



On the road again ?

Comme rapporté dans le tract du 12 mai 2020 intitulé : « *Atterrir sur la route ? Une mauvaise piste...* », il a été évoqué lors du groupe de travail national sur le Plan de Reprise d'Activité (PRA) du jeudi 7 mai, un réemploi en brigades de surveillance intérieure (BSI) des agents de la Surveillance en poste dans des brigades de surveillance extérieures (BSE) aéroportuaires. Notamment Orly, Roissy, Mérignac mais pas seulement. Dans ce tract, nous soulignons notre opposition à cette idée.

Cependant, lors d'un des derniers groupes de travail tenu en audioconférence par la Direction Générale, nous avons été surpris d'apprendre que la réflexion avait avancé et que le matériel, autant que les formations ne seraient pas (plus) un problème. Cette idée est renforcée par une sortie aventureuse d'un hiérarque local qui confirma, sinon qu'il amplifia cette idée, semblant balayer d'un revers de main tout appel à la raison, voire à la pondération, tout au moins à quelques précautions.

Notons d'ailleurs qu'une formation TPCI dite de « positionnement » (ou comment jouer sur les mots car, pour nous, il y a TPCI ou il n'y a pas TPCI) a déjà débuté dans une DI, en vue de redéployer sur la route les agents d'une BSE aéroportuaire d'ici fin mai/début juin, c'est-à-dire demain !

Devons-nous rappeler que ce genre de décision va à l'encontre du PRA national qui précise que « *les activités d'entraînement aux techniques de contrôle et d'intervention (TPCI) demeurent interrompues* » ?

Ces divers éléments n'ont pas manqué de faire réagir les plus circonspects d'entre nous. Si d'aucuns voient une solution dans le volontariat, il est clair qu'il ne saurait s'agir là d'une option viable. En effet, cela continuera à poser des problèmes de formation, de matériel, de logique et peut être plus encore lors du redémarrage du transport aérien.

Par ailleurs, même si tous les agents sont issus de la branche de la surveillance, il est impossible d'ignorer les différences qui subsistent entre les différents postes occupés. On comprendra facilement que même avec un tronc commun de formation initiale, l'hyperspécialisation voulue, instaurée, décrétée par les diverses réformes successives (que nous avons combattues) trouve là sa limite. En effet, ces réformes qui devaient trouver leur paroxysme dans le regroupement de grosses unités spécialisées sur les principaux axes de transport et selon différents modes de transports (ports, aéroports et grands axes routiers) au détriment d'un maillage territorial complet et de la polycompétence des agents, trouve aujourd'hui dans l'Histoire telle qu'elle se présente à nous au travers de la crise du Coronavirus, un cinglant revers. Nous voyons là la preuve que ces réformes, à défaut de ne viser que les objectifs susmentionnés, ont eu comme effet pervers de retirer le supplément d'âme des agents de notre administration : leur capacité à s'adapter. Ce qu'ils ont toujours fait, et ce, même face aux défis les plus importants que la mondialisation leur proposait.

Qu'on ne s'y trompe pas, les réflexes nécessaires pour réaliser des contrôles routiers sont différents de ceux qu'il faut pour réaliser un contrôle de passager aérien. Il n'y a là, aucune notion de valeurs, juste le constat d'une différence amplifiée, années après années, réformes après réformes et dont on ne peut pas faire fi en un instant. S'adapter est possible sur le temps long, pas sur un temps court. On ne transige pas avec les conséquences de tels errements.

Plusieurs leçons seraient à tirer de cette expérience. Tout d'abord, les restructurations se heurtent souvent au principe de réalité et ce qui a toujours semblé vrai, ne présume en rien de ce qui le sera demain. A quand, une véritable vision pour cette administration que l'on mène à douter d'elle-même depuis trop longtemps ? Il y a dans son ADN, cette capacité d'adaptation incroyable dont on s'acharne à vouloir la priver.

Prévoir la prochaine crise, c'est lui rendre cette polyvalence qui est pour beaucoup, ce pourquoi nous l'avons choisie.

Enfin, si ce qui presse est d'adapter les effectifs, alors pourquoi ne pas voir plus loin en matière de mutation et/ou proposer des mouvements anticipés aux collègues mutés cette année ? Et ainsi permettre à tous de s'adapter à un nouveau poste sur le temps long, seul garant de la qualité et de la sécurité dans les contrôles ?

Parce que prétendre que cette mise à disposition est possible en oubliant que les séances de TPCI sont suspendues, que beaucoup de collègues d'aéroport sont privés de moyens d'intervention intermédiaires et doivent pour une obscure raison historique se contenter d'une arme en dotation collective, c'est se moquer d'eux, ni plus, ni moins. Et si le monde d'après commençait avec un peu de respect ?



Paris, le mardi 26 mai 2020



Annexes

- **N°1 : Communiqué**
Atterrir sur la route ? Une mauvaise piste... page 4

- **N°2 : Statistiques**
Recensement au 25/05/2020 page 5

- **N°3 : Statistiques (bis)**
Évolution depuis 2 mois pages 6-7



Atterrir sur la route ? Une mauvaise piste...

La semaine dernière, lors du groupe de travail national sur le Plan de reprise d'activité (PRA) du jeudi 7 mai, la DG a lancé un ballon d'essai sur le réemploi des agents Surveillance d'Orly et Roissy.

Présentation : une surprise

Au cas d'espèce, la DG a évoqué l'idée de faire réaliser, par les brigades de surveillance extérieure (BSE) de terminaux, des contrôles sur les axes routiers y menant, notamment :

- pour Orly : autoroute A10, nationales N6 et N7 ;
- pour Roissy : autoroutes A1 (Paris-Lille) et A15 (Gennevilliers - Cergy).

Donc au même titre que les brigades de surveillance intérieure (BSI).



Sur la forme, nous ne pouvons qu'être échaudés que cette « réflexion » n'ait jamais été évoquée localement lors des différents échanges entre la Direction et la représentation du personnel.

Aussi bien lors des audioconférences hebdomadaires, que lors de la consultation du Comité technique local (6 mai) ou des Comités d'hygiène, de Sécurité de Seine-Saint-Denis (CHSCT93) et du Val-de-Marne (CHSCT94).



Sur le fond : nous ne comprenons aucunement la pertinence d'une telle réflexion.

En matière de missions

D'abord les missions sont différentes : un contrôle à l'import ou à l'export n'est pas un contrôle routier à la circulation. Certes les articles du Code des douanes à mettre en œuvre sont connus, mais pas les procédures !

Surtout le positionnement, la fouille, l'attitude, les réflexes ne s'improvisent pas, a fortiori sur des portions d'autoroute parmi les plus fréquentées d'Europe.

En matière de formation

Exercer sur ce type de vecteur nécessite une expérience ou formation préalable, sur un temps long. Des formations d'autant plus chronophages qu'en dépit de la bonne volonté des agents, elles peuvent se terminer par une non habilitation.

En outre, actuellement, nombre de formations sont suspendues, notamment les formations sur les techniques professionnelles de contrôle et d'intervention (TPCI). Dans un tel contexte, il est illusoire de mettre en place les différentes formations requises :

- TPCI, contrôles routiers ;
- fonction de chef de bord ;
- utilisation des bâtons de défense et des armes longues Heckler & Koch (HK).

En matière matérielle

Les agents ne disposent pas des matériels ad-hoc (HK, rampes lumineuses, chasubles, herse... et voitures adaptées), n'ayant déjà pas à Roissy de pistolets semi-automatiques (PSA) en dotation individuelle...

En sus, il paraît irréaliste de mettre 4 agents dans un véhicule de service tout en respectant les règles de distanciation sociale.



Pour conclure : d'autres pistes auraient pu être envisagées





Les agents Surveillance travaillant en terminaux ne veulent pas se dérober à leurs missions mais ne veulent pas les réaliser n'importe comment.

En cette période toute particulière, d'autres pistes auraient pu être creusées. Par exemple, connaissant bien leur plateforme et se tenant prêts à aider leurs collègues Opérations commerciales (OPCO), **une mobilisation sur le fret pour les volontaires aurait pu être envisagée** : aussi bien pour faire du dénombrement que de la lutte contre la fraude (LCF), avec une plus-value qualitative. Par exemple, dans le cadre d'accès aux divers locaux à usage professionnel (art. 63 ter du Code des Douanes) ou encore d'opérations conjointes avec la cellule de ciblage du fret (CCF).

En tous les cas cette « réflexion » de la DG dénote une méconnaissance de la Surveillance et des champs d'intervention respectifs des BSE et BSI.

Le mardi 12 mai 2020

Annexe n°1 : Recensement détaillé par branche, à la date du lundi 25 mai

Directions - Directions régionales (DR) - Directions interrégionales (DI) - Services à compétence nationale (SCN)			Nombre total d'agents *			Positions statutaires																
						En présentiel			ASA			télétravail			En quatorzaine			Malades Covid-19				
			AG-CO	SURV	total	AG-CO	SURV	total	AG-CO	SURV	total	AG-CO	SURV	total	AG-CO	SURV	total	AG-CO	SURV	total		
	Directions ultra-marines	DI DR Guadeloupe	136	128	264	62	78	140	14	20	34	25	0	25	0	1	1	0	0	0		
		Antilles-Guyane DR Guyane	76	97	173	53	50	103	4	14	18	10	2	12	0	0	0	0	0	0	0	
		DR Martinique & services DI	131	106	237	80	33	113	23	49	72	20	0	20	0	1	1	0	0	0	0	
	ultra-marines	Océan indien	DR La Réunion (DRLR)	128	81	209	53	13	66	19	61	80	30	1	31	0	1	1	0	0	0	0
			DR Mayotte	58	31	89	13	5	18	30	24	54	12	0	12	0	0	0	0	0	0	0
		(Pacifique)	DR Nouvelle-Calédonie (DRNC)	78	42	120	56	23	79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
			DR Polynésie-Française (DRPF)	72	50	122	36	13	49	9	30	39	19	0	19	0	0	0	0	0	0	0
		DR Saint-Pierre-et-Miquelon (SPM)	16	15	31	14	9	23	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Directions hexagonales	DI Auvergne-Rhône-Alpes (DI ARA, ex DI Lyon)	738	693	1431	246	255	501	125	299	424	233	28	261	0	1	1	0	1	1		
		DI Bourgogne-Franche-Comté – Centre-Val de Loire (DI BFCCVL, ex DI Dijon)	387	253	640	201	138	339	37	33	70	88	2	90	1	0	1	0	1	1		
		DI Bretagne – Pays de la Loire (DI BPDF, ex DI Nantes)	398	272	670	125	124	249	25	67	92	195	10	205	0	0	0	0	0	0		
		DI Grand Est (DIGE, ex DI Metz)	652	585	1237	258	238	496	102	123	225	178	5	183	0	1		1	7	8		
		DI Hauts-de-France (DI HdF, ex DI Lille)	529	1013	1542	215	456	671	36	178	214	195	12	207	0	12	12	1	1	2		
		DI Île-de-France (DI IdF, ex DI Paris)	781	557	1338	293	221	514	66	38	104	285	9	294	2	1	3	3	5	8		
		DI Normandie (ex DI Rouen)	539	267	806	191	116	307	38	51	89	218	12	230	0	0	0	0	0	0		
		DI Nouvelle-Aquitaine (DINA, ex DI Bordeaux)	618	444	1062	267	212	479	19	51	70	231	9	240	0	0	0	0	0	0		
		DI Occitanie (ex DI Montpellier)	487	542	1029	150	232	382	15	114	129	239	5	244	0	0	0	0	0	0		
		DI Provence-Alpes-Côte d'Azur – Corse (DI PACA Corse, ex DI Marseille)	599	578	1177	226	207	433	29	130	159	209	10	219	0	0	0	0	0	0		
		DI Paris-Aéroports (DIPA, ex DI Roissy)	764	978	1742	318	91	409	219	712	931	64	22	86	3	0	3	3	12	15		
	SCN et direction générale	Centre informatique Douanier (CID)	177	15	192	59	3	62	13	0	13	94	0	94	0	0	0	1	0	1		
		Direction générale (DG)	754	8	762	125	0	125	11	0	11	570	0	570	1	0	1	1	0	1		
		Direction nationale garde-côtes des Douanes (DNGCD)	90	790	880	118	201	319	15	170	185	33	45	78	0	1	1	0	0	0		
		Direction nationale du renseignement et des enquêtes douanières (DNRED)	358	453	811	169	384	553	16	24	40	116	10	126	0	0	0	0	0	0		
		Direction nationale du recrutement et de la formation professionnelle (DNRFP)	355	232	587	68	30	98	8	6	14	272	175	447	0	0	0	1	0	1		
		Direction nationale des statistiques du commerce extérieur (DNSCE)	207	19	226	43	8	51	2	0	2	135	0	135	0	0	0	0	0	0		
		Service d'enquêtes judiciaires des Finances (SEJF)	67	220	287	25	80	105	0	1	1	14	136	150	0	0	0	0	0	0		
Sous-total DGDDI communiqué			9195	8469	17664	3451	3215	6666	846	2171	3017	3473	493	3966	7	19	26	11	27	38		
	Autres Directions (statistiques non communiquées)	Service commun des laboratoires (SCL)	397	0	397	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC		
		Tracfin	139	0	139	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	
		Unité information passagers (UIP)	34	16	50	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	
		Wallis-et-Futuna	7	4	11	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	
		Sous-total autres directions	577	20	597	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	
Total DGDDI			9772	8489	18261	3451 ?	3215 ?	6666 ?	846 ?	2171 ?	3017 ?	3473 ?	493 ?	3966 ?	7 ?	19 ?	26 ?	11 ?	27 ?	38 ?		

* Nota bene sur le nombre total d'agents : c'est ici le nombre d'êtres humains dans les services. Cette notion est différente des effectifs de référence, exprimés en équivalent temps plein (ETPT), où par ex. 5 êtres humains à 80% = 4 ETPT.

On the road again ...



Syndicat SOLIDAIRES Douanes

93 bis rue de Montreuil, boîte 56 – 75011 PARIS

tél : 01 73 73 12 50

site internet : <http://solidaires-douanes.org>

courriel : contact@solidaires-douanes.org