



DOUANE

ATELIER ADHÉRENT CFDT SÛRETÉ

Cet atelier s'inscrit dans un cadre général de plusieurs consultations et ateliers participatifs à destination des adhérents CFDT.

Ce sont des réunions animées par le bureau national avec des adhérents de mêmes fonctions et/ou de mêmes missions.

Le but de ces ateliers est de trois ordres :

- **Renouer un contact direct avec les adhérents** dans une période sanitaire complexe qui a empêché des liens "normaux" entre les adhérents et élus (moins de tournées, de réunions de section, d'assemblées générales...)
- **Donner la parole aux adhérents et faire vivre la démocratie** au sein de notre organisation, valeur essentielle de la CFDT
- **Établir un nouveau revendicatif métier.** Nous devons nous adapter et nous moderniser continuellement afin de coller aux enjeux d'aujourd'hui et de demain.

CONSTATS

La Douane assure la sûreté du lien transmanche. Ainsi, une grande partie des effectifs Sûreté se concentre au niveau des unités du tunnel sous la Manche ; les autres points de contrôle Sûreté se situent à l'embarquement des passagers à bord des trains internationaux à destination de la Grande-Bretagne à savoir Paris Nord, Lille Gare et Marne La Vallée. De manière saisonnière, d'autres unités peuvent être sollicitées sur la mission sûreté.

Le mouvement social de 2019 a montré l'importance dans le dispositif douanier de la mission Sûreté. Au sein des unités du tunnel sous la Manche, les agents ont un taux de contrôle à respecter fixé par une commission interministérielle sur l'ensemble des trois vecteurs (trains marchandises, fret routier, véhicules de tourisme et bus). Par contre, à l'embarquement en gare à bord de TGV, c'est l'ensemble des passagers qui sont soumis à un contrôle sûreté. On a vu qu'une application extrêmement rigoureuse de la réglementation créait des bouchons sur les routes ou des retards à l'embarquement en gare. Cela montre surtout qu'au quotidien, il faut une attention, une concentration et une gestion rigoureuse des flux afin à la fois de remplir la mission et assurer la fluidité du trafic.

A l'issue du mouvement social, les sociétés Eurostar et Eurotunnel ont d'après nos sources, évoqué la possibilité de désengager la DGDDI de la mission sûreté. A ce jour, ces menaces n'ont pas été suivies d'effet. Il faut mesurer qu'à travers la Douane, c'est la responsabilité de l'État qui est mise en jeu et que s'il fallait transférer au privé la mission sûreté, il faudrait pour Eurostar et Eurotunnel s'assurer à la hauteur du coût de l'ouvrage que représente le lien Transmanche.

La mission sûreté nécessite d'utiliser des équipements de contrôle spécifiques. Certains sont bien connus des douaniers (bagage X, endoscope, densimètre), d'autres nécessitent des compétences particulières. C'est le cas des scanners de grand gabarit dit Euroscan ou Sycoscan qui sont aujourd'hui exploités sur les trois (???) vecteurs du Tunnel sous la Manche.

Pour armer ces scanners, il faut des formations spécifiques : Formation Opérateur Image (dispensée sur place) et formation Opérateur Système/Camari dispensée par des organismes indépendants.

Cette formation Camari est d'un haut niveau théorique qui nécessite parfois une remise à niveau en mathématiques.

ATELIER
ADHÉRENT

Revoir :
Services viticulture

SÛRETÉ

À venir :
Agents exerçant à l'EPA-Masse
Enqueteurs
Outre-Mer
Pôle contrôle
Unités aéroportuaires en 12 H
PGP
Services CI
Chefs d'équipe en SU
Chefs de service et adjoints
Informaticiens
Maitre de Chien
Motard

 @fedefinancescfdt

 @cfdtfinances

FINANCES.CFDT.FR

Ces formations spécifiques induisent un régime indemnitaire ad hoc, il existe donc une ACF spécifique Opérateur Image (dite prime sûreté) et Opérateur Système/ Camari (dite prime Camari).

Enfin, la mission sûreté génère naturellement un nombre important de contrôles. Les résultats en matière LCF sont donc à la hauteur des forces engagées et de l'importance des flux contrôlés. Les unités Transmanche sont par voie de conséquence de grandes pourvoyeuses de contentieux notamment sur les prohibitions et les Contributions Indirectes.

REVENDEICATIONS

Il ressort de cet atelier des besoins qui sont à la fois communs à toutes les unités terrestres mais aussi des revendications distinctes:

Les effectifs

Afin d'absorber les taux de contrôle exigés ou d'assurer l'embarquement des passagers dans les temps, il faut pouvoir faire des contrôles de qualité dans un temps restreint. Seul un niveau d'effectif suffisant permet d'assurer correctement la mission. Si dans les gares, le trafic international peine à reprendre suite à la crise du Covid, au niveau du Tunnel sous la Manche, seuls les renforts permettent d'absorber à la fois la mission Sûreté et la mise en place des nouvelles missions Brexit. Il manque concrètement près de 20% des effectifs.

Il existe aussi une forte tension sur le nombre d'agents formés Camari et les contraintes se multiplient pour ces agents : Changements d'équipe, contraintes sur le dépôt des congés. Pour rendre ce poste attractif, nous faisons des propositions d'évolution du régime indemnitaire (cf. ci-après)

La formation / la pré-alerte

Les agents constatent chaque année un déficit de formation en matière sûreté. Les formations Tir et Sécurité accaparent légitimement la majeure partie du temps de formation par agent mais la Sûreté qui reste le cœur de métier des unités Transmanche ne doit pas être délaissée. Il en sera de la responsabilité de l'Administration en cas d'incident.

Équipement / Immobilier

Si des efforts ont été faits en Gare du Nord en matière immobilière (il était temps !), il faut partout ailleurs constater la vétusté ou l'exiguïté de nos zones de travail et de nos zones de replis. En matière de sûreté, nous sommes souvent logés chez l'opérateur et l'Administration se montre particulièrement pingre dès qu'il faut mettre la main à la poche pour cofinancer des évolutions immobilières.

Il en est de même pour les équipements. Car au-delà des scanners, pour travailler, il faut des outils de qualité et des capacités pour opérer des déchargements. Nous en manquons cruellement.

L'indemnitaire

En 2018, l'Administration proposait la revalorisation de la prime Camari à hauteur de 17 euros par mois et par agent. En effet, cette ACF spécifique, auparavant appelée ACF Opérateur Système et aujourd'hui ACF Opérateur Système/Camari, n'avait pas été ré-évaluée au moment de la mise en place par la loi de l'obligation de détenir la qualification Camari pour exploiter les scanners, d'où la décision de la DGDDI de proposer cette augmentation.

Finalement, cette décision a été rejetée par le Contrôleur Budgétaire de Bercy contre l'avis de la DGDDI. Depuis, ce dossier est resté lettre morte et n'a jamais évolué, ni vu le jour.

Nous avons interpellé la DG sur ce point car à terme, personne ne voudra plus se former ou renouveler sa formation et c'est bien l'exploitation des scanners qui est aujourd'hui en péril et qui peut entraîner à terme l'ensemble du dispositif sûreté dans sa chute.