



BULLETIN D'INFORMATION DES ADHERENTS

Périodicité hebdomadaire - Prix du numéro : 0,30 €

N° 2004/45 – 2 novembre 2004

SOMMAIRE

4 PAGES

⇒ **Compte rendu du groupe de travail du 21 octobre 2004**
relatif à l'évolution du dispositif Garde-côtes

1 à 4

Compte rendu du groupe de travail du 21 octobre 2004
relatif à l'évolution du dispositif Garde-côtes

La direction générale a réuni un groupe de travail relatif à l'évolution du dispositif garde-côtes le 21 octobre 2004.

La réunion était présidée par M. Francis BONNET (responsable de la sous-direction A), assisté de Mme Mylène ORANGE LOUBOUTIN (responsable de la sous-direction B), MM. Dominique LABICHE (chef du bureau B/2), Philippe DELASSALLE (chef du bureau A/2), Patrick PUECH (conseiller technique, Jean-François RUBLER-RUEBLER (B/2), Jean-Paul LASSOU FILLOL (B/2) et Alain CORAIL (B/2).

Michel DE BLOCK représentait le SNCD.

La direction générale a annoncé que ce groupe de travail s'inscrivait dans le projet DOUANE 2005 et qu'elle souhaitait que s'instaure une méthode de travail au niveau central mais aussi local, avec les collègues en poste au sein du dispositif, afin que toutes les observations ou informations de terrain puissent remonter au niveau central. La direction générale entend fixer les grands principes et les orientations pour le dispositif garde-côtes.

L'ordre du jour fixé par la direction générale était axé essentiellement sur la présentation du projet de patrouilleur, de sa doctrine d'emploi et du régime de travail associé. Mais la forte attente des personnels du dispositif garde-côtes quant à leur avenir, les problèmes particuliers que rencontrent certaines brigades tant du point de vue du personnel que sur le plan technique et l'absence de réponses de l'administration centrale ont incité les organisations syndicales à modifier le déroulement de ce groupe de travail.

Plusieurs sujets d'inquiétudes propres à certaines façades maritimes ont été évoqués devant la direction générale :

– Avenir du groupe école de l'ENBD et du bateau école,

– Problème de la motorisation de la DF38 de Marseille,

– Problème de transmission VHF.

Ces sujets seront traités à la fin de ce compte rendu, ils témoignent à eux seuls de l'état actuel préoccupant de notre dispositif et de la nécessité de mettre en œuvre des réformes pour retrouver efficacité et cohérence.

I. Projet de patrouilleurs.

La direction générale a entamé une réflexion depuis plus de deux ans dans un cadre interministériel sur l'avenir du dispositif garde-côtes douanier.

Compte tenu de l'évolution et de la perception de nouvelles menaces dans le milieu maritime, des risques en forte augmentation ces dernières années (pollution par hydrocarbures, perturbation de la circulation dans les rails de navigation, menaces terroristes, augmentation des trafics frauduleux, mouvements, etc.), l'Etat a souhaité renforcer la coordination des administrations à la mer pour répondre au mieux à ces enjeux.

Les débats interministériels qui se sont déroulés sous l'égide du Secrétariat Général à la mer (SG MER), instance dépendant du Premier ministre, ont donné lieu à la parution de deux décrets particulièrement importants en février 2004 :

– l'un augmente les pouvoirs des préfets maritimes,

– l'autre donne au SG MER le rôle d'établir un schéma directeur des moyens de l'état en mer pour améliorer leur efficacité : tous les projets d'acquisition et ceux relatifs à la localisation des moyens des administrations seront soumis désormais à son examen préalable.

Les préfets maritimes qui détenaient déjà des pouvoirs de coordination disposent désormais de la possibilité

de donner des directives aux chefs de service déconcentrés, à savoir aux DI maritimes pour la douane. Leur pouvoir de coordination est renforcé également puisqu'ils reçoivent des informations de nature maritime au sein des cellules de coordination de renseignement mis en place au sein des Préfectures maritimes.

Le schéma directeur n'est pas encore finalisé par le SG MER, et la concertation se poursuit avec la douane et les autres administrations. La direction générale doit rendre sa copie au plus tard à la fin du premier semestre 2005. Ainsi d'autres groupes de travail auront lieu dans les mois à venir pour en débattre.

La direction générale a indiqué qu'elle était au milieu de la réflexion engagée avec le SG MER sur l'implantation de moyens propres à la douane et qu'aucune cartographie n'avait encore été proposée. Selon Francis BONNET le dispositif devra être cohérent en évitant les redondances et la présence de zones sans action de l'Etat en mer (AEM).

Pour l'administration centrale, le cadre interministériel a permis de reconnaître le rôle de la douane et son autonomie d'action ainsi que ses compétences tout en intensifiant la coordination avec les autres administrations (Marine nationale, Gendarmerie Affaires maritimes).

Ce cadre posé, la direction générale en a tiré les conséquences, en voulant adapter notre dispositif. Une des réponses est la mise en place d'un patrouilleur en MANCHE pour la fin 2006 basé à Boulogne, et d'un deuxième basé à Brest en 2007. Il n'y aura pas de projet d'implantation de patrouilleur en Méditerranée : la doctrine d'emploi ne correspondant pas aux types de fraudes rencontrées (trafic de pénétration, absence de rail de navigation).

Le patrouilleur est l'élément de réponse attendu. Il conforte l'image de la douane comme participant à l'action de l'Etat en mer. Il traduit une capacité d'intervention en parallèle avec celle d'autres administrations. Il affirme l'ambition de la douane de disposer d'un outil efficace.

Avis du SNCD.

Le SNCD partage l'analyse produite sur les enjeux et les menaces dans le milieu maritime et se félicite du projet ambitieux que représente le déploiement des deux patrouilleurs.

Le dispositif aéronaval douanier est l'un des acteurs majeurs de l'action de l'Etat en mer. Par ses pouvoirs de police économique, il a prouvé son efficacité dans la lutte contre les grands trafics de drogues. La douane est la première administration civile en mer et sa composante aérienne lui donne un poids envié. Sa forte réactivité, la disponibilité de ses agents et la souplesse d'emploi de son dispositif sont reconnus de tous.

Les préfets maritimes ont salué l'action des garde-côtes et du personnel aérien dans la gestion des crises maritimes apparues ces dernières années. Les résultats probants en matière de lutte contre les stupéfiants démontrent l'utilité d'un tel service.

Ce dispositif donne toutefois des signes de vieillissement qui inquiètent les personnels. Ceci résulte d'engagements budgétaires faibles tout au long de ses dernières années avec pour conséquences :

– le vieillissement du parc de matériels.

– un investissement insuffisant au niveau des BSN arrivées dans le dispositif en 1996/1998, le coût des carburants n'ayant pas été pris en compte dans les dotations budgétaires.

Certes, le projet d'implantation de deux patrouilleurs donne à la douane effectivement des perspectives car ces deux moyens lourds de 40 mètres seront des outils efficaces et sont à la hauteur des enjeux douaniers et AEM. Ils permettront d'apporter sur zone un appui efficace et de gérer dans la durée des crises longues. Toutefois, leur implantation ne doit pas avoir pour corollaire un désengagement total des approches côtières et portuaires.

Le SNCD est favorable au projet des patrouilleurs, mais souhaite que la réflexion qui doit s'engager sur le schéma directeur ne se traduise pas par un désengagement excessif de la douane des façades concernées, en particulier les grands ports, du fait de l'arrivée des ces moyens hauturiers.

II - Caractéristiques des patrouilleurs. Doctrine d'emploi et régime de travail.

La direction générale a présenté le patrouilleur comme un outil polyvalent devant répondre aux nouveaux enjeux douaniers et AEM en permettant d'assurer une présence importante à la mer avec de nouvelles capacités techniquement bien adaptées aux contrôles en mer.

La direction générale précise bien qu'il ne s'agit pas de changer le cadre d'intervention traditionnelle à savoir :

– la surveillance et le contrôle dans les secteurs de la zone contiguë,

– la patrouille dans les rails.

Le patrouilleur de 40 mètres, de par sa capacité et sa moindre dépendance aux mauvaises conditions météorologiques, pourra rester plus longtemps sur zone.

Sa doctrine d'emploi a pour objectif de réorienter les contrôles vers les navires de commerce et de pêche en associant le nouvel hélicoptère Eurocopter devant être déployé à partir de début 2007.

Présentation :

– Patrouilleur de 40 mètres dont la mise en service est prévue à la fin de 2006 pour celui de Boulogne, 2007 pour celui de Brest,

– Coût de 7.5 millions d'euros (avec l'arrivée des hélicoptères de nouvelle génération, c'est au total, près de 60 millions d'euros qui seront budgétisés pour l'ensemble des 2 patrouilleurs et des 3 hélicoptères).

– Dispose d'une coque lui permettant d'avoir une bonne stabilité à la mer.

– Assure plus de confort.

– Autorise une vitesse limitée à 18 nœuds (le paramètre prioritaire du moyen n'est pas la vitesse d'intervention mais sa longévité).

– Disposera de deux moyens de contrôles :

● une annexe type zodiac classique,

● un moyen rapide d'intervention pouvant amener 6 agents en toute sécurité

– Capacité d'intervention diurne et nocturne.

– Autonomie en gazole élevée.

Caractéristiques des équipages.

– 60 agents formeront l'ossature de ce nouvel outil. Au total la brigade armant le patrouilleur sera composée de :

- 16 chefs de quart,
- 16 mécaniciens,
- 4 électrotechniciens,
- 24 marins ponts.

– L'équipage sera constitué de 4 bordées de 15 agents pour effectuer des missions d'une durée fixée à 6 jours de mer. L'équipage aura à sa tête un commandant de catégorie A. La direction générale souhaite tirer le pyramidage de la future brigade vers le haut et envisage d'affecter un certain nombre de poste de marins pont de catégorie B.

Doctrine d'emploi et Régime de travail.

Une période de maintenance préventive sera prévue toutes les 16 missions.

Le régime de travail particulier au patrouilleur est le suivant :

- 300 jours de mer par an sont programmés.
- 3000 heures moteurs par an.
- Missions de 6 jours suivis de 18 jours de repos par agent, ce qui nécessite 4 bordées de 15 agents.
- Régime indemnitaire spécifique : décompte des heures de service au 16/24^{ème} et paiement des indemnités horaires au 24/24^{ème}, mesure dont bénéficiera également l'équipage du patrouilleur de Polynésie française.
- Les agents accompliront 1423 heures de travail à la mer et ne seront plus contraints à l'obligation de résidence.

Pour être en mesure d'affecter 120 agents sur ces deux nouveaux moyens lourds la direction générale affirme qu'il n'y aura pas de suppression d'emploi chez les marins et que la réforme se fera à effectif constant. Sans vouloir l'afficher ouvertement M. BONNET a admis qu'il y aurait forcément des choix à faire entre des secteurs où il y a redondance de moyens et ceux où l'on peut parler de "désert maritime" : le reformatage du dispositif est à l'esprit de la direction générale.

Avis du SNCD.

La doctrine d'emploi du patrouilleur s'appuie sur une logique de navigation de longue durée dans des secteurs particulièrement propices à la fraude à l'image du rail de navigation entre le Nord Bretagne et le Pas de Calais.

Le Pas de Calais représente un véritable verrou douanier ; il s'agit de la seule zone du littoral où s'applique entièrement le code des douanes. Son prolongement en zone contiguë au large de Cherbourg sera, grâce au patrouilleur, sous la surveillance de la Douane. Il s'agit d'une juste reconnaissance de l'action du service garde-côtes. Ceci constitue un atout majeur face aux autres acteurs de l'Etat en mer qui auraient pu revendiquer la présence d'un moyen lourd dans le Pas de Calais au détriment de la Douane.

La composante aérienne basée au Havre et en Bretagne (avions) sera un atout considérable pour cibler les objectifs au profit des patrouilleurs.

Nul doute que la forte présence en mer affichée à hauteur de 300 jours sera de nature à augmenter les

contrôles et ciblage de navires ainsi que les actions de service public au profit ou à la demande des préfets maritimes et CROSS. En terme de résultats, la hausse des saisies de stupéfiants est attendue.

La présentation, par la direction générale, du régime de travail du patrouilleur est instructive mais demande à être précisée lors des prochains groupe de travail, compte tenu de la connaissance imparfaite, manifestée par la direction générale, du régime de travail des marins et des contraintes importantes dans le fonctionnement d'une brigade de 60 agents, taille jamais atteinte en maritime.

Doivent être étudiées les mesures à prendre pour remplacer les collègues indisponibles (congé de maladie, indisponibilité), nombre d'agents à placer en astreinte (cotés en supplément de l'équipage minimum de 15 agents). A notre sens, le nombre de 3 agents d'astreinte paraît être un minimum.

Parmi les 60 agents formant la brigade, la direction générale n'a pas évoqué les spécialités qu'il conviendrait absolument de voir à bord en raison des spécificités du patrouilleur et de son emploi.

Par bordées, il faut prévoir un cuisinier à temps complet dégagé des tâches de contrôle, la cuisine pour 15 personnes pendant 6 jours constituant un véritable métier.

La spécialité de bosco devra également être offerte, car ce poste technique est indispensable pour ce type de navire. Il conviendra de recruter des agents disposant d'une grande expérience à la mer. La direction générale est prête à recruter des marins pont parmi le personnel de catégorie B. Les agents de catégorie C, pouvant postuler au grade supérieur, pourraient ainsi accéder à des postes à responsabilités comme celui de bosco. Ce ne serait qu'une juste récompense pour des agents expérimentés des VGC qui, jusqu'à présent lors de leur accès à la catégorie B, doivent choisir entre un poste en surveillance terrestre ou un poste sur une BSN.

Un nombre minimal de plongeurs devra être fixé par bordées. 3 agents semblent constituer un bon quota, ce qui représente au total 12 agents devant disposer de la spécialité de plongeur parmi les 60. Les équipements à bord personnel et collectif devront être prévus dès la phase de construction du patrouilleur.

Devront également être précisées les qualifications de radio et de maître chien embarqué.

Le SNCD est satisfait du paiement des heures de mer au 24/24^{ème}. Ceci constitue une annonce forte pour l'avenir du patrouilleur. Jusqu'à présent, la direction générale avait toujours refusé d'attribuer cette mesure indemnitaire aux différents équipages du patrouilleur de Polynésie française, en fonction depuis 1993, payés au 16/24^{ème}.

Le SNCD a précisé en séance à la direction générale qu'il s'agissait du seul régime indemnitaire possible, compte tenu des enjeux que représente ce patrouilleur. Sans cette avancée indemnitaire, il aurait été difficile de recruter 120 marins sur les nouveaux patrouilleurs.

Le SNCD a demandé à ce que le budget de fonctionnement du patrouilleur (qui n'a pas encore été pré-

cisé), ne soit pas repris dans les DGF des directions interrégionales concernées afin d'éviter d'éventuelles ponctions ou provisions de début et de fin d'année. Cette pratique, dans le passé, a largement amputé les capacités opérationnelles des unités du dispositif aéronaval avec comme conséquence la diminution régulière des missions programmées.

En effet il serait inconcevable de voir la douane se doter de navires performants devant effectuer 300 jours de mer avec des budgets non programmés.

Cette proposition du SNCD, en séance, a été favorablement accueillie par la direction générale qui souhaite "sanctuariser" le budget des patrouilleurs.

III - Questions diverses :

1) Avenir du groupe Ecole et du navire école de l'ENBD.

La direction générale confirme l'achat d'un navire école de 15 mètres qui assurera des sorties à la journée au profit des agents faisant le stage initial de marins.

Le retard constaté dans le déploiement du navire école est dû aux règles de marché public. Les sociétés soumissionnaires ont du revoir leurs propositions qui ne respectaient pas le cahier des charges.

Pour M. BONNET il n'y a aucune ambiguïté sur ce dossier : **le navire est prévu, le groupe école maintenu.**

M. LABICHE a précisé que les stagiaires chefs de quart de la douane ne seront plus formés à l'ENBD pour la partie 1 du stage chef de quart en raison de l'évolution des règles de formations internationales. Les administrations se rapprochent dans le monde du standard de formation STCW 95 qui tire les formations vers le haut. Seule la MARINE NATIONALE est en mesure de mettre en œuvre ces règles. Elle aura donc la responsabilité du cursus en entier.

Une fois leur formation effectuée, les stagiaires iront parfaire leur formation pratique embarquée à bord des patrouilleurs des douanes, qui disposent des capacités de couchage adaptées.

2) Avenir de la DF 38 de MARSEILLE.

Arrêtée depuis le mois de février 2004 suite à un problème moteur, cette VGC attend toujours les suites que doit donner la DG (expert B2) après l'examen de diverses solutions de motorisation dont l'équipage attend avec impatience la mise en œuvre.

Pour le SNCD, il serait contreproductif que cette vedette âgée de 27 ans fasse les frais de l'évolution du dispositif garde-côtes. Il est par ailleurs désinvolte de ne pas informer l'équipage des dispositions envisagées.

3) Problème des liaisons radio VHF entre les aéro-nefs et les vedettes.

Le SNCD a alerté la direction générale sur l'état particulièrement préoccupant des relais radio du PAS DE CALAIS. En raison de la dégradation des relais, de leur manque d'entretien et du désengagement de l'administration pour la VHF (cadre CRISTAL), les communications opérationnelles entre vedettes hélicoptères et le centre opérationnel ne sont plus possibles depuis une quinzaine de jours. Le responsable TSI de l'interrégion va faire démonter le relais en cause pour raisons de sécurité vu sa vétusté.

Cette situation est gravissime car les hélicoptères n'ont pas d'autres moyens de communications opérationnels. En pratique se pose la question de leurs survols dans ce secteur stratégique pour la douane. Ceci apparaît une aberration par rapport à la présentation faite par la direction générale sur l'emploi du patrouilleur dans le rail Pas de calais - Manche.

Le SNCD a présenté la solution technique mise en œuvre par ailleurs : l'utilisation des liaisons spécialisées de la Marine nationale via leur chaîne sémaphorique avec un coût défiant toute concurrence en se passant des relais douane qui coûtent en moyenne 13000 euros par an en location-entretien. Ce système fonctionne avec succès dans l'ouest Cotentin. La Marine nationale attend la signature d'un protocole d'accord que la DG n'a toujours pas officialisé depuis deux ans.

Ces problèmes radio se retrouvent sur l'ensemble des façades maritimes. La direction générale serait bien inspirée d'étudier, avec la Marine nationale, la solution existant déjà. Elle permettrait de maintenir une couverture VHF, au profit des aviateurs et marins, indispensable en terme opérationnel au dispositif garde-côtes. La solution avancée par ailleurs par la DG consiste à doter les unités aériennes et maritimes de systèmes satellitaires. Cette solution est certes intéressante, mais elle n'est pas chiffrée et les coûts d'utilisation au quotidien n'ont pas été précisés. La répartition des coûts d'exploitation entre la DG et les DR GARDE-CÔTES n'a pas été précisée. **Cet exemple montre que la DG travaille sur des dossiers sans tenir compte des réalités opérationnelles des acteurs du terrain, alors que des solutions viables sont présentées par des agents.**

La Direction générale a fixé le prochain groupe de travail au 2 décembre 2004. Il portera sur le patrouilleur (approfondissement de son emploi/ régime de travail) et sur les grands principes d'organisation du dispositif garde-côtes.

Le SNCD continuera à apporter ses contributions et propositions pour l'avenir du dispositif aéronaval.

Le SNCD demande que lors du prochain groupe de travail, la direction générale présente son plan de reformatage du dispositif afin de donner une présentation précise des unités concernées et à l'ensemble des personnels une vision claire de leur avenir.

SNCD- INFO : Editeur : Syndicat National des Cadres des Douanes et Droits Indirects - 80, rue de Paris - 93100 MONTREUIL
TEL : 01.42.87.08.32 ou 06.86.43.26.37 (JMS) ou 06.80.54.05.58 (JD) ou 06.72.93.28.12 (JCB)

Fax : 01.42.87.08.54 - Mél : sncd.siege@wanadoo.fr

Président : Alain LEBLANC - Rédacteur en chef : Jacques DEFFIEUX.

Commission Paritaire n° 1008 S 06770 - Dépôt légal : I.S.S.N. 1272-5749 -

Tirage 2.000 exemplaires Imprimeur : Imprimerie GERBERT - 31 Chemin du Berthou - 15000 AURILLAC.