



COMPTE RENDU DU GT AERIEN DU 13 NOVEMBRE 2009

Un groupe de travail aérien s'est tenu le 13 Novembre 2009 avec l'ordre du jour suivant :

- STRUCTURE HELICOPTERE AUX ANTILLES;
- AMENAGEMENT DE LA MAINTENANCE AERIENNE DOUANIERE;
- POINT SUR LE PROGRAMME NOUVEL AVION;
- MISE A NIVEAU DE LA FLOTTE DE SURVEILLANCE AERIENNE.

STRUCTURE HELICOPTERE AUX ANTILLES

La Direction Générale souhaite mettre en place à la Martinique en complément des avions, 2 hélicoptères écureuil de type AS 355 F2, qui seront intégrés à la BSAM du Lamentin. Il s'agit, pour la DG, de renforcer le dispositif face aux enjeux de LCF dans les trafics dans la zone Antilles.

Un premier hélico serait livré fin été 2010 et le 2ème vraisemblablement fin décembre 2010/ début 2011.

13 agents de catégorie B minimum seront affectés à cette structure hélicoptère suivant le calendrier suivant:

En 2010 : 3 pilotes ; 2 PNT ; 2PNNT soit 7 agents

En 2011 : 2 pilotes ; 2PNT ; 2PNNT soit 6 agents

Soit au total 5 Pilotes ; 4PNT ; 4PNNT

Ces agents seront placés sous l'autorité de L'OAI DRGC Martinique.

Une enquête sera lancée en février 2010 avec les fiches de poste. La prise de fonction des premiers agents est prévue pour l'été/septembre 2010 et les suivants en 2011.

La DG recrutera des personnes extérieures par contrat si elle n'arrive pas à recruter parmi les personnels douaniers.

AMENAGEMENT DE LA MAINTENANCE AERIENNE DOUANIERE

La DG nous informe de la création d'un nouveau bureau technique à B/2.

La maintenance aérienne douanière devra se conformer aux nouveaux décrets sur l'organisation de la gestion des flottes étatiques. Il y aura donc un regroupement technique avion/hélico sur un seul site.

Il y aura aussi plus de techniciens dans chaque brigade.

Ensuite la DG, nous a informés de son projet de regroupement de la maintenance. Le site de la BSAM de MERIGNAC est le favori de la DG mais ce projet d'intégration

n'est pas encore finalisé. L'avantage aux yeux de la DG est qu'il y a des possibilités de récupérer des infrastructures immobilières pour avoir les deux entités sur place (BSAM et base centrale de maintenance). Un groupe de travail est programmé au premier semestre 2010. Il devrait permettre à l'administration de nous présenter un projet plus élaboré entrant dans les normes préconisées par la nouvelle direction de sûreté aérienne (DSAé).

Nouvel avion

La DG ne connaît pas encore le modèle du nouvel avion qu'elle a décidé d'acheter.

Système de communication

Des nouveaux systèmes de transmission seraient prévus pour améliorer les communications et le suivi des missions. Surtout suite à des défaillances des systèmes satellitaires comme au Havre.

Questions diverses :

- Rémunérations :

Au niveau des salaires des pilotes, la DG est consciente du décrochage avec les autres employeurs aériens.

Nous avons fait remarquer que la plupart des indemnités n'ont pas été revalorisées depuis longtemps comme l'indemnité journalière de vol qui n'a pas augmentée depuis presque 25 ans.

Sur la question de la NBI. La DG nous rappelle que l'éventualité de la mise en place ou la revalorisation d'une quelconque NBI est devenue quasi improbable compte tenu de son contingentement.

La DG a transmis le dossier pour l'attribution de la GIPA aux personnels à statut d'emploi mais il faut encore attendre l'accord ministériel.

- **Astreinte** : La question de l'intégration de la position administrative d'astreinte dans le nouveau Mathieu a soulevé une « bronca » de la part des OS. En effet, la DG ne veut pas entendre l'argument selon lequel la position d'astreinte n'a pas été prévu dans Mathieu. Pour elle, le fait que le personnel aérien ait l'obligation de permanence opérationnel suffit à donner aux agents une position administrative. En clair, l'inscription sur un ordre écrit est satisfaisante pour la DG. C'est oublier que Mathieu doit donner la position administrative effective de l'agent.

Nous attendions une meilleure réponse au questionnement légitime des agents de la part d'une administration parfois plus que rigoureuse sur d'autres sujets.

La délégation Douanes-CGT

STRUCTURE HELICOPTERE AUX ANTILLES

1- Le besoin

Face aux enjeux de la lutte contre les trafics en zone Antilles, la DGDDI a décidé de renforcer ses moyens aéronautiques existants par le déploiement de 2 AS 355 F2 de surveillance maritime, aux fins d'expérimentation pendant une durée de 18 à 24 mois.

Ces deux moyens seront intégrés à la BSAM Lamentin.

Le calendrier prévisionnel des travaux de remise en état de vol et de modification avionique se compose de quatre phases :

- A partir des AS355 précédemment affectés à la surveillance maritime en métropole, remise en état, révision et modification de septembre 2009 à décembre 2010
- Formation pratique des personnels entre juillet 2010 et début 2011
- Envoi du premier hélicoptère au deuxième semestre 2010
- Envoi du second hélicoptère au premier semestre 2011

Ce calendrier est susceptible d'évoluer en cas de difficultés techniques dans la remise en service des machines.

2- Le personnel

L'affectation des personnels liés à la structure hélicoptère aux Antilles se fera en fonction du calendrier de déploiement.

Compte tenu du contexte particulier de cette opération, seront privilégiés les personnels les plus qualifiés et expérimentés afin de constituer le noyau dur du dispositif.

L'ensemble du personnel affecté à la structure hélicoptère de la BSAM du Lamentin suivra au préalable les formations nécessaires à l'acquisition des qualifications (QT, treuil, JVN) et à la connaissance des systèmes embarqués. Cette formation sera assurée par la CIHD et, dans la mesure du possible, sur les hélicoptères devant être déployés à l'issue des chantiers de mise à hauteur et avant leur transport vers les Antilles.

3- Moyens et équipements

Afin de répondre aux besoins opérationnels sur la zone Antilles, les deux hélicoptères seront équipés d'un système d'identification nocturne, d'un éclairage cockpit bas niveau de lumière pour travail sous JVN, d'une capacité SATCOM et radio V/UHF, d'un récepteur AIS, d'une capacité de réception balise, d'un système de gestion et navigation tactique et d'un dispositif de treuillage.

L'ensemble des travaux couvrira la mise à niveau technique des cellules et des moteurs, la modification avionique et l'intégration d'équipements opérationnels.

La maintenance des machines sera limitée aux interventions de niveau NTI 1 à NTI 2. Les échéances de visites seront respectivement de 100 heures pour une durée d'une semaine et de 500 heures pour une durée d'un mois. Ces visites seront réalisées sur site.

Afin de maintenir un niveau de disponibilité maximum, un stock de pièces détachées, d'équipements et de consommables sera mis en place.

4- Infrastructure

L'infrastructure est un des aspects importants de la réussite du projet. Une réflexion conjointe avec la DRGC Antilles a permis de dégager une solution provisoire pour l'accueil de la première machine, dès 2010.

La réflexion se poursuit dans le cadre du réaménagement de la zone aérienne militaire de l'aéroport du Lamentin où des surfaces seraient disponibles dans un avenir proche.

La transformation de la zone aérienne militaire en zone aérienne étatique civile est pilotée par le préfet de région. La DGDDI est en consultation avec les différents acteurs pour faire valoir ses besoins d'infrastructure.

5- Doctrine d'emploi

La situation particulière des Antilles, proche des zones de production de produits stupéfiants, a généré le développement d'un trafic de pénétration des îles, en vue de satisfaire le marché local et de constituer des bases logistiques pour l'approvisionnement des marchés européen et nord américain. Ce trafic de pénétration se fait principalement au moyen d'embarcations de taille modeste, plus ou moins rapides.

Les cibles principales sont les *go-fast* -embarcations non pontées dotées de 5 à 7 moteurs hors-bord pouvant dépasser la vitesse de 35 nœuds-, les vedettes de type « cigare » -embarcations pontées motorisées dotées de 2 à 3 gros moteurs hors-bord pouvant atteindre la vitesse de 50 nœuds- et enfin les embarcations non pontées de type yole, également dotées de moteurs hors-bord et pouvant atteindre les 45 nœuds.

Le vecteur *go-fast* occupe une place prépondérante dans le choix des moyens utilisés en transportant, selon certaines sources, 47 % de la cocaïne au départ de l'Amérique du sud.

C'est dans ce contexte que la DGDDI a décidé de renforcer ses moyens dans la lutte contre les *go fast*.

La composante hélicoptère, placée sous l'autorité de l'OAI, renforcera la capacité opérationnelle de la composante aérienne de la DRGC Antilles. Elle aura pour mission d'opérer en relais des avions, dans des zones côtières non surveillées et parfois très découpées. Sa cible prioritaire sera la recherche/localisation/ identification/ suivi et interception de petits vecteurs liés aux trafics locaux (yole, Go-Fast) mais également la surveillance des lieux de débarquement ou de déchargement connus, mais difficilement observables par des moyens terrestres.

L'hélicoptère permettra également de projeter rapidement une capacité d'intervention telle qu'une équipe de fouille ou cynophile, des agents en renfort ou une équipe technique.

Il contribuera enfin au renforcement de l'éclairage aérien au profit des vedettes.

AMENAGEMENT DE LA MAINTENANCE AERIENNE DOUANIERE

Les décrets de 2006 sur l'organisation de la gestion des flottes étatiques sont les textes fondateurs d'une harmonisation des moyens de maintenance aéronautique d'Etat que la Douane, en tant qu'autorité d'emploi, se doit de mettre en application avant fin 2011.

Sous l'impulsion du ministère de la Défense, lui-même régi par ces textes, un premier organisme a été mis en place en 2007, avec pour mission de conduire une réflexion sur l'harmonisation du fonctionnement des organisations de maintenance aéronautique.

Ces travaux déboucheront sur la création, mi 2010, d'une autorité de la sécurité aérienne (DSAé), qui réunira les fonctions de contrôle des organismes de maintenance aéronautique des flottes étatiques, aujourd'hui sous la responsabilité des autorités d'emploi.

L'ensemble aura un impact sur l'organisation et le fonctionnement de l'aéronautique douanière.

Pour cette raison, a été mené en 2009 le chantier de définition de la déclinaison douanière des obligations réglementaires des textes de 2006, sans attendre les directives de la future autorité.

Dans le double objectif de rester proche de la réalité de la maintenance des aéronefs de la Douane au sein des brigades et de préparer les personnels à ces évolutions, de nombreux agents ont été impliqués dans ces travaux.

La rédaction du Manuel de Gestion de la Navigabilité (MGN) et du Manuel de l'Organisme d'Entretien (MOE) propres à la Douane est en cours. Concrètement, ces travaux aboutiront à décrire l'organisation de la maintenance aérienne douanière.

Le regroupement rapide des moyens de maintenance avion et hélicoptère en un lieu unique s'avère être le moyen de préserver les avantages d'une flotte aérienne de taille modeste tout en répondant aux objectifs de maintenance unifiée, tels que définis par la future autorité de sécurité aérienne. Il permettra également de simplifier l'agrément, par la DSAé, de la future organisation de la maintenance douanière et de la consolider.

Le principe de la réorganisation de la maintenance aéronautique douanière repose donc sur la centralisation de la maintenance planifiée (travaux liés aux visites périodiques des aéronefs). Elle concerne les avions et les hélicoptères et répond à un besoin d'optimisation des moyens au regard de la réglementation internationale en matière de maintenance aéronautique.

Le regroupement avion/hélicoptère permet d'optimiser l'organisation de la maintenance des moyens (en particulier les fonctions transverses de type magasin, logistique et contrôle).

La gestion de la maintenance reposera sur un système d'information dédié, mettant en relation directe les centres de maintenance et le bureau technique de la DG. Ce système permettra d'améliorer la gestion et la valorisation du stock de pièces détachées, de manière à répondre aux objectifs des contrôles internes comptables.

La centralisation nécessite de maintenir au niveau de chaque base opérationnelle, un échelon technique qui assurera les dépannages courants. En cas de pannes importantes, liées à la motorisation ou à la cellule par exemple, un renfort en personnel technique de la base centrale pourrait s'avérer nécessaire.

Compte tenu de la coexistence, même temporaire, de trois types d'avions (F406, 206 et nouvel avion) en plus des hélicoptères, la base centrale sera dimensionnée pour répondre aux exigences des programmes de maintenance correspondants. Les besoins en matériels ou en infrastructure sont suffisants pour constituer cette base de maintenance.

La base centrale de maintenance sera intégrée au sein de la BSAM Mérignac.

POINT SUR LE PROGRAMME NOUVEL AVION

La DGDDI est confrontée au double problème du vieillissement de sa flotte avion de surveillance maritime, et à l'évolution du contexte opérationnel vers des zones d'opérations éloignées et des menaces évolutives.

Pour y répondre, la DGDDI a initié le programme de renouvellement de la flotte d'avion de surveillance maritime en 2009.

La stratégie programme repose sur les principes suivants :

- Améliorer significativement l'efficacité du nouveau moyen aérien pour répondre à une menace évolutive,
- Prendre en compte les nouvelles exigences nationales et européennes en matière de lutte contre la pollution et de surveillance maritime,
- Optimiser la flotte dans un contexte budgétaire contraint.

Cela se traduit concrètement par :

- Des performances accrues grâce à un avion multi-missions
- Le maintien de la capacité d'heures de vol opérationnelles

Le processus d'acquisition du nouveau vecteur aérien est en cours. L'achat a été confié à la DGA, celui du système de mission à la DGDDI.

Le choix du système de mission a débuté par les procédures d'acquisition des deux senseurs principaux que sont le radar et le système optronique. Le marché d'intégration devrait être notifié en 2010.

Simultanément, seront prochainement lancés trois contrats d'étude avec des laboratoires spécialisés pour le développement de fonctions spécifiques aux métiers de la surveillance maritime douanière. Ces fonctions concernent le domaine de la lutte anti-pollution, la surveillance du comportement des pistes surface et l'identification discrète des cibles d'intérêt.

MISE A NIVEAU DE LA FLOTTE DE SURVEILLANCE MARITIME

La mise en service du nouvel avion devrait débuter en 2011. Pendant la période de déploiement, l'exploitation des F406 sera poursuivie.

Afin de préserver la capacité opérationnelle et de prendre en compte les évolutions techniques et technologiques nécessaires à la réalisation des missions, un programme de mise à niveau de la flotte des avions de surveillance maritime F406 a débuté fin 2008, avec pour objectifs :

- de remettre en service les systèmes optroniques WESCAM 16DS sur trois avions SURMAR et de les affecter sur les façades maritimes de Méditerranée, Atlantique et Antilles afin de redonner à la Douane sa capacité d'identification de nuit
- de s'adapter à l'évolution du contexte de la surveillance maritime en intégrant la capacité de traitement en vol du système d'identification automatique AIS des bateaux
- d'améliorer la coopération entre les bateaux et les avions grâce à un mode crypté du système AIS embarqué
- d'améliorer l'intelligibilité de l'information et la redondance du moyen de communication HF et d'accroître la sécurité des équipages par un contact systématique et périodique des paramètres de localisation, de cinématique et de sécurité des aéronefs
- de permettre des comptes-rendus en temps réel des événements tactiques importants de type CRSM ou POLREP, ordres ministériels lors des missions spéciales, de reporter en temps réel et partiel la situation de surface autour des objectifs d'intérêt douanier
- de préparer les équipages à l'arrivée du nouvel avion grâce à un système de conduite de mission simple, mais intégré et doté d'une cartographie électronique et de fonction de gestion de situation surface.

Afin d'accompagner ces évolutions technologiques, une équipe projet a été constituée dans le but de soutenir le Bureau B/2 et d'associer les personnels à cette démarche. Elle est composée de personnels de la CIAD, CIHD et d'un PNT de la BSAM de Hyères avion.

A ce jour, plus de la moitié de la flotte a été modifiée. L'ensemble de la flotte devrait être transformée d'ici début 2010 et s'achèvera par les 2 avions basés aux Antilles.

La version complète du système de mission devrait être déployée début 2010.

Une partie des fonctionnalités devraient être installées sur EC135 dans le courant de l'année 2010.

Cette évolution nécessite l'implication des cellules d'instruction, et très prochainement des moniteurs PNT. Des actions de formation sont indispensables à la réussite du projet car ces nouveaux outils vont optimiser les méthodes de travail en équipage.