




Une Direction Générale recalée à son examen de passage aérien...

Préambule


La direction générale a réuni un groupe de travail dont le but inavoué était d'organiser le démantèlement de la direction des services opérationnels (DSO) d'Île-de-France composée de la brigade de surveillance aéroterrestre (BSAT) du Bourget et de l'échelon technique associé (BCMA), de la cellule de ciblage et de renseignement (CCR) et enfin du centre de liaison inter-services (CLI) également implantés sur l'aéroport du Bourget.

Ces services opèrent dans le domaine du ciblage et du contrôle des aéronefs de plaisance ou d'affaires entrant et sortant du territoire national. Ils assurent également certaines missions de soutien à divers services douaniers (DOD et surveillance terrestre principalement) mais également à des acteurs majeurs de la sécurité intérieure et de lutte contre le terrorisme (DGSI, DCPJ, GIGN, Sections de Recherches de gendarmerie, 13^{ème} Régiment de Dragons Parachutistes, etc.).

1°) présents

 **a) Présidence** : ce GT était présidé par Jean-Michel Thillier, chef de service (de la Dg).


b) Autres membres de la haute adm^{ion} : Mme la sous-directrice A, MM. les chefs des bureaux A3 et B2, Mme l'adjointe au chef du bureau A2 et de divers conseillers techniques.

 **c) les 5 syndicats représentatifs** (CGT, CFDT, SOLIDAIRES, UNSA, SNCD-FO) siégeaient.



2°) Préalables

→ **SOLIDAIRES (déclaration)** : quel avenir pour l'aéroterrestre dans ses 2 composantes (avions et hélicoptères).

 → **Réponse du président** : rappel de l'enjeu du dossier qui « n'avait que trop duré ». À la différence du GT d'octobre 2015, le président a annoncé que l'administration souhaitait la suppression de la composante avion par :

- souci d'*homogénéisation* de la flotte avion en douane,
- le maintien d'une composante hélicoptère sur l'aéroport du Bourget dans un contexte nouveau d'insécurité et de terrorisme où l'ensemble des « clients extérieurs » à l'aéroterrestre (DOD, SNDJ, police, gendarmerie, etc.) manifestait son intérêt pour l'hélicoptère au détriment de l'avion.

Dans le même temps, l'intégration de la CCR au sein de la DRD et la restructuration du CLI dans le cadre du dossier CODT-IDF étaient 2 autres sujets majeurs que SOLIDAIRES qualifie de démantèlement.

Le GT en tant que tel

A – L'absorption de la CCR par la DRD

a) Contexte

Dans le contexte d'insécurité et des risques d'attentats que traverse actuellement le pays, SOLIDAIRES a souligné l'inconcevabilité d'abandonner la mission aéroterrestre. Nous avons recensé, a minima, au moins 400 plate-formes aéronautiques susceptibles d'être utilisées par des trajets transfrontaliers par aéronefs de plaisance ou d'affaire, sans présence constante et permanente de la douane. La CCR est le 1^{er} outil douanier d'analyse et de ciblage des flux aéronautiques transfrontaliers. Ce service réalise pour le compte de la DRD une veille des mouvements d'une 60^{aine} de PPF aériens.

b) Notre avis

Si le rattachement de la CCR à la DRD paraît être une solution de pérennisation acceptable dans la poursuite de cette activité, il faut que cette absorption s'accompagne des effectifs, des mesures et statut nécessaires. SOLIDAIRES Douanes restera très vigilant sur ce point.

Nous considérons effectivement que c'est bien la totalité des personnels de la CCR qui doivent être transférés. Pourquoi ? Car l'activité de ciblage est une activité permanente qui s'exerce 7j/7, régime de travail qu'il faut bien entendu maintenir. On imaginerait mal Roissy s'affranchir d'une capacité de ciblage en réalisant des contrôles uniquement 5 jours sur 7. Il ne s'agit pas simplement de faire de l'analyse de risque mais bien de pouvoir réagir rapidement dans un domaine où 1 heure de vol peut représenter jusqu'à 800 km de distance parcourue par voie aérienne pour un potentiel infracteur voire un terroriste.

De plus, cette activité s'inscrit bien dans le domaine du contrôle des voyageurs et des moyens de transport, activité dévolue en priorité aux agents de la SU. Les personnels de la CCR ont exprimé leur souhait majoritaire de rester en SU, souhait que nous soutenons résolument.

c) Intégration ou restructuration ?

L'administration a présenté cette absorption comme étant « une *intégration* ».

Nous réaffirmons clairement qu'il s'agit d'une restructuration ni plus ni moins, restructuration qui est régie par des règles statutaires et d'accompagnement qui valent pour les collègues de la CCR comme d'ailleurs pour l'ensemble des personnels concernés au sein de la DSO. Comme à son habitude, l'administration joue sur les mots, lui évitant ainsi d'intégrer ce démantèlement dans le PSD et de faire des économies de bout de chandelles sur le dos des personnels.

B – Le déménagement du CLI en attente de « migration » vers le CODT-IDF

Comme pour la CCR, les personnels du CLI sont aussi concernés par cette restructuration à laquelle vient s'ajouter la migration du CLI en Centre Opérationnel Douanier Terrestre (CODT). La tactique de l'administration a été de soustraire le CLI à ce démantèlement en indiquant qu'il s'agissait d'un simple déménagement dans de nouveaux locaux.

Que l'on ne s'y trompe pas, le CLI subit bel et bien ces changements et il s'agit bien pour ses personnels d'être confrontés à une restructuration. Le respect des règles statutaires et d'accompagnements les concernent également au 1^{er} chef. Il s'agit bien d'une délocalisation forcée et d'un changement de métier à terme, lorsque la migration en CODT sera prononcée.

SOLIDAIRES Douanes veillera aux respects des droits des agents et de la correcte qualification de leur situation administrative de personnels restructurés.

C – La composante technique et opérationnelle aéronautique

1°) présentation

Ce volet a monopolisé une grande partie des discussions tant le sujet est complexe, tant les documents de travail proposés par l'administration étaient approximatifs et orientés au bénéfice des intérêts de l'administration, ou bien parfois erronés ou encore absents (BCMA).

SOLIDAIRES Douanes a rappelé le postulat imposé par l'administration : maintien de la composante hélicoptère et suppression de la composante avion. Bien sûr, nous n'adhérons en rien à cette version clivante des activités aéronautiques dans le domaine opérationnel et avons tenu à l'exprimer clairement durant ce GT.

Ces 2 moyens ont leur place car ils sont complémentaires et nécessaires pour assurer une couverture réactive sur l'ENSEMBLE du territoire national.

2°) La composante hélicoptères

a) Problèmes d'équipement

Force est de constater que l'administration n'a pas bien compris ou pas voulu comprendre que l'état général des AS355 (anciens hélicoptères aéromaritimes, actuellement utilisés en aéroterrestre) ne permettait pas de réaliser toutes les missions, plus particulièrement celles liées au contexte de sécurité intérieure et de terrorisme. Elle a prévu l'intégration de systèmes alors même que cette intégration sera techniquement très difficile et onéreuse.

Elle a également indiqué avoir entamé une étude de marché pour l'acquisition (financée?) d'EC135 avec une perspective de déploiement en 2019. Elle a néanmoins reconnu que les règles de marchés publics ne l'autorisaient pas à choisir exclusivement l'EC135. Quid de l'harmonisation alors ??? Quid également du délai entre la date d'aujourd'hui et l'acquisition hypothétique d'EC135 ??? Quid à terme du remplacement des 2 autres AS355 actuellement utilisés aux Antilles ???

Car les personnels continuent à devoir exercer leurs missions avec un hélicoptère obsolète, à la disponibilité opérationnelle aléatoire et financièrement onéreux (1 heure de vol sur AS355 coûte le double d'une heure de vol sur EC135, hélicoptère plus moderne). Cette situation est connue depuis des mois voire des années. Pourquoi avoir attendu l'annonce du démantèlement de la DSO pour s'y pencher ?



Eurocopter AS355 (« Ecureuil 2 »)



Eurocopter EC135

L'administration n'a semble-t-il pas retenu l'option de déshabiller Pierre (l'aéromaritime) pour habiller Paul (l'aéroterrestre) en transférant un EC135 aéro-maritime. On pourrait s'en réjouir si dans le même temps une solution pérenne avait été trouvée. Or il n'en est rien et on va laisser en jachère l'activité hélicoptère de l'aéro-terrestre pendant 2 ou 3 ans, le temps que les décideurs disent que puisqu'on s'est passé des hélicoptères durant cette période et on peut définitivement les supprimer.

À l'instar des propositions concernant la location d'un avion BEECH (voir ci-après), SOLIDAIRES Douanes va demander la location d'un EC135 pour combler cette période, location qui pourrait être financée par le différentiel de coût à l'heure de vol entre EC135 et AS355 ainsi que du budget qui aurait été consacré à la mise à niveau des AS355 dont on sait qu'ils seront de toute manière retirés du service en 2019.

b) Problèmes de qualification

À ces problèmes d'équipement viennent s'ajouter les problèmes de formation, de qualification et de maintien des compétences des pilotes, des personnels navigants techniques (PNT) et des personnels non navigants techniques (PNNT) sur hélicoptères. L'administration ne semble pas avoir pris la mesure de ce volet fondamental dans le domaine aéronautique. Cette absence est totalement symptomatique d'un dossier mal réfléchi et pas du tout anticipé.

Avec un peu de mémoire, on pourrait comprendre que ce manque de préparation était guidé par la volonté il y a 1 an, de vouloir supprimer la composante hélicoptères. Sans vouloir faire de boutade aéronautique, on constate que l'administration *navigue à vue, dans le brouillard*, en ayant omis de *prendre la météo des urgences et bulletins d'alertes de sécurité intérieure* qui se profilent sur son trajet.

c) Et l'échelon technique ?

Le dernier point à aborder concernant la composante hélicoptères est le sort de l'échelon technique hélicoptère. L'administration n'a jamais défini ou communiqué le plan d'armement de cet échelon comme de tous les autres échelons techniques. Nous nous associons à la demande exprimée d'obtenir ces informations.

À l'instar des personnels navigants, les délais de formation, d'aguerrissement et de maintien des compétences des PNT s'évaluent avec des échéances allant de 18 à 24 mois minimum. Si comme le dit l'administration, l'équipement en EC135 de l'aéroterrestre intervenait en 2019, il faut immédiatement se pencher sur cette problématique pour ne pas obérer un début d'activité opérationnelle en 2019.

Une fois encore, rien n'a été prévu, encore moins anticipé.

2°) La composante avions

SOLIDAIRES Douanes a clairement exprimé son souhait de voir maintenue la composante avions.

a) Dangerosité ?

Dans le cadre d'un argumentaire contradictoire présenté par l'UNSA, SOLIDAIRES Douanes s'associe pleinement à cet argumentaire et rejette l'idée de dangerosité de l'utilisation d'un avion monomoteur en zone urbaine.

Dangerosité qui va à l'encontre d'un document signé par le chef de service lui-même, validant la maîtrise du risque opérationnel lors de ces vols et la remise en vol des deux T206.

b) Cherté ?

Il en va de même de l'argument financier qui ne tient pas. Comment peut-on supprimer un moyen aérien qui coûte entre 3 et 7 fois moins cher à l'heure de vol que les autres moyens aériens mis en œuvre en douane ? Le choix d'acquisition de ces monomoteurs avait justement été guidé, il y a une dizaine d'années, par des considérations de moindre coût.

À la différence des hélicoptères qu'il faut remplacer, les avions monomoteurs existent, leurs équipements existent et sont déjà en place. Pourquoi vouloir les supprimer ? Ils ont été éprouvés depuis des années et ont fait leur preuve dans différents domaines opérationnels aéroterrestres et de soutien aux autres services de douane ou de sécurité intérieure.

Cette décision de suppression, si elle était adoptée par l'administration, serait rejetée par SOLIDAIRES Douanes.

c) Propositions alternatives

En attendant, des propositions alternatives ont été faites par l'UNSA et appuyées par SOLIDAIRES Douanes. Elles visent à installer les T206 à Lorient pour continuer la mission aéroterrestre à partir de cette base. Cette proposition offre plusieurs avantages :

- ceux de satisfaire au souhait de 90 % des personnels navigants avion qui, à terme, souhaiteraient être mutés à Lorient ;
- ceux de résoudre le problème de maintien des qualifications sur bimoteur F406 en attendant que les pilotes de la DSO soient tous transformés sur BEECH350 ;
- ceux de fournir un renfort en personnels F406 à la BSAM de Lorient qui va commencer ses formations sur BEECH350 ;
- ceux de poursuivre l'activité opérationnelle de la DSO dans sa composante avion en s'affranchissant de la problématique de location immobilière au Bourget invoquée par l'administration ;
- ceux enfin d'offrir de la souplesse dans un calendrier de transformation des pilotes sur BEECH350 des plus contraints.



Cessna T206

En effet, SOLIDAIRES Douanes a tenu à exprimer sa plus grande **réserve sur le calendrier des formations BEECH350** présenté par le bureau B2. Ce calendrier indique que 8 pilotes pourraient être formés sur BEECH350 en 2017. Nous avons rappelé les réalités à une administration en manque de souvenirs. En 3 ans, la cellule d'instruction avion de la douane (CIAD) n'a pu former que 9 pilotes sur BEECH350. Ce retard a été généré essentiellement par des problèmes de disponibilités techniques des BEECH... avions neufs... problèmes toujours existants. Aujourd'hui, la situation s'aggrave car une partie des avions (3 exactement) est équipée et sera utilisée pour la surveillance maritime. Ils ne pourront pas être utilisés pour la formation des personnels. Il reste 3 avions qui doivent partir en transformation pour intégrer les équipements de surveillance maritime.

Il existe un dernier avion – « l'arlésienne de l'aéronautique » – que la douane a confié il y a cinq ans à l'industriel intégrateur pour qu'un jour cet avion puisse enfin recevoir les équipements de lutte contre les pollutions marines, intégration aux difficultés techniques majeures qui risquent ni plus ni moins de faire capoter ce programme SURPOLMAR.

d) Propositions administratives

Face à tous ces paramètres qui auraient du être pris en compte par l'administration depuis des mois voire des années (administration et superviseur aéronautique alertés dès 2013), le chef du bureau B2 a proposé 2 solutions :

1 – L'externalisation d'une partie de la formation initiale.

Pour SOLIDAIRES Douanes, il ne s'agit pas d'une solution miracle mais alternative. Elle doit recueillir l'agrément des personnels concernés. En effet, elle pose le problème du maintien des qualifications des instructeurs / examinateurs de la CIAD et n'exonère pas l'administration de « franciser » les pilotes formés ab initio aux États-Unis, notamment pour la validation de la phase d'adaptation opérationnelle en ligne, phase obligatoirement réalisée en France, au sein de la CIAD.

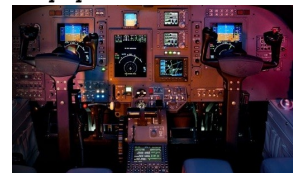
Comme dirait le dicton populaire « quand y'en a plus, y'en a encore ».

2 – la location coque nue d'un avion BEECH350.

L'administration n'est pas rentrée dans les détails de cette proposition. Pour que cette option soit acceptable, SOLIDAIRES Douanes pourrait souligner que son exécution devrait être conforme dans le temps et dans les équipements (même type d'aéronef avec même équipement PROLINE21 notamment) au calendrier de formation sur BEECH.

Il va de soi que ce calendrier, qui comprend maintenant les formations des personnels de la BSAT et surtout ceux de Lorient (prioritaires ?), va s'étaler sur au moins 24 voire 36 mois si l'on regarde ce qui s'est passé pour les pilotes de la BSAM de Hyères. Durant ces 24 ou 36 mois la CIAD va également devoir gérer l'entraînement obligatoire et la reconduction des qualifications des 13 pilotes de la BSAM de Hyères à raison d'une semaine/an/pilote. Aussi, nous nous interrogeons sur la pertinence d'une location. Cette option pourrait coûter à terme le prix d'un avion sans équipement de surveillance maritime, avion dit « lisse » dont la douane aura besoin pour la prise en charge desdits entraînements obligatoires et reconductions des qualifications de ces pilotes.

Équipement Proline 21



e) Notre avis

Rappels

Avec 7 avions achetés au lieu de 8, 3 BSAM à équiper à raison de 2 avions chacune et au minimum 1 équivalent avion en permanence en maintenance, on ne voit pas bien où la douane va puiser de la ressource en avion pour pouvoir en plus entraîner/proroger ses pilotes, sauf à considérer que l'on retire en permanence un avion aux unités opérationnelles.



Beechcraft 350 king air

SOLIDAIRES Douanes rappelle que le programme initial d'acquisition de BEECH comprenait 8 avions. Actuellement seuls 7 ont été acquis, comme précisé ci-dessus. SOLIDAIRES Douanes n'avait pas compris que le 8^{ème} devrait être loué !!!

Revendication

Nous allons demander à l'administration que le budget de la location soit consacré à l'acquisition d'un 8^{ème} avion sans aucun équipement de surveillance maritime (le coût de cet équipement constitue les 2/3 du prix de l'avion fini).

Cet avion sera exclusivement consacré aux missions de la CIAD, aux missions de projection rapide dans le cadre de l'activité aéroterrestre (en remplacement du F406 retiré du service sans raison il y a quelques mois) ainsi qu'aux missions de soutien pour le compte de la base centrale de maintenance, des unités terrestres, des services spécialisés de la DNRED, du SNDJ et des partenaires des autres administrations avec laquelle la douane travaille actuellement sur les thématiques de sécurité intérieure.

f) En suspens...

En attendant que l'administration ait une vision moins étriquée et plus réaliste des situations, un certain nombre de problèmes restent en suspens comme la charge de travail exorbitante des personnels de la CIAD, parfois employés à d'autres tâches que l'instruction, du maintien des compétences bimoteur F406 des pilotes de la BSAT et enfin de l'entrée en formation BEECH350 (urgente) des pilotes de Lorient.

Enfin, le sort des personnels non navigants techniques travaillant sur avion au sein de la BSAT a quasiment été éludé. Il faut que leur avenir soit étudié de la même manière que celui des personnels navigants. Nous attendons les prochaines rencontres pour voir si l'administration a travaillé en ce sens.

On voit bien que tous ces sujets sont dorénavant liés à l'avenir de la composante avions de l'aéroterrestre. Sans méconnaître leur complexité, SOLIDAIRES Douanes considère qu'un vrai travail de vérité et de fond doit être entrepris pour résoudre ces difficultés et cesser de faire souffrir les personnels.



Reims-Cessna F406

4°) La souffrance des personnels au travail et en dehors du travail

SOLIDAIRES Douanes a insisté sur ce point. Cette souffrance concerne tous les personnels de la DSO. Pour les non-initiés, les documents fournis par l'administration à l'appui de ce GT auraient pu sembler répondre à toutes les questions et alléger la souffrance des personnels.

Il n'en est rien, bien au contraire. Comme souvent dans le domaine aéronautique, l'administration a proposé un travail non abouti, opérant en l'espace de quelques mois un virage à 180°, en omettant de nommer précisément ce qui s'appelle bien une RESTRUCTURATION dans le cadre du démantèlement de la DSO.

L'administration ne doit pas s'étonner si les personnels et SOLIDAIRES considèrent que le dossier DSO a été traité avec amateurisme depuis des années. La dimension sociale (mal-être au travail, incidences sur la vie familiale des personnels, incertitudes en l'avenir) a été bafoué.

Le pire c'est que l'administration a prévu d'affecter à la BSAT, en cours de démantèlement, des personnels navigants en sortie de stage initial de l'END-LR. Comment est-ce possible dans le contexte décrit ci-dessus.. ?

Pour conclure ?

Bien entendu, SOLIDAIRES Douanes veillera au **respect des procédures de restructuration** : CHSCT, CTSD, priorités de mutation, maintien de la rémunération des personnels restructurés qu'ils soient terrestres ou aériens, y compris les primes de vol, si d'aventure un personnel navigant était contraint de quitter cette corporation du fait des restructurations.

Le président a reconnu l'**imprécision du dossier**, a exprimé ses déceptions de voir ce dossier une fois encore non abouti.

Devant l'ampleur des réponses à apporter et des délais contraints demandés par l'ensemble des organisations syndicales, il a indiqué que ce **groupe de travail n'était pas conclusif** et a proposé, sous sa présidence, la tenue de réunions de travail associant administration et organisations syndicales. Une première **réunion devrait être programmée dans le courant de la première quinzaine du mois de novembre 2016**.



SOLIDAIRES Douanes était représenté par Patrice DE LABACA, Didier PRIGENT et Patrick OLLIVEAUD. Pour toute question, n'hésitez pas à les contacter.