



Groupe de travail 23/04

Un patrouilleur à l'américaine avec le budget de la marine suisse

Compte rendu GT AERONAVAL du 21 octobre 2004

La DG ouvre un nouveau chantier avec cette réforme qui a déjà fait couler beaucoup de salive, tant les rumeurs se propagent depuis quelques mois. Les réflexions sur les futurs patrouilleurs de 40 m ne sont qu'un élément parmi d'autres de la réorganisation à venir pour les marins et les aériens. Pour la CFDT cette réunion était l'occasion de réaffirmer nos revendications sur les missions, les moyens, les conditions de travail et les carrières. Voir la déclaration préalable annexée à ce compte rendu. Suite à l'ampleur de la réorganisation et aux nombreux problèmes soulevés d'autres groupes de travail, locaux et nationaux, sont à venir, le premier se tenant le 2 décembre 2004 à la DG .

En préambule, nous avons reçu un certain nombre d'informations :

- Confirmation du renouvellement du bateau école de La Rochelle. La procédure suit son cours.
- Réparation du Mistral. Réponse définitive début novembre.
- A notre demande un bilan devrait être communiqué sur l'état du parc naval, la DG elle-même semblant découvrir de multiples problèmes en séance.

Nos interlocuteurs ont été mis en difficulté lorsque nous avons demandé un bilan du nouveau système de maintenance. Réponse langue de bois ...

Depuis leurs bureaux parisiens...

Nous savons désormais que les préfets maritimes ont un rôle élargi de coordination de tous les domaines de l'AEM (Action de l'Etat en Mer), y compris la lutte contre les activités illicites, même si les administrations conservent une autonomie effective pour l'exercice de leurs compétences propres. De plus, le secrétariat général à la mer va élaborer un schéma directeur des moyens participants à l'AEM pour chaque façade maritime, en concertation avec les administrations concernées. Le but est d'optimiser l'acquisition, la localisation et l'adaptation des moyens. Pas très rassurant de penser que depuis leurs bureaux parisiens, certains technocrates « budgéticides » vont décider de notre avenir. Pour nous l'implantation d'unité ne doit pas dépendre uniquement de la présence sur un site de telle ou telle administration. Nos missions, notre organisation suffisent en elles même à guider nos choix. La DG partage notre position et agira en ce sens auprès du secrétariat général à la mer. On espère une efficacité maximale de nos hiérarques.

Dégâts humains...

Nous avons insisté pour obtenir la cartographie des futures implantations maritimes et aériennes. Les personnels vivent actuellement dans le stress. Nous redoutons les choix à venir et les dégâts humains qu'ils vont générer. Ce n'est pas le taux ridicule de l'Indemnité Exceptionnelle de Mutation qui permettra de compenser les dégâts pour les agents et leur famille. Impossible pour l'heure d'obtenir cet avant projet, nous y reviendrons dès que possible. L'administration devrait présenter un projet de dispositif au SGM pour l'été 2005.

Concernant les patrouilleurs de 40 mètres, nous avons fait valoir nos exigences en matière d'effectifs, de conditions de travail, de régime de travail, de formation professionnelle, et d'équipements. De même nos nombreuses questions sur l'organisation du travail n'ont pas obtenus de réponses. Bref une nouvelle réflexion s'impose à la DG.

Fort heureusement la parité administrative a pu nous éclairer sur les points suivants. Ce n'est pas toujours triste.

- Le régime de travail prévoit un décompte au 16/24. Le régime indemnitaire resterait 24/24. Nous avons aussitôt réagi pour dénoncer cette annonce. Lors du repos sur un navire, nous restons à la disposition de notre employeur. La CFDT appelle à une réaction de tous les personnels gardes côte. Ne laissons pas enfoncer un coin dans le régime de travail. Qui sait où cela pourrait nous entraîner ?
D'autre part, nous avons revendiqué l'attribution de points NBI pour compenser les contraintes particulières de ce type de moyen. La réponse bateau de la DG sur la non disponibilité de points de NBI prête à sourire, il nous semble qu'on en a trouvé pour nos Directeurs !
- L'obligation de résidence sera supprimée pour ce type de moyen.
- Les deux patrouilleurs seraient implantés à Boulogne et Brest. Il n'y en aura pas en Méditerranée.
- Ils viendront en complément du dispositif. Ce dispositif perdurera, avec des modifications de certaines implantations.
- La réorganisation se fera à effectifs et budget quasi constants. La variable d'ajustement on l'a deviné sera les suppressions d'unités à venir.
- L'UNSA et le SNCD demandaient la création d'une direction nationale garde-côtes. L'administration a refusé, arguant d'un risque induit par une dissociation du dispositif du reste de la douane. Nous partageons ce point de vue. Ce qui va nous sauvegarder c'est le fait d'être douaniers, pas aviateurs ou marins.
- L'administration reverra sa copie concernant la composition de la brigade et des équipages dont elle avait sous estimé l'importance.
- De même, ce qui nous a rajeuni, nous avons du soumettre à la délégation administrative un problème du niveau de CM1 : soit un navire basé à Boulogne, navigant à la vitesse de 12 nœuds, pendant 40% de son temps, qui doit se rendre à Brest. Combien de temps lui reste t-il sur place pour assurer sa mission et rentrer à son port de départ ?
A l'impossible nul n'étant tenu, nos interlocuteurs n'ont pu répondre. Normal. C'est illogique. Pourquoi Boulogne ? Nous n'avons reçu aucune réponse valable.
- Petite avancée, des possibilités semblent s'offrir d'affecter des B marins pont et des A commandants de bord, sur ce type de navires. Et plus généralement un repyramidage vers le haut. A suivre...
- Les chefs de quarts stagiaires pourraient compléter leur formation sur le patrouilleur.

En résumé nous ne sommes toujours pas convaincus de l'utilité d'unités de 40 mètres. Pourtant nous en serons dotés à compter de 2006 pour Boulogne et 2007 pour Brest. Pour le reste, il est clair que toutes les façades vont contribuer à l'abondement en effectifs et en DGF nécessaire aux créations et fonctionnement des patrouilleurs. On peut s'attendre à des suppressions et regroupements d'unités dans les mois qui viennent. Il est temps de mettre en place un rapport de force pour amener l'administration à un vrai dialogue social.

Déclaration préalable

Nous entamons aujourd'hui la réflexion sur la réorganisation de l'aéronaval.

La CFDT aborde cette réunion porteuse de revendications sur l'aérien et le maritime et remplit de doute quant à la nécessité d'intégrer au futur dispositif des patrouilleurs de 40 m.

Quoi qu'il en soit nous entendons sortir de ce GT avec des indications claires sur ce que notre administration envisage.

Notre pays comportant de nombreuses étendues littorales parsemées de ports offre de nombreux points d'accès aux fraudeurs de tous poils. La lutte contre la fraude doit intégrer cette notion et passe par différentes structures garantes de notre efficacité.

Le maintien des BGC pour les opérations en mer, et des BSN pour intervention dans les ports et sur le littoral proche est une nécessité. Les BSN ayant un rôle à tenir en terme de renseignement. Ces deux services voient leur efficacité accrue par l'éclairage des BSA (avions et hélicos) et des unités radars.

Ces dernières doivent être implantées sur chaque façade, les systèmes alternatifs (SPATIONAV) présentant trop de contraintes et d'inconvénients.

Nous demandons un plan d'urgence pour le renouvellement du parc. Ceci passe par un bilan complet de l'état de nos moyens.

En matière de carrière, nous renouvelons ici, puisque ce secteur emploie la quasi-totalité des 70-2, la mise en place de tableau bis pour les Tableaux d'Avancements. Ceci afin de ne pas léser les agents recrutés par concours tout en permettant un déroulement de carrières aux agents recrutés 70-2.

Concernant les patrouilleurs de 40 m nous ne vous cachons pas notre opposition et nos interrogations devant l'efficacité de ces navires moins rapides que nos vedettes traditionnelles

- Quelle utilité de procéder à des contrôles, dangereux, en haute mer ?
- Une équipe de marque a-t-elle été consultée pour le choix de ce moyen ?
- Quels motifs ont conduit à implanter la première à Boulogne ?
- Quels en seront les coûts d'achat et de fonctionnement par comparaison avec les VGC ?
- A-t-on prévu la mixité des équipages ?
- Que cache la possibilité d'embarquement de stagiaires ?

Enfin, lors d'une audience que vous avez accordée à notre organisation vous vous étiez engagé à apporter des réponses à nos questions concernant le SMDSM, les normes STCW95, et l'unité radar d'Agde. Nous les attendons toujours.

Paris, le 21 octobre 2004