

Le Havre, le 08 janvier 2020



## Déclaration liminaire

Monsieur le président,

Lors du CT du 10 décembre 2019, les organisations syndicales, à l'unanimité, ont rejeté le projet de Manex A en l'état. La qualité du travail était présente. La somme de travail était digne de félicitations.

Alors pourquoi un rejet aussi massif ?

Il manquait peut-être un soupçon de concertation.

Cette concertation si importante qui permet d'élargir son point de vue, de comprendre celui, non de son adversaire mais de son interlocuteur et qui permet de travailler ensemble vers un objectif commun.

Vous nous avez accordé un mois de concertation avant ce nouveau vote et pendant ce mois nous avons dix jours (délais de transmission compris) pour vous faire parvenir nos observations avant que vous ne puissiez avancer une nouvelle proposition.

Je suppose que vous ne pensiez pas que nous pourrions réussir cette concertation en un laps de temps aussi réduit.

Vous aviez raison !

Cette concertation a été ratée.

Pas la concertation entre les agents et notre organisation syndicale, L'UNSA Douanes remercie à cette occasion les agents, nombreux, qui ont bien voulu prendre sur leur temps personnel pour lire, comprendre et critiquer ce manuel. J'ai pu constater que les autres OS ici présentes avaient réussi cette même gageure.

Non, il s'agit d'une concertation manquée avec vous. Manquée parce que nombre de nos propositions n'ont pas été comprises et donc rejetées.

L'UNSA Douanes vous avait demandé de surseoir à la présentation du MANEX A le temps de se réunir et d'en discuter avec les représentants des spécialités concernées et ceux de la DNGCD. Cela aurait permis de comprendre les points de vue et les arguments de chacun pour parvenir à une acceptation consensuelle de l'ouvrage.

Vous avez un besoin urgent d'un document comprenant les consignes et procédures nécessaires pour assurer la sécurité de l'exploitation.

Nous aussi !

Le dernier document que vous nous avez transmis est pratiquement abouti mais en matière d'exploitation aéronautique, le terme pratiquement n'est pas garant de sécurité :

- Au sein de l'organigramme de la DNGCD, on ne trouve pas de trace du « Responsable Sécurité Aérienne ». N'a-t'il pas de rôle à jouer ?

- Pas de trace non plus de l'Antenne CIAD qui pourtant est active en section programme et maintenance.

- Dans le chapitre « DEROGATIONS » une certaine contradiction ou ambiguïté persiste sur le fait que le pôle emploi des moyens est le point d'entrée et de sortie de toute demande de dérogation avec le fait que l'officier aérien ou l'officier de permanence peut accorder certaines dérogations (A7 LMT 2 page 1/1).

Le fait d'effectuer une analyse de risque est une très bonne chose lorsqu'une dérogation est demandée, mais le rôle du pôle emploi des moyens ne peut se borner à la compléter, il se doit de la valider ou non.

- En ce qui concerne les stages CRM et survie, vous insistez sur leur caractère sécuritaire pour les rendre obligatoires et soumis à validation périodique.

Un stage initial obligatoire suivi de stages facultatifs ne seraient-ils pas plus profitables ? Motiver les agents à y participer plutôt que de les y contraindre ne serait-il pas plus... CRM ?

Nous constatons une fois de plus qu'une petite minorité en voie de disparition provoque une réaction totalitaire contre productive. L'exemple est meilleur conseiller que l'obligation.

- Dans le chapitre EQUIPAGE, de nombreuses questions se posent.

L'équipage de conduite d'un aéronef est constitué de l'ensemble du personnel navigant présent à bord et éventuellement de personnel non navigant technique. Comment se peut-il que des membres de l'équipage de conduite d'un aéronef n'aient aucune fonction liée à la conduite de l'aéronef ?

Cet ouvrage est commun à tout aéronef. Le PNT avion, par exemple, met en œuvre des moyens radio et de communication que le pilote en fonction ou le pilote monitoring vont utiliser sans avoir les moyens de les mettre en œuvre personnellement et de même sur hélicoptère. Il assiste donc les pilotes dans la conduite du vol. Mis à part ces spécificités, le PNT avion ou hélicoptère est recruté sur la base de brevets pré-requis. Il est compréhensible que les détails de ces pré-requis soient un peu oubliés vu le peu de PNT recrutés ces dernières années mais ils sont importants et jettent une base solide de connaissances aéronautique qui permet justement au PNT de remplir un rôle actif au sein de l'équipage. Un rôle de vérifications croisées en écoutant le trafic radio, les check lists, en surveillant les trajectoires aéronef ou autres.

Quant au PNNT, en tant que membre d'équipage lors de certains vols de contrôle, bon fonctionnement ou d'orientation, il assiste également l'équipage dans la conduite de ces vols atypiques.

A ce propos, j'attire votre attention sur l'arrêté du 15 juin 1982 précisant les modalités d'attribution au personnel navigant de la direction générale des douanes et droits indirects de l'indemnité pour risques professionnels et de l'indemnité journalière de vol prévue par le décret n°70-905 du 2 octobre 1970. En son article 8, cet arrêté précise qu'une indemnité journalière de vol est allouée aux mécaniciens brevetés lorsqu'ils exécutent un ou plusieurs services aériens commandés au cours d'une journée.

Le CRM est la recherche si ce n'est de l'élimination mais au moins de la réduction de l'erreur humaine dans les causes d'accident ou d'incident.

Et pourtant, vous faites de la fonction de commandant de bord un one man show digne du rôle d'un héros de blockbuster.

Le commandant de bord a autorité sur toute personne présente à bord.

Il répartit les tâches entre les membres d'équipage, assure au choix et sans ambiguïté de le rôle de PF ou PM.

Il est responsable de la conduite du vol et de la bonne exécution de la mission.

Il veille au respect des temps de vol et des amplitudes maximales.

Il s'assure de la bonne préparation aéronautique du vol et de la mission.

Il conduit la mission opérationnelle.

Lorsqu'il a choisi d'être PF, il exerce les fonctions pilotage et/ou navigation, assure la conduite de l'aéronef sur toutes les trajectoires.

Lorsqu'il choisi d'être PM, il assure les communications avec le contrôle aérien ou opérationnel, assure le suivi de la navigation avec le PF, prend note des clearances, effectue la lecture des check-lists, effectue les affichages demandés par le PF, calcule les paramètres de décollage, croisière et atterrissage.

OUF !

A notre avis, une revalorisation de son ACF ne devrait pas suffire à compenser toutes ces responsabilités et tâches à accomplir.

Sur le papier, pourquoi le commandant de bord ne pourrait-il pas assumer toutes ces tâches ?

Il n'a que ça à faire.

Dans la réalité, d'autres paramètres viennent gréver ses facultés de décision, d'action. En cela les stages CRM sont utiles voire indispensables. Ils nous rappellent que l'homme n'est pas une machine qui priorise selon un ordre pré-établi mais arrivé à saturation, il occulte les tâches d'une manière aléatoire. C'est-à-dire qu'il peut « oublier » qu'il a une panne majeure pour se concentrer sur un appel radio insignifiant.

Le but de la prévention étant de ne jamais arriver à ce stade critique.

Les conditions météo, de petites pannes n'engageant pas la poursuite de la mission, un trafic radio dense peuvent être ces facteurs aggravants.

Décharger le commandant de bord dès le départ de certaines tâches va dans le sens de la sécurité et de l'optimisation de la mission.

Pour l'UNSA Douanes et au moins sur avion dont le système « tactique » est bien développé, mais pourquoi pas sur les hélicoptères sachant que l'augmentation des capacités des senseurs est prévue pour cette année,

Le commandant de bord :

Ne doit pas

- « conduire la mission opérationnelle »

Il doit

- Contrôler l'exécution des tâches des différents membres d'équipage et s'assurer de leur coordination.

- Veiller au respect des temps de vol et des amplitudes maximales.

- S'assurer de la bonne préparation aéronautique du vol et de la mission.

Le PNT quant à lui ne doit pas se contenter de fournir des renseignements issus de ses senseurs et systèmes au commandant de bord, ces informations sont trop nombreuses et trop diverses. Il doit donc :

- Conduire la mission opérationnelle sur la base des informations et renseignements qui résultent de l'exploitation des systèmes et senseurs embarqués EN ACCORD AVEC LE CDB.

C'est certainement un changement de paradigme qui heurtera la sensibilité de certains, mais il faut se rendre à l'évidence. La conduite du vol s'est complexifiée, la conduite de la mission également. Nos nouveaux moyens vont plus vite, plus loin, détectent plus rapidement, discriminent plus précisément et nous ne pouvons plus opérer à la manière de grand papa.

Il s'agit ici d'une mission certes aéronautique mais avant tout douanière.

Nous rappelons que le PNT est un aéronaute expert (de par ses brevets) et expérimenté (4 à 5000 heures de vol à son entrée en douane et 8 à 10000 en fin de carrière) mais aussi un

douanier qui a satisfait aux exigences de l'ENDLR et qui bien souvent détient le grade de Contrôleur Principal.

Le commandant de bord reste bien évidemment maître de la décision finale lorsque la sécurité peut-être engagée mais il se doit de se désengager partiellement de la mission opérationnelle pour garder un recul lui garantissant une capacité d'analyse suffisante. Il est le garant de la sécurité.

- Répartition des tâches :

Le CDB a été rajouté sur la tâche « demande de carburant » et le PNT enlevé. Si cette tâche est bien de demander le carburant aux services livranciers, que ce soit au travers d'une application, d'un mail ou d'un coup de téléphone, il va de soi que celle-ci incombe en priorité au PNT qui dans la logique de la mission demande le carburant à l'escale ou à sa résidence, assure l'avitaillement de l'aéronef et enfin paye cet avitaillement au moyen des cartes carburants de l'aéronef. Si ponctuellement ou localement ce n'était pas géré de cette façon, il ne peut s'agir que d'un errement local et non d'une généralisation.

- Equipage mini sur hélicoptère :

Quel besoin nécessite un CDB et un pilote qualifiés IR monopilote sur les vols de liaison aux instruments de jour ? La qualification IR monopilote permet le vol de liaison avec un CDB la détenant.

Nous proposons donc

IFR de jour : 1 CDB qualifié IR monopilote

IFR de nuit : 1 CDB qualifié IR et 1 pilote qualifié IR.

- Demande d'embarquement :

La demande d'embarquement émane bien souvent de l'officier aérien ou de l'officier de permanence et ce très fréquemment avant que l'équipage ne soit constitué. Faire disparaître la mention « par le commandant de bord » pour lire « la demande est adressée au directeur du service garde-côtes » et faire également disparaître la mention (MANEX A4/EQUIP5/page 2/2) qui est devenue inappropriée.

- La tenue pour le vol :

Nous constatons que nos propositions n'ont pas été suivies d'effet.

Nous faisons une différence entre tenue uniforme et équipements de sécurité. Vous les incluez dans la tenue. A minima seulement puisque nous ne retrouvons que le couteau de sécurité. Où sont passés la lampe de vol de nuit, la paire de lunettes solaires (même en hivers, il peut y avoir du soleil et de la luminosité au-dessus des nuages) et la paire de lunettes correctrices obligatoire pour les agent astreints au port de lunettes en vol ?

Que vient faire le port du gilet de sauvetage ou de la combinaison étanche dans ce chapitre puisque tout cela est défini en section équipements de sécurité ?

Le port de l'arme de service est pour nous un non sens dans cet ouvrage. Il n'est point besoin de justifier le fait d'être armé ou non, juste le reporter comme prévu sur l'application Mathieu. A trop vouloir réglementer, il va falloir fournir des menottes, des armes individuelles et des système de port d'arme adaptés aux tenues de vol et au gilets de sauvetage à tous les agents. Pour exemple, la BSAM de Lann-Bihoué ne dispose en tout et pour tout que de quatre pistolets semi-automatiques et de ceinturons non adaptés au vol...

- Cas des vols de bon fonctionnement et d'orientation, nous avons préconisé de rajouter dans ces deux cas qu'ils devaient être réalisés suivant un protocole défini par avance. Il ne s'agit

pas d'une lubie passagère mais d'une recommandation du BEAD suite au crash du F406 N° 06. En effet, ce type de vol ne s'improvise pas et une chronologie dans les actions à mener doit être respectée sous peine au minimum de passer à côté d'un élément intéressant au pire d'engendrer un accident.

- Protocole d'accord relatif au contrôle de l'aptitude physique et mentale du personnel navigant :

Ce protocole est à mettre à jour. Le Bureau B2 y est encore l'interlocuteur du CEMPN.

Avec la création de la DNGCD, qui transmet les demandes d'aptitude par dérogation au président de la CMAD, la DGDDI ou la DNGCD ? S'il s'agit de la DNGCD, le protocole n'est plus à jour. Il existe un modèle de demande manuscrite de demande de dérogation pour les armées mais pas pour la douane. A qui doit-on envoyer cette demande ? DNGCD, DG, Ministre ? Pour les militaires, c'est à Monsieur le Ministre de la défense.

- La définition de « l'arrêt nocturne » disparaît en A7 LMT1 alors que sa notion est reprise en A7 LMT3. Sûrement une coquille.

- Combinaisons étanches sur hélicoptère

Le CDB engage une fois de plus sa responsabilité en dérogeant sous certaines conditions au port de la combinaison étanche.

Le plus rationnel est de ne prendre qu'une température de référence et non trois avec des conditions variables et libre à chacun de porter sa combinaison étanche même si elle n'est pas obligatoire :

Lire donc « Une combinaison étanche doit être portée par chaque personne présente à bord de l'aéronef lorsque les prévisions météorologiques indiquent que la température de l'eau sera inférieure à 10°C et que le vol s'éloigne en mer à distance des côtes supérieure à la distance parcourue en 10 minutes de vol à la vitesse de croisière normale ».

Cette liste de modifications et de coquilles n'est pas exhaustive mais cette liminaire déjà longue ne peut que démontrer que le manque de concertation vraie n'engendre qu'incompréhension et mécontentement.

Notre métier n'est qu'une suite infinie de questionnements, remises en cause et apprentissages. Je ne connais personne qui puisse dire sans mentir « je maîtrise définitivement la question » alors mettons tous les atouts de notre côté et travaillons en équipage et dans un esprit CRM en vol mais aussi au sol.

Merci de votre attention