

# DOUANES



## - Missions garde-côtes -

L'Etat français emploie tout type d'aéronefs dans toute sorte de missions. Parmi les plus rares et les plus discrets, on compte les appareils des douanes, identifiables par leurs liserés tricolores. En charge de missions aéromaritimes et aéroterrestres, réalisées au profit du ministère des finances, les pilotes des mono- et bimoteurs, et des hélicoptères s'enquière de tâches très spécifiques.

La brigade de surveillance aéromaritime de Hyères, qui dépend de la division garde-côtes des douanes de Méditerranée, nous présente son activité.

### Moyens aériens et missions

Les douanes sont en charge du contrôle des aérodromes secondaires ou privés et des hélistations, sur l'ensemble du territoire. Mission secondaire : le soutien aux unités terrestres (repérages, transports de prévenus, d'équipes cynophiles...). Les moyens : Cessna 404, monomoteurs Cessna 206, hélicoptères Ecureuil, autrefois répartis à Toulouse, Pau, Dijon et Dugny sont aujourd'hui regroupés sur cette dernière base, siège de la division aéroterrestre. Dugny accueille également une section de renseignement qui a accès à l'ensemble des plans de vol déposés en France.

La division garde-côtes est quant à elle divisée en 4 inter-régions :

- Rouen accueille 3 hélicoptères
- Nantes compte 2 brigades : Bordeaux (2 F-406 SURMAR (surveillance maritime) et le F-406 POLMAR (pollution maritime) 1 qui sera bientôt retiré du service) et Lorient (3 F-406 SURMAR et prochainement le POLMAR 3)
- Fort de France aux Antilles accueille 2 SURMAR
- Marseille déploie à partir de Hyères 3 SURMAR, 3 Ecureuil et le POLMAR 2 qui fête ses 10 ans cette année. Cet appareil sera rétrofité au standard du POLMAR 3.



Dans le cadre des missions aéromaritimes, les douaniers sont chargés d'identifier les bateaux arrivant sur les côtes françaises. Ce contrôle représente le premier moyen de ciblage, et c'est au centre opérationnel de Marseille qu'incombera la décision de contrôler un navire. Evidemment, les douanes travaillent de concert avec d'autres entités, notamment avec la Marine Nationale également chargée de la surveillance de la Méditerranée. Les services coopèrent également avec leurs homologues européens. L'Europe s'interroge

d'ailleurs actuellement sur un emploi commun des moyens garde-côtes, voire sur la création d'un corps unique.

## Missions douanières

Les F-406 des douanes ne sont qu'un maillon d'une chaîne. Pour accomplir leur tâche principale douanière : observer, identifier et renseigner, leur arme est l'appareil photo. Avec une avance de 48 heures, les aviateurs des douanes sont les yeux de leurs homologues terrestres et marins. Et à raison d'au moins une mission chaque jour, dans le cadre du maillage de la Méditerranée, l'œil du douanier est particulièrement aguerrri !



Daniel Fouque, pilote : *« Comme la majorité des 13 pilotes et 18 mécaniciens (dont 8 navigants), je suis issu de la Marien Nationale. Nos 15 à 20 ans d'expérience aéronautique nous permettent de faire l'objet d'un recrutement direct, mais nous suivons le cursus de formation normal des contrôleurs ou inspecteurs des douanes. Nous sommes donc des agents assermentés habilités à constater les infractions. C'est notamment le cas dans le cadre de la lutte antipollution qui prend une part grandissante dans notre travail. Chaque tache d'hydrocarbure, même résiduelle, est systématiquement relevée et signalée. Evidemment dans ce cas précis, nous sommes impuissants, mais ce souci permanent nous permet parfois de prendre un navire sur le fait et de faire intervenir les autorités compétentes. »*

Outre les patrouilles de surveillance maritime, qui suivent des schémas prédéfinis – adaptés aux performances de la machine, du profil de la mission et des routes maritimes -, certaines missions sont motivées par un objectif précis. Devant l'enjeu de réaliser une prise de drogue par exemple, les équipages deviennent avant tout douaniers. Patrice de Labaca, officier aérien : *« Nous disposons régulièrement d'informations émanant de divers services de renseignement. Nous-mêmes recherchons en vol des indices susceptibles d'éveiller notre intérêt. Nous cherchons, nous pistons, avec un maximum de discrétion, les comportements suspects. Par expérience, nous connaissons certaines méthodes des contrebandiers. Nous transmettons le relais à l'hélicoptère à l'approche du*

*littoral. La vedette ou les autorités portuaires interviendront. Nous sommes conscients de l'importance de notre rôle et avons le sentiment du devoir accompli lorsque les collègues réalisent une prise ».*

Une mission reste prioritaire sur toutes : le SAR (recherche et sauvetage). En cas d'appel de détresse : homme à la mer, bateau en détresse, crash aérien en mer... les F-406 peuvent être déroutés de leur plan de vol pour porter assistance. Daniel Fouque : *« Notre vitesse de réaction peut sauver des vies ! En cas de mayday, chaque membre de l'équipage sollicite tout son savoir-faire pour repérer l'objectif. Nous disposons d'une chaîne SAR que nos opérateurs larguent manuellement. Puis nous assurons, tant qu'il nous est possible de rester sur place, le guidage d'un moyen de secours : hélicoptère ou bateau. Bien qu'étant aviateurs, nous faisons partie des gens de la mer dont nous adoptons la loi universelle : tout mettre en jeu pour sauver une vie ! »*

## Zoom sur le F-406 POLMAR

En France, seules les douanes sont en possession d'un vecteur de télédétection des pollutions maritimes. 3 F-406 sont au standard POLMAR. Extérieurement, le radôme du SURMAR a cédé la place à la longue antenne SLAR et une excroissance nasale abrite le système infrarouge. Les postes de travail sont perpendiculaires à la marche et quelques fenêtres sont bouchées. Patrice de Labaca : *« Le POLMAR est arrivé en 1989 à Bordeaux ; nous avons pris le second en compte il y a 10 ans. Le F-406, appareil simple, souple et peu onéreux, se révèle très approprié à nos missions. Celles-ci sont relativement simples car très structurées. En routine, en respectant les bons paramètres, les équipements travaillent pour nous ! Et si nous constatons une pollution, nous faisons parler nos moyens afin de la définir précisément : type d'hydrocarbure, épaisseur de la tache... »*



Les F-406 SURMAR ne disposent pas de moyens dédiés mais réalisent toutefois des POLREP (pollution orpheline que les douaniers relèvent et signalent) d'opportunité. Les POLMAR patrouillent à moyenne altitude. L'appareil suit en général des

routes maritimes déterminées d'après les renseignements sur les navires : leur performance, leur port d'attache, leur type... Et si les compétences des douaniers français sont aujourd'hui reconnues au niveau européen, c'est malheureusement aussi grâce aux enseignements tirés des catastrophes écologiques que l'on connaît. Cette année, 8 procès verbaux de flagrant délit ont été dressés par les douaniers volants de Hyères. Le premier jugement a été rendu le 6 septembre : le TGI de Marseille a infligé une amende de 500.000 €, et un an de prison avec sursis, à l'encontre du capitaine du navire surpris en train de dégazer. Ceci peut paraître peu, mais aux vues de l'activité en vol soutenue, on peut conclure que la prévention est efficace !



## L'autre vecteur aérien

Les F-406 font partie d'un dispositif très structuré. Le littoral méditerranéen compte 4 secteurs, chaque jour sillonnés par 24 vedettes, dans la limite des 24 nautiques délimitant les eaux territoriales. Les interventions dans la zone contiguë et en haute mer pour les trafics de stupéfiants sont régies par un cadre juridique très strict. Chaque vedette peut disposer de l'éclairage d'un hélicoptère : son poisson-pilote !

La brigade de Hyères aligne 3 Ecureuil AS-355 F2, et a à sa disposition un système de vision nocturne. L'appareil est biturbine, gage essentiel pour la sécurité lors des survols maritimes. La flottabilité de secours est montée de manière permanente. M. Herrero, pilote : « *Nos missions sont planifiées par le bureau aéronaval, en articulation avec les moyens de la Gendarmerie ou de la Marine dans le cadre de l'action de l'Etat en mer. Notre rôle est spécifique :*

Le corps des garde-côtes doit son efficacité à une organisation rigoureuse des moyens. Les appareils fiables, souples à l'emploi, et particulièrement bien équipés permettent aux aviateurs des douanes de travailler dans les meilleures conditions. Mais le succès de leur mission réside avant tout dans la détermination des équipages à atteindre leurs objectifs... et dans le fameux flair du douanier !

*nous assurons l'éclairage de la zone attribuée à la vedette et lui dépeignons la situation de surface afin de rationaliser son travail. »*

Au cours de la mission, l'hélico donne à chaque spot radar un code puis décrit aussi précisément que possible son profil : type de bateau, position, vitesse, cap... Même à distance, et grâce aux jumelles gyroscopées, les équipages des Ecureuil observent le moindre détail suspect, que l'expérience rend plus visible. « *Dans le trafic de stupéfiants ou chez les passeurs d'immigrants, les contrevenants sont très imaginatifs ! Nous devons en permanence être des plus attentifs dans ce qui devient presque un jeu, à ceci près que l'enjeu ne s'y prête pas ! »*



Face à l'avion, l'hélicoptère a l'avantage d'être directement au contact. Les verbalisations concernant le manque de respect des règles de la navigation ou de la pêche sont monnaie courante. Mais l'hélicoptère est aussi capable d'assurer des hélitreuillages à des fins de contrôle, ou complétant le cas échéant la chaîne des secours en mer.

Les 9 pilotes et 12 mécaniciens, dont 6 navigants se montrent satisfaits par leur machine dont l'aspect neuf et la grande fiabilité cachent les 20 ans d'âge ! A l'heure où la question du remplacement des Ecureuil se pose, les douaniers nous confient être envieux de leurs voisins marins dont le Panther dispose d'une autonomie et de capacités d'emport accrues, d'un équipement de pointe et d'un comportement exemplaire en survol maritime. L'appel d'offre est lancé et l'ombre du futur hélico plane déjà sur la Méditerranée.

***L'équipe net-aviation***