion d'une cérémonie dans la cour du dôme de l'Hôtel national des Invalides présidée par le major général de l'armée de Terre.

Affecté au Service du maintien en condition opérationnelle (SMCO) jusqu'au 31 août 2016, L'ingénieur en chef de 1^{re} classe Gilles s'est vu remettre un témoignage de satisfaction du général de l'armement Jean-Christophe Videau, chef du Service du maintien en condition opérationnelle. Ce témoignage souligne le rôle important de l'IC1 Gilles dans la coopération DGA/SEA.



La secrétaire administrative de classe exceptionnelle Christine Lignier, du bureau marchés de la DELPIA, s'est vu remettre une lettre de félicitations du directeur de la DELPIA. Mme Lignier est félicitée pour avoir permis de déjouer une tentative d'escroquerie financière.

Chammal : dans la peau d'un ingénieur principal en Jordanie

Sur la base aérienne projetée (BAP) en Jordanie, un détachement de onze militaires œuvre de jour comme de nuit, sept jours sur sept, pour assurer les besoins en carburant de la base et les missions aériennes. A la tête de cette équipe depuis quelques mois, l'ingénieur principal Catherine. Rencontre avec une femme au parcours riche et atypique. Férue de sciences, elle obtient un diplôme d'ingénieur chimiste qui la conduit à travailler quelques années en laboratoire. Après un tour du monde d'un an, désireuse de servir son pays et attachée aux valeurs des armées, elle décide de s'engager dans l'armée de Terre. « A l'issue de Saint-Cyr, j'ai choisi l'arme du Train dans laquelle j'ai servi une dizaine d'années. J'ai ensuite passé le concours pour devenir ingénieur militaire des essences. C'est ainsi que j'ai basculé au Service des essences des armées (SEA). » Cet engagement provient d'une « passion pour le produit » qui fait écho à son savoir-faire d'ingénieur chimiste. Après une scolarité d'une année à l'Institut Français du Pétrole où elle est formée à tout ce qui a trait aux produits pétroliers, elle enchaîne une formation de six mois à la base pétrolière interarmées de Chalon-sur-Saône.

Affectée aujourd'hui au Centre d'expertise pétrolière interarmées, à Marseille, elle occupe la fonction de responsable des produits à usage terrestre et des produits à usage commun. « Je définis avec le client son besoin. Si jamais le produit ne fait pas partie de notre gamme, j'écris la spécification, une liste de caractéristiques physico-chimiques auxquelles le produit doit répondre ». S'ensuit la recherche de fournisseurs, le contrôle des dossiers et l'homologation des produits. Pour réussir dans son métier, trois maîtres-mots la guident : organisation, rigueur et contrôle. Des qualités qui l'aident aujourd'hui dans le cadre de sa première opération extérieure en Jordanie.



Le parcours du carburant, entre la raffinerie locale et les avions, est ici jalonné de contrôles qualité mais aussi de contrôles stricts relatifs à la sécurité. Afin de s'assurer que le produit n'est pas altéré pendant son transport, les camions de livraison sont plombés à la sortie de la raffinerie. L'intégrité de ces derniers est contrôlée à l'arrivée sur le site et la conformité du chargement est vérifiée et validée avant avitaillement.

Une gestion minutieuse des stocks est primordiale. L'ingénieur principal Catherine doit ainsi maintenir une réserve permanente de quinze jours de consommation de carburant. En fonction des prévisions de vols, elle planifie les ravitaillements avec la gestion en personnel et matériels que cela implique mais aussi l'approvisionnement auprès des fournisseurs jordaniens.

L'activité intense de sa fonction de chef de détachement lui laisse peu de répit. La pratique quotidienne du sport est un exutoire indispensable à son bien-être. Egalement passionnée de course d'orientation, elle excelle dans cette discipline pour laquelle elle concourt tous les ans aux championnats nationaux. L'année dernière, elle a été sélectionnée pour représenter la France aux jeux mondiaux militaires en Corée du Sud. Une autre façon de servir et de représenter la France.

Source : EMA/COM

7^e édition du marathon Metz-Mirabelle : du bronze pour la DELPIA



Le général gouverneur de Metz commandant la zone de défense Est avait invité les unités de Lorraine à participer à la 7^e édition du marathon Metz-Mirabelle, qui s'est déroulé le 9 octobre 2016.

La DELPIA a présenté :

- une équipe de 4 relayeurs (commandant Thierry – capitaine Hugues, major Christelle, major Olivier) placée 33^e sur 418 ;
- 4 coureurs individuels (maréchal des logis Nicolas, adjudant Sylvia, maréchal des logis-chef Pierre, agent technique en chef Rachid), bouclant respectivement le circuit en 3 h 39', 3 h 44', 3 h 45' et 3 h 56'.

Le classement militaire prend en compte l'ensemble des résultats (individuels et relais) et la DELPIA termine à la 3^e place sur 18 équipes.

Le 15 novembre dans les salons du palais du gouverneur, le SEA a été félicité pour sa participation et sa performance

lors de la remise du challenge militaire par le général de corps d'armée Jean-Louis Paccagnini.

Félicitations aux participants qui ont porté haut les couleurs du service des essences des armées dans cette épreuve d'endurance.

Source : DELPIA



Les 20 km d'Abidjan au profit de « Terre Fraternité »



Au sein de la base opérationnelle avancée d'Abidjan, sous des conditions climatiques assez rudes mais avec des installations propices, le sport est une activité régulière et favorisée par le commandement.

En effet, n'oublions pas que le sport est un facteur de cohésion et un acteur clé dans la mise en condition physique et mentale des militaires. Il contribue également de façon déterminante à l'amélioration et au maintien de la capacité opérationnelle de nos unités. Activité permettant le dépassement de soi, elle favorise le militaire à rester maître de ses émotions dans les situations de forte tension rencontrées dans le cadre des engagements opérationnels.

Le samedi 8 octobre, le détachement de soutien de l'ONUCI a organisé au sein du camp des forces françaises en Côte d'Ivoire un semi-marathon au profit de « Terre Fraternité ». C'est tout naturellement et avec fierté que le service des essences des armées, basé à Abidjan, s'est associé à cette manifestation de cohésion. Un officier, deux sous-officiers et quatre EVSEA ont participé à cette activité.

Les dons récoltés ont atteint la somme de 6 600 euros au profit de nos camarades blessés de l'armée de Terre.

DLSEA/AFCO
© photos : documents remis

MOUVEMENTS PERSONNEL CIVIL ET MILITAIRE

Militaires :

- PAM : <http://portail-essences.intradef.gouv.fr/metier/plan-annuel-de-mutation>
- Avancement/décorations : <http://portail-essences.intradef.gouv.fr/metier/chancellerie>

Civil : <http://portail-essences.intradef.gouv.fr/metier>, rubrique « ressources humaines » (rubriques dédiées à venir)

FIDÈLE À LA TRADITION, LA BASE PÉTROLIÈRE INTERARMÉES A FAIT HONNEUR
À LA SAINTE PATRONNE DES PÉTROLIERS.

