

ÉQUIPEMENT CAMIONETA, LE SAUT DANS L'INCONNU...

LES MOYENS DE DÉTECTION NON INTRUSIFS ÉTAIENT À L'ORDRE DU JOUR DES TRAVAUX DE LA SEMAINE À LA DG. TOUT D'ABORD CONSTATONS LE RETARD DE LA DOUANE FRANÇAISE DANS CE DOMAINE PAR RAPPORT AUX ADMINISTRATIONS DU BENELUX ET DE LA FAÇADE MÉDITERRANÉENNE. C'EST POURQUOI LA DGGDI S'EST PRÉCIPITÉE SUR UN BUDGET COMMUNAUTAIRE POUR ACHETER DES SCANNERS MOBILES DE BASSE INTENSITÉ, LES FAMEUSES "CAMIONETAS".

La principale interrogation est : quelle est l'efficacité réelle de l'engin ? En effet, il ne s'agit pas de se saisir du 1er équipement venu sous prétexte qu'il est financé à 60 % par les crédits communautaires et se retrouver au final à exploiter un outil chronophage, coûteux en entretien et peu efficace.

Sur ce point, l'Administration doit aux douaniers une transparence totale, à la fois pour ceux qui vont hériter de l'équipement et pour ceux qui exploitent aujourd'hui les scanners fixes (type sycoscan) et les camions mobiles (SMS).

Autant dire qu'à l'issue des échanges, de grandes inconnues perdurent ce qui n'est pas étonnant puisque jusqu'à ce jour les représentants du personnel ont été écartés de la construction du projet.

CAMIONETA,
MARS 2024



UNE DG LUCIDE SUR L'EFFICACITÉ

C'est le modèle américain HTDS qui a été retenu. D'entrée de jeu, la cheffe de JCF a reconnu que le dispositif « camioneta » était un dispositif de niveau 3 et qu'il ne venait pas en concurrence avec les SMS (dispositif de niveau 2) et les scanners fixes à accélérateur de particules (dispositif de niveau 1).

La Camioneta n'a pas vocation à remplacer les dispositifs existants et cela est d'autant plus heureux que vous le verrez dans les lignes qui suivent, la performance de l'engin reste à prouver.

La CFDT regrette qu'en parallèle de l'achat de Camionnette, il n'y ait pas aussi un investissement et un renfort dans les SMS, beaucoup plus performants !



DOCTRINE D'EMPLOI

La camionnette est 50 fois moins performante qu'un dispositif fixe et nécessite 4 agents pour son exploitation : 1 chauffeur avec permis PL, 1 Camariste, 2 régulateurs (en entrée et en sortie de dispositif). Autant dire qu'elle aura un coût d'exploitation presque similaire à un SMS pour une performance bien moindre !

Se pose alors la question des unités qui effectueront la levée de doute et par conséquent des effectifs nécessaires pour accomplir cette nouvelle mission. À ce stade la DG botte en touche mais il faudra pourtant bien y répondre pour éviter que les camionnettes croupissent dans un hangar et si on veut répondre sincèrement à la problématique de l'inflation des trafics dans les ports qui sont investis par la criminalité organisée.

La DG a diffusé une ébauche de doctrine d'emploi aux 3 directions expérimentatrices (Le Havre, Dunkerque et Marseille). Charge à ces dernières de la faire évoluer.

LES NOMINÉS SONT...

L'expérimentation commencera en septembre au Havre, à Dunkerque et à Marseille.

Viendront ensuite en 2025, Cayenne, Pointe-à-Pitre, Fort de France, Sète, Saint-Nazaire, Montoir, Gennevilliers, Hendaye, Le Perthus...

Un timing qui nous paraît irréalisable étant donné les contraintes que nous avons déjà identifiées (plan de formation, lieux de contrôle validés par l'ASN, doctrine d'emploi, etc.) et celles qui ne manqueront pas d'apparaître en dernière minute !

La CFDT aurait souhaité qu'au préalable on liste les missions et les effectifs pour prendre en compte les besoins réels et anticiper ceux-ci. On ne peut pas travailler de la même manière sur le secteur routier que sur les ports ultra-marins.

SÉCURITÉ / CONDITIONS DE TRAVAIL

Très peu d'informations nous sont fournies sur ce point, il faudra pourtant que la DG montre patte blanche.

Le contrôle de conteneur est déjà suffisamment accidentogène pour ne pas ajouter un risque de radiation.

Les Organisations Syndicales ont donc demandé le traitement en Formation Spécialisée de Réseau de toutes les questions Santé Sécurité au travail liées au déploiement du dispositif «Camioneta ».

La Cheffe de JCF s'enorgueillit d'affirmer que la douane ne déboursa pas un centime dans le bâtiment ou les équipements annexes liés à la mise en place des contrôles Camioneta.

Une position absurde mais classique pour une administration française et qui a pour conséquence depuis des années pour les douaniers d'être hébergés sur des sites portuaires, aéroportuaires, ferroviaires dans des conditions inadmissibles. Cette pingrerie administrative doit cesser, la douane doit investir dans les conditions de travail des agents, même quand ceux-ci sont hébergés sur un site dépendant d'une entité Administrative Régionale ou privée.



POLITIQUE RH ET INDEMNITAIRE

La CFDT a rappelé sa revendication d'harmonisation par le haut de la majoration d'ACF "Opérateur Image" "Opérateur Système".

Cette ACF est aujourd'hui modulée selon le grade, ce qui est complémentent archaïque. En plus de cette harmonisation, une augmentation substantielle serait la bienvenue. Rappelons l'extrême difficulté de ces formations ainsi que les très fortes exigences qui pèsent sur les OI et OS.

En plus de la majoration d'ACF les agents concernés par le déploiement des camionetas toucheront une **NBI de 10 points (pour ceux qui ne la touche pas déjà)**.

Toujours sur le plan RH, **les Organisations Syndicales ont rappelé la revendication portée depuis quelques mois de voir les agents habilités « Camari » reconnus comme des spécialistes.**

Dans les faits c'est déjà le cas, à la fois dans les publications de l'Administration, dans la priorité de mutation obtenue uniquement sur demande. Il reste maintenant à franchir le pas. La question dépendant de la sous-direction RH ou de la sous-direction Réseau, JCF s'est bien gardé de répondre sur ce point. Il faudra donc y revenir.

Concernant la formation, la Camioneta nécessitera un Camari "Générateur de Rayons X" qui est une qualification légèrement plus simple que la formation Camari "Accélérateur de particules". Pour autant, les autorités n'ont pas accepté de délivrer des équivalences, il faudra donc, pour ceux qui sont déjà détenteurs du Camari, **passer un oral et produire un mémoire. Une galère qu'il faudra bien compenser sur le plan indemnitaire, comme rappelé ci-dessus.**

Enfin, **l'Administration financera les permis PL pour les volontaires.**

LES ÉQUIPEMENTS

La DG annonce la mise en place d'un "**pack équipement**" pour les contrôles des conteneurs que nous appelions de nos vœux. Nous souhaitons harmoniser par le haut les moyens matériels mis à disposition des agents pour effectuer les contrôles. Pour commencer les EPI : chaussures de sécurité, gilet réfléchissant, casque, lunettes de protection (...) mais aussi du matériel collectif : endoscope, analyseurs 6 gaz, sangle, perche, etc.

Un outil de ciblage automatisé "**e-Manifeste**" va aussi être développé. Pour autant, aucune explication n'est donnée pour les unités qui seront demain concernées et qui n'ont pas aujourd'hui de structure dédiées au ciblage.

Enfin la DG souhaite la création d'une **banque d'images** dans un but de formation initiale et continue des opérateurs image.

CAMIONETAS, L'EFFET "CANADA DRY"

En résumé, ça ressemble à un scanner, ça a le goût d'un scanner... mais ce n'est pas un scanner, ce n'est qu'une camioneta ! Certes il fallait rattraper le retard.

Mais a-t-on investi dans le bon matériel et au bon endroit ?

Saurons-nous mettre les moyens humains nécessaires ?

Saurons-nous mettre à l'abri des intempéries les douaniers affectés aux contrôles ?

Ne sommes-nous pas en train de nous adapter à un mode de dissimulation qui a fait son temps ?

Aurons-nous les moyens de remplacer les SMS quand ceux-ci seront trop vieux ?

Beaucoup de questions, peu de réponses, des inquiétudes légitimes, une marche arrière qui semble impossible. Les douanières et les douaniers feront face comme d'habitude, notre capacité d'adaptation n'est plus à prouver.

LE CHEMIN RESTE CEPENDANT ENCORE LONG, DANS UN TIMING SURREALISTE ET IL FAUDRA BIEN SÛR QUE LA SOUS-DIRECTION RH METTE DE L'HUILE DANS LES ROUAGES EN ENTENDANT LES REVENDICATIONS DES AGENTS.