



Compte-Rendu du
Comité Technique
de la Direction
Nationale Garde-
Côtes des Douanes
8 janvier 2019

Le Comité Technique du 8 janvier 2020 a été présidé par M. DUTHEIL (directeur DNGCD).

L'Administration a en outre été représentée par : M. BALLARIN (Directeur SNCD_MED) - M. FAYOLLET (Directeur SNCD_MMNA) - Mme ROUMEAU (Cheffe PRH) - M. ROUMEAU (Chef PEM) - Mme MEROI Marie-Claire (Cheffe SG) - M. BURVINGT (Conseiller BEAT) - M. DURANSON (Adj CHEF PEM) - Mme FILLERON AVENEL (PEM) - Mme NADAUD (PEM) - M. FELIX (PEM)

Les déclarations liminaires des différentes OS ont convergé vers un double constat :

- le rejet, en l'état, du projet de retraite universelle par points que l'exécutif tente d'imposer aux citoyennes et citoyens français alors que les journées de mobilisation se succèdent ;
- l'inapplicabilité, en l'état, du MANEX A malgré le travail de perfectionnement dont il a fait l'objet depuis le CT du 10.12.2019.

A l'occasion de sa déclaration liminaire, USD-FO a par ailleurs attiré l'attention de l'administration :

- sur quelques dysfonctionnements relatifs à la prise en compte des frais de déplacements des agents en mission par l'État-major, qui génère un début de grogne ;
- **sur les craintes du personnel navigant aérien et des marins plongeurs relatives à la pérennité des bonifications prévues à l'article R20 du Code des Pensions.**

Le président du Comité Technique a prononcé un long discours d'introduction à l'occasion duquel il a revendiqué avoir souhaité et promu une accélération franche de la rédaction et de la validation du MANEX dans son opus A. Il a par ailleurs annoncé la création d'un Comité de Révision dès 2020 qui permettra d'en faire un document évolutif par nature. Cette déclaration a en outre eu pour sujet :

- le recrutement d'un officier de sécurité aérienne qui sera un gage de professionnalisme de la maison douane en matière de respect des règles aéronautiques - l'Administration a, à ce titre, bon espoir de recruter au cours du premier semestre 2020 ;
- la nécessaire distinction entre niveau de responsabilité et niveau d'opérabilité ;
- la nécessité d'envisager le vote du MANEX comme la première étape d'une construction qui sera lissée sur le temps et prendra en compte les différents RETEX qui émaneront de son application.

En réaction à ces propos introductifs, USD-FO a corroboré la volonté de l'Administration d'aboutir à l'entérinement du MANEX et de mettre en place un Comité de Révision dans les meilleurs délais.

USD-FO a toutefois rappelé que le MANEX A devait être applicable dès sa première version, sans que des dérogations permanentes conditionnent les missions des brigades.

USD-FO s'est ensuite appliqué à énoncer un certain nombre de contre-propositions concernant les points bloquants relevés dans le MANEX A soumis au vote.



■ Les formations obligatoires

Revendication USD-FO

USD-FO concède à l'Administration la nécessité d'appliquer aux formations un caractère obligatoire. USD-FO nuance toutefois ce principe en précisant que l'Administration devra faire preuve d'une certaine souplesse dans l'application du système pré-cité. En somme, le système de formation doit être dénué d'obligation de résultat, privilégier des formations qui prennent en compte l'âge des navigants, l'expérience, l'intérêt pour la mission ou la sécurité et qui ne soient pas bloquantes en cas d'impossibilité avérée de la réaliser au cours de l'année N (N+1 possible).

Décision Administration

Pour les autorités de tutelle de la DNGCD régissant le système des formations pour l'ensemble des entités aéronautiques étatiques, le caractère obligatoire de ces dernières ne peut être remis en cause; cette position définitive trouve sa justification dans la sécurité individuelle et collective des opérationnels. L'Administration décide donc :

- de maintenir la formation initiale obligatoire ;
- de maintenir le caractère obligatoire du recyclage en en fixant la fréquence à 5 et non 3 ans; son contenu et sa programmation feront l'objet d'un travail de fond du service de FP ;
- de maintenir et généraliser les journées de sécurité annuelles au sein des brigades - elles auront pour fonction le rappel des fondamentaux ;
- les ajustements pour adapter au mieux les stages et leur récurrence feront l'objet d'une révision lors du premier comité de révision MANEX.

■ Les PNT et PNNT

Revendication USD-FO

USD-FO déplore un profond problème de reconnaissance des PNNT sur les fonctions suivantes : action dans l'aéronef; dépannage et maintien en conditions opérationnelles de l'appareil.

USD-FO déplore également une dégradation des relations entre les deux spécialités PNT et PNNT, alors qu'une coopération harmonieuse est indispensable.

Le PNT est un maillon essentiel en vol puisqu'il assure la jonction entre technique et exploitation. Il assure en sus de cela un travail de surveillance de l'environnement dans lequel l'appareil évolue.

USD-FO souhaite donc qu'à l'occasion de chaque vol à caractère « technique », l'équipage soit constitué d'un pilote, et d'un PNT. La participation d'un PNNT est à rechercher ou peut être indispensable pour des opérations qui doivent être définies.

La présence de ce dernier est vivement encouragée par USD-FO qui y voit une façon de recréer du lien entre exploitation et maintenance, qui est mis à mal dans notre organisation actuelle.

Décision Administration

Ce point fera l'objet d'une étude approfondie à l'occasion d'un futur groupe de travail qui aura pour but la mise en place d'un système permettant une meilleure harmonisation entre équipage de conduite, organisme d'entretien et échelons techniques locaux.



■ **Les fonctions liées à la conduite de l'aéronef**

Revendication USD-FO

Pour ce qui concerne l'exploitation des hélicoptères, USD-FO a demandé à ce que la répartition normalisée desdites fonctions puisse être redéfinie par le commandant de bord en fonction de la mission et de la phase de vol. L'ensemble des actions de conduite du vol peuvent être effectuées en toute normalité depuis les deux places pilotes.

Décision Administration

L'Administration a validé la modification du MANEX A sur ce point.

■ **Les principes généraux**

Revendication USD-FO

Les stagiaires et personnels détachés (à l'incorporation par exemple) doivent pouvoir être repris sur la liste des personnels navigants et débiter les vols avant leur titularisation et leur détachement au « statut d'emploi des personnels navigants ».

Décision Administration

L'Administration a validé la modification du MANEX A sur ce point

■ **Le commandant de bord**

Revendication USD-FO

USD-FO souhaite que la définition de la fonction de « chef de détachement » et de ses prérogatives apparaissent dans le MANEX A (mission avec plusieurs commandants de bord). Cette notion est indispensable pour que l'un des commandants de bord projetés ait toutes les prérogatives (désignation des équipages, respect des amplitudes de travail, faisabilité des vols...) pour diriger les opérations aériennes.

Décision Administration

L'Administration a renvoyé ce point au premier comité de révision du MANEX A

■ **La composition minimale des équipages**

Revendication USD-FO

USD-FO souhaite qu'une modification soit apportée à ce paragraphe et qu'elle prenne en compte :

- le fait que l'équipage minimum n'est pas nécessairement un mode dégradé ou une urgence absolue mais plutôt une adaptation optimale en fonction des contraintes techniques (masse et emport), environnementales (zone de travail et météo) et de la disponibilité des équipages ;
- le fait que l'équipage optimal et minimal par type de mission et conditions de vol est défini au MANEX C

Décision Administration

L'Administration a validé la modification du MANEX A sur ce point



■ **La composition minimale de l'équipage hélicoptère**

Revendication USD-FO

USD-FO souhaite que les vols IFR puissent parfois être réalisés avec la présence d'un seul pilote qualifié. Cette ouverture permettrait notamment de gérer avec souplesse la transition vers 100% des pilotes hélicoptères qualifiés IR. Pour mémoire, 20 % ne sont actuellement pas qualifiés et aucune disposition forte n'a été mise en place pour corriger cette situation.

USD-FO confirme sa volonté de voir maintenir la composition « normale » de l'équipage à deux pilotes pour les vols opérationnels en VFR et CAM V/T. Le vol en mono-pilote restant une exception qui fera l'objet de précisions dans le MANEX C.

Décision Administration

L'Administration a renvoyé ce point au MANEX C dont la livraison est prévue fin 2020.

■ **Tâches et responsabilités au sein de l'équipage**

Après une longue discussion au sujet de la répartition des prérogatives et des tâches, il a été décidé que le détail de cette répartition, notamment le tableau, sera supprimé. Le commandant de bord est, dans tous les cas, responsable de la répartition des tâches en fonction de la mission (MANEX C) et de l'utilisation des systèmes (MANEX B).

Il ne restera par conséquent écrit que le paragraphe relatif aux membres d'équipage, aux responsabilités du commandant de bord et aux fonctions du copilote.

Revendication USD-FO

USD-FO souhaite que le rôle du CDB soit clairement énoncée et qu'il n'y ait pas de dissolution des responsabilités au sein de l'équipage.

Décision Administration

Le président a abondé dans ce sens. Le CDB a la responsabilité pleine et entière de la mission et donc de sa conduite.

■ **La demande d'embarquement**

Revendication USD-FO

USD-FO dénonce le passage d'un système souple à un système strict de justification impliquant une performance opérationnelle pouvant être ralentie (perte de temps et de ressource pour rechercher les autorisations). USD-FO considère la suppression de la possibilité d'embarquer des agents douaniers sans autorisation VH préalable dommageable.

Décision Administration

Les directeurs des SGCD souhaitent rester décisionnaires en la matière. Les permanences aux COD doivent palier au risque de perte de temps opérationnel. Une certaine souplesse pourra toutefois être concédée notamment sur la forme exigée pour les demandes urgentes.



■ Les équipements individuels

Revendication USD-FO

USD-FO souhaite que le matériel obligatoire soit recensé dans la partie du MANEX consacrée à la gestion de l'équipage. Pour des raisons de lisibilité, USD-FO demande à ce que la totalité des effets de vol et des éléments facultatifs apparaisse sur une seule et même page. Pour les hélicoptères, les règles d'emports du matériel de sécurité (PLB, flottas, gilets, canot et combinaisons étanches) apparaissent dans les procédures d'exploitation en attendant la rédaction du MANEX B – EC135.

Décision Administration

L'Administration a validé la modification du MANEX A sur ce point

■ Le port de l'arme de service

Revendication USD-FO

USD-FO revendique :

- que le port de l'arme est indispensable dans les missions pour lesquelles les équipages sont en contact avec le public ou exposés ;
- que le port de l'arme, qui est contraignant, est inutile dans le cadre de certaines missions ;
- que certains types de vol (comme le treuillage) impliquent qu'une partie de l'équipage ne peut être armé ;
- que les dispositions relatives à l'emport de l'arme en vol sortent du spectre de la sécurité aérienne ;
- qu'il n'est pas souhaitable de faire peser seul sur le chef d'unité, la responsabilité d'astreindre ou non ses équipes au port de l'arme en vol ;
- que la question des exercices d'entraînement et de leur compatibilité avec le port de l'arme doit faire l'objet d'une réflexion approfondie ;
- que la problématique de l'emport et du port du gilet pare-balles doit être prise en compte dans la réflexion globale menée au sujet de l'emport de l'arme de service en vol ;
- qu'une note relative à la protection juridique des agents contraints au port de l'arme H24 doit être rédigée.

Décision Administration

L'Administration maintient l'inscription du principe de l'emport de l'arme en vol dans le MANEX A arguant du fait qu'il s'agit là d'une obligation statutaire qui est faite aux agents de la surveillance. L'Administration décide, en outre, de travailler à la rédaction d'une note d'instruction qui fera état des situations dérogatoires exemptant le personnel volant du port de l'arme.

■ Limitation des temps de vol

Revendication USD-FO

USD-FO démontre que le texte, dans sa définition actuelle, ne permet pas de réaliser toutes les missions, notamment celles qui comptent une série de vols et qui se poursuivent de nuit et après 21h. Par exemple, l'écriture actuelle empêche la mise en place l'après-midi pour une opération de nuit après 21h.

Nous jugeons suffisante l'application des règles de l'amplitude maximale, du plafond d'heures de vol (heures de nuit coefficient 2) et des normes de repos entre deux activités. Le repos avant vol doit être géré par l'unité en fonction des contraintes connues et sans suivre une règle absolue et contraignante.



USD-FO souhaite :

- que la notion de mission s'entende d'un vol ou d'une série de vols pour une seule et même mission ;
- que la notion de nuit aéronautique se substitue au créneau d'arrêt nocturne imposé de 21h à 6h ;
- que le repos obligatoire de 4 heures avant activité de nuit après 21h soit supprimé,
- que l'interruption obligatoire de 12 heures après avoir atteint l'amplitude maximale soit abaissée à 10 afin que les équipages disposent d'une plus grande souplesse d'un point de vue organisationnel, notamment lorsque l'interruption a lieu hors résidence (ex : retour base)

Décision Administration

Les règles suivantes sont supprimées :

- l'obligation de 4 heures de repos avant tout vol supérieur à 2 heures avec un décollage après 21 heures ;
- journée qui suit tout vol d'au moins 2 heures avec un atterrissage après 2 heures est considéré comme couverte;

Au vu de la complexité du sujet, l'Administration n'a pas statué clairement sur tous les points et renvoie l'étude au comité de suivi du MANEX A.

■ **Le port des combinaisons étanches**

Revendication USD-FO :

USD-FO ne souhaite pas que la décision du port des combinaisons étanches soit à la discrétion de l'agent. Les conditions de son port doivent être conditionnées à une évaluation du risque afférent à la possibilité d'amerrissage, aux conditions environnementales et aux capacités de secours.

Décision Administration

L'Administration décide que la température à partir de laquelle elle devra nécessairement être portée est de 15 degrés. Une étude plus poussée, notamment par la création d'une fiche d'étude du risque, sera menée et présentée lors d'un comité de révision.

■ **La formation des commandants de bord**

Revendication USD-FO

USD-FO souhaite que la formation des commandants de bords avion soit obligatoire et qu'elle reste soumise à une formation CIAD et à un minimum de 150 heures de vols en tant que pilote (réduite à 100 hdv si le pilote possède déjà une expérience sur EFIS).

Face aux discussions discordantes avec les autres OS et l'administration, USD-FO concède que la fonction de Commandant de bord puisse ne pas être réattribuée en fonction du type d'avion, concède que le terme employé soit « stage de perfectionnement », et regrette que le seuil de 150 h ne soit pas retenu.

Décision Administration

L'Administration décide que la formation commandant de bord s'appellera « stage de perfectionnement », stage obligatoire, et qu'un minimum de 100 heures de vol sur le type sera exigée.

Soumission du MANEX au vote

2 abstentions; 3 votes pour, dont USD-FO

Le MANEX A est adopté



Clôture

Le président du Comité s'est engagé à transmettre l'agenda social aux OS dans les plus brefs délais. Il inclura l'ensemble des dates relatives aux groupes de travail qui auront lieu au cours du premier semestre 2020.

Le président a rappelé que 2020 sera l'année de la construction de la DNGCD; à ce titre, elle impliquera de traiter un certain nombre de thématiques urgentes à caractère pluriannuel. Les OS seront bien évidemment associées à ces travaux dans un souci de transparence et de coopération constructive.

Le président a salué le travail de ses équipes et des OS dans la mise en place du MANEX A malgré un passif décennal de pourparlers vains.

Pour USD-FO, SNCD :

Les titulaires et suppléants, Thierry SAUR et Claire DENIS

Experts : Stéphane REINHARDT, Didier LE QUERLER



USD FO Douanes
46, Rue des Petites Ecuries - 75010 PARIS
☎ : 09 63 43 59 87 (SNCD-FO) - 01 47.70.31.21 (SND-FO)
Adresses mails : sncd.siege@douane.finances.gouv.fr - fodouanes@gmx.com
Sites Internet : www.sncd.info - www.fodouanes.fr

