



## LA RÉUSSITE D'UN PLATEAU TECHNIQUE

Par Manuella Benquey - Le Vaillant

*En 2005, l'Armée de l'Air met en place deux cellules de crise pour remédier à de graves problèmes de disponibilité affectant alors les moteurs des flottes de Mirage 2000 et de Mirage F1, respectivement le M53 et l'ATAR 9K50. L'enjeu est d'éviter par ailleurs qu'une situation similaire ne se produise pour le M88, moteur du Rafale. Forte des enseignements tirés de ces travaux préliminaires, la Mission de Modernisation du maintien en condition opérationnelle des Matériels Aéronautiques (MMAé), dirigée à l'époque par l'Ingénieur Général de l'Armement Roche, conduit l'année suivante les travaux procédant à la création de CICoMORe, Cellule Intégrée de COordination de la Maîtrise d'Oeuvre des Réacteurs.*

### Une coordination permanente des maîtres d'œuvre

Créée sur la base d'un protocole d'accord signé en juin 2006 entre l'Armée de l'Air, le Service de la Maintenance Aéronautique – devenu aujourd'hui le SIAé –, la SIMMAD et la marine nationale, la cellule intégrée CICoMORe a été inaugurée en octobre 2006 sur le site de l'Atelier Industriel de l'Aéronautique (AIA) de Bordeaux : il s'agit concrètement d'un plateau technique et logistique regroupant les maîtres d'œuvre étatiques et privés de la maintenance des réacteurs des flottes de Mirage 2000, Mirage F1, Super Etendard Marine (de type ATAR 8K50), Rafale, et, en un deuxième temps Alpha Jet (Larzac). Sous le pilotage et l'arbitrage de la Structure Intégrée de Maintien en condition opérationnelle des Matériels Aéronautiques de la Défense (SIMMAD) en tant que maître d'ouvrage délégué (MOD), et selon les termes du rapport final du groupe de travail « Moteurs » de la MMAé en date du 28 juin 2006, sa mission est d'« assurer une coordination permanente et centralisée de l'ensemble des maîtres

d'œuvre de façon à permettre une disponibilité optimale du parc (moteurs, modules, rechanges, volants, et matériels de servitudes associés) satisfaisant les besoins opérationnels des forces avec la meilleure performance économique possible ».

Initialement composée de dix-huit personnes, CICoMORe en compte aujourd'hui vingt-six et opère sous la présidence annuelle et tournante de la marine et l'armée de l'air.

L'intérêt majeur et innovant de CICoMORe réside principalement dans le partage et la coordination des informations, partage permis par la co-localisation des différents acteurs regroupés au sein de quatre antennes étatiques - AIA, Air, Marine, SIMMAD - et de l'antenne industrielle, à savoir la Snecma.

### Assurer la disponibilité opérationnelle au quotidien

Pour fonctionner avec efficacité, CICoMORe doit impérativement disposer d'une vision globale de la situation technique et logistique des moteurs concernés et de leurs composants, sans pour au-

tant empiéter sur les attributions qui relèvent en partie de la maîtrise d'ouvrage déléguée et des industriels. L'équipe intégrée est ainsi chargée de coordonner et d'optimiser les actions de la maîtrise d'œuvre dans les trois domaines clefs suivants : technique, logistique et transverse de pilotage et de coordination tourné vers l'opérationnel.

1) S'agissant du domaine technique, l'objectif est de connaître en temps réel l'état technique du parc des moteurs et de leurs équipements : position, état, potentiel, standard. Pour ce faire, un tableau de bord centralisé des faits techniques est établi grâce au recoupement des informations provenant des forces, à savoir, en ce qui concerne l'armée

Crédit photo : démontage d'un moteur d'un F1 CR, armée de l'air

L'intérêt majeur et innovant de CICoMORe réside principalement dans le partage et la coordination des informations, partage permis par la co-localisation des différents acteurs regroupés au sein de quatre antennes étatiques - AIA, Air, Marine, SIMMAD - et de l'antenne industrielle, à savoir la Snecma.



« Parce que la mission essentielle de CICoMORe demeure la satisfaction au quotidien des besoins opérationnels tant pour l'entraînement des forces que leur projection, elle a un rôle majeur à jouer en matière d'anticipation des besoins des unités opérationnelles et de pilotage de la distribution des ressources. »

de l'air, les escadrons et les unités de gestion de maintien de navigabilité (UGMN), lesquelles ont remplacé avec les unités d'instruction spécialisée (UIS) les anciennes équipes techniques et entretien spécialisé (EETIS), et, en ce qui concerne la Marine, les flottilles et le porte-avions. Ces données sont exploitées, en liaison avec les différents interlocuteurs en fonction de la gravité des faits techniques afin d'identifier et de hiérarchiser les investigations à conduire : avec la SIMMAD et le SIAé pour les faits techniques de gravité 1 et 2 ; avec les UIS et les UGMN, le SIAé et la Snecma pour les faits techniques de gravité 3. CICoMORe assure ensuite la diffusion et le pilotage de la mise en œuvre des solutions techniques approuvées par l'autorité technique ; enfin, elle identifie les axes d'optimisation de la maintenance et pilote les travaux afférents.

2) Deuxième volet essentiel, celui de la logistique dont il s'agit de connaître l'état pour les flottes moteurs, modules, équipements et matériels de servitude associés notamment en termes de position, de potentiels et de pilotage du vieillissement optimal. CICoMORe a donc pour objectif d'optimiser l'emploi des ressources logistiques existantes et les travaux de maintenance des deux niveaux techniques de soutien (industriel et opérationnel) ; elle assure également la gestion globale des besoins en rechanges et consommables pour ces deux niveaux. La cellule intégrée décide aussi des mouvements de moteurs et de leurs équipements entre le SIAé et les forces, ainsi qu'entre les bases elles-mêmes ; elle suit les transports à destination des forces déployées outre-mer et en opérations extérieures et le rapatriement des matériels déposés indisponibles. Elle pilote l'emploi, la disponibilité et la mise à disposition des moyens de soutiens critiques, tels que par exemple, les bancs d'essais, les valises tests ou encore les chariots.

3) Parce que la mission essentielle de CICoMORe demeure la satisfaction au quotidien des besoins opérationnels tant pour l'entraînement des forces que leur projection, elle a un rôle majeur à jouer en matière d'anticipation des besoins des unités opérationnelles et de pilotage de la distribution des ressources. Le choix des moteurs, de leur potentiel et leur configuration, ainsi que l'élaboration et la gestion, si nécessaire, d'un plan de charge de production d'urgence opérationnelle

font partie des attributions de cette cellule intégrée, qui s'avère à ce titre un véritable interlocuteur des états-majors et des forces.

### Un succès en cours de duplication

L'implantation de CICoMORe à Bordeaux, sur le site de l'AIA, semble avoir été prémonitrice alors que la ville est en passe de devenir la capitale de l'aéronautique militaire en France. Outre la présence dans la région d'industriels, tels que Sabena Technics, Thales, Dassault Aviation, EADS Sogerma Services, Turbomecca et Snecma, le Commandement de Soutien des Forces Aériennes (CSFA) s'est également installé en 2006 sur le site de la Base aérienne 106 de Mérignac, où va le rejoindre l'essentiel de la SIMMAD dès cette année. Ce rapprochement géographique devrait permettre de favoriser davantage l'implication de cette dernière dans CICoMORe - notamment en termes d'affectation de personnels - qu'appellent de leurs vœux les différents acteurs. Cette question apparaît d'autant plus importante pour l'évolution de la cellule intégrée que la marine nationale et l'armée de l'air renforcent leur adossement au SIAé en matière de MCO de leurs parcs moteurs, notamment Mirage 2000 et Alpha Jet. Si la montée en puissance du SIAé au sein de CICoMORe est une évolution logique, il conviendra toutefois de veiller au bon équilibre entre impératifs industriels et réactivité opérationnelle.

Avec pour objectif de « renforcer l'efficience technico-opérationnelle des processus », le Cabinet du Ministre de la Défense conduit en ce moment même des travaux visant à la création d'un pôle de compétences dédié au MCO de l'aéronautique de Défense dans la région bordelaise. La cellule intégrée CICoMORe y est ainsi présentée comme « une excellente référence de plate-forme d'échanges entre acteurs publics et privés ». D'autres plateaux techniques et logistiques calqués sur le même modèle, sont donc en train de voir le jour en Aquitaine. Le développement des flottes communes à plusieurs armées, telles que le Rafale ou le NH 90, devrait favoriser de surcroît la voie de la gestion intégrée de leur MCO. A l'aune du succès de CICoMORe, cette voie apparaît dorénavant comme celle de l'efficience...



M88 Rafale



M53 Mirage 2000



ATAR Mirage F1 et Super Etendard

# ASSURER LA DISPONIBILITE



Le souhait de tous les clients militaires de Dassault Aviation est d'optimiser leurs capacités opérationnelles en améliorant, au meilleur prix, la disponibilité de leurs flottes.

Dans cette optique, et pour aider l'utilisateur dans la mise en œuvre de ses appareils, Dassault Aviation propose des offres de maintien en condition opérationnelle (MCO).



WWW.DASSAULT-AVIATION.COM