



Monsieur le Président,

Dans cette déclaration, la CFDT vous interpelle sur différents sujets et attend vos réponses.

La CFDT a le plus grand mal à constater l'efficacité des mesures entreprises depuis la création de la DNGCD : le manque de personnel, la création des groupes chez les marins qui pose des problèmes de management et de changement de spécialités, les ateliers de travail qui ne valident que très peu de décisions, les charges de travail des responsables locaux entraînant des démissions...

On peut traduire les avancées à la DNGCD comme un pas en avant deux pas en arrière.

*Comment la douane peut-elle encore gérer les évolutions de carrière comme dans les années 50 : **peu de spécialistes ont été proposés en liste d'aptitude**, ne parlons même pas des **examens pros** qui ne sont pas à proprement parler d'examens avec des options liées aux professions. La proposition de deux agents de catégorie B en liste d'aptitude vient d'un seul coup être réduite à un agent : est-ce le signe d'un total désengagement de la Direction Générale envers des douaniers plus qu'investis dans des domaines très techniques ?*

La CFDT ne comprend pas les agissements de la douane : elle laisse des agents mettre en œuvre des moyens de plusieurs millions d'euros encore catégorie B ou catégorie C de la fonction publique. Il est grand temps de faire évoluer ces statuts, des groupes de travail en étaient les prémices, tout s'est arrêté.

La Douane n'est toujours pas à la hauteur de ses ambitions : gérer des moyens modernes doit forcément impliquer des modifications de gestion.

L'exemple des drones est révélateur : alors que l'équipe d'expérimentation opérationnelle avait rendu ses conclusions dans un rapport, les décisions prises à la DNGCD ont remis en cause leurs qualifications étatiques pourtant acquises au titre de cette expérimentation, entraînant ipso-facto la suspension de l'expérimentation alors que la sollicitation Douane et AEM est forte. En outre, il est constaté que la veille réglementaire ne semble pas assurée, un nouvel arrêté ministériel du 3 décembre 2020 limite considérablement nos prérogatives d'exploitant.

La CFDT le répète, vous n'avez pas assez de spécialistes à la direction générale ou à l'état-major du Havre.

La CFDT avait attiré votre attention sur les démissions de chefs d'unités et d'adjoints, vous n'y prêtez guère attention. **La réorganisation de l'état-major que vous nous proposez supprime le conseiller bien-être au travail**, est-ce un signe de désintéressement de la prise en compte des problèmes locaux pouvant dériver vers des risques psycho-sociaux?

La douane ne met pas en œuvre des bateaux ou des avions comme on installe un bureau : il faut des effectifs suffisants pour éviter d'annuler des sorties par manque de personnel. Certaines BSN et BGC n'ont pas le favoritisme des agents du fait de leur situation géographique, l'attractivité indemnitaire ou tout simplement le peu de sorties envisagées compte tenu des moyens humains présents. En l'état, **les nouvelles vedettes destinées aux Antilles Guyane ne pourront être armées correctement à leur arrivée cet été ou à l'automne si rien n'est fait.**

Si la douane est attachée à ses moyens de surveillance aéromaritime elle se doit de montrer une efficacité sans faille dans sa gestion financière et de maintenance. Même si le bureau FIN2 est responsable en final, la DNGCD doit avoir un rôle de lanceur d'alerte et de préparation des dossiers. Or, à l'heure actuelle, rien n'est vraiment défini pour remplacer les vedettes anciennes et les marchés publics parvenant à terme. La DNGCD travaille à retardement.

La CFDT revient sur les problèmes de réception des DF34 et 35 : qu'en est-il des appels à garantie et du suivi pour subvenir aux défauts non encore résolus : bossoirs, système ECOMAR, caisson de motopompe ?

La CFDT se préoccupe de plus en plus au sujet des difficultés récurrentes de maintenance des AS355 aux Antilles : à la suite de la découverte d'une anomalie sur les commandes de vol en visite programmée, une réparation approuvée par le constructeur a été réalisée. Il ne faudrait pas que la nécessaire enquête destinée à comprendre la survenue de cette anomalie au sein du processus de réparation ne soit

abusivement exploitée pour retarder la remise en service de cet appareil. Cet appareil a volé 300h avec ce défaut de réglage sans incidence sur la sécurité des vols et seule la perspicacité et le professionnalisme du technicien maintenancier ont permis sa découverte tant ce défaut était difficile à détecter. Sur-réagir et agiter le spectre d'une menace sur la sécurité de l'exploitation ne serait pas sans rappeler la succession de décisions ayant entraîné l'arrêt d'exploitation de l'autre AS355 et serait surtout d'une grande malhonnêteté.

La sécurité de l'exploitation et la maîtrise des risques, que ce soit dans le domaine aérien ou maritime, ne doit pas être détournée ainsi.

*La CFDT souhaite que vous nous fassiez une **première analyse de l'expérimentation aux Antilles du placement de l'échelon technique BCMA sous la supervision de l'OAI au Lamentin.** A notre connaissance, la BSAM se retrouve à l'écart des échanges entre la SGCD et DNGCD puis BCMA ce qui n'est pas sans poser un certain nombre de questions et de difficultés.*

*Depuis de longs mois, la CFDT a fait état des manques d'avancées de **modifications immobilières** de certaines unités. Aujourd'hui, certaines sont à l'arrêt ou remises en question. Pourrions-nous avoir une idée précise des décisions prises et des conditions de travail des agents de toutes les unités en attente ?*

Bien sûr, vous avez pris vos fonctions il y a à peine quelques mois et vous êtes attachés au dialogue avec les représentants du personnel. Soyez bien conscient qu'il y a des agents inquiets, fatigués et pour certains en situation de mal-être.

DOUANE

Pour la CFDT Douane, vos représentants en CT, Joël Chataigner, Cédric Flours, Juan Macias, David Sanchez, Franck Blandin, Rodolphe Goupil, Olivier Hézeques