

Bas les masques !

En début de séance l'UNSA Douanes a lu la déclaration liminaire suivante :

Monsieur le président,

Nous vous remercions de nous convoquer pour ce nouveau groupe de travail « marin », en revanche nous n'approuvons pas d'être convoqués un vendredi – veille de congé scolaire. C'est la seconde fois que la DG procède ainsi, ne masquant pas son manque d'intérêt pour les personnels des unités maritimes.

Les documents de travail que vous nous communiquez sont une fois de plus succincts.

Heureusement la sous direction « B » a eu l'excellente idée de nous fournir, il y a de cela trois mois, un non moins excellent canevas sur lequel nous avons bâti la présente déclaration.

Nous sommes au moins surpris, de voir que l'état des lieux dressé dans ce document (Stratégie 2018 du 14 janvier 2013 : Enjeux liés à la fonction garde-côtes), est à peu près conforme à ce que l'UNSA Douanes avait envisagé dès 2006 au lendemain de la réforme maritime.

Nous n'en tirons nulle satisfaction dans la mesure ou le bilan est purement désastreux :

- Notre capacité opérationnelle s'est dégradée à cause du vieillissement du parc naval.*
- L'administration s'est enfermée dans une perspective budgétivore avec la construction des patrouilleurs, l'achat des EC 135 et des KA 350ER et des nouvelles VSR dont la finition laisse une fois de plus à désirer, après celles des Antilles (45 prescriptions ont été signalées pour la seule vedette de Port de Bouc).*

C'est ça l'effet de vitrine choisi par l'administration. Quand bien même l'idée était porteuse, l'erreur, car il faut bien appeler ça une erreur, aura été de négliger le renouvellement des autres moyens et l'augmentation des frais de fonctionnement, notamment avec la hausse du prix des carburants.

Faut-il repenser la Garde-côtes en cette période charnière, mais hélas très instable pour notre service.

En créant les directions garde-côtes avec la structure qu'on leur connaît, on a fait des usines à gaz ou l'opérationnel représente environ 30% de l'activité. On doit donc repenser toute la chaîne de commandement garde-côtes.

« La lutte contre les trafics de stupéfiants en mer doit-elle être la priorité des missions de la Douane Garde-côtes ? »

Elle est une mission prioritaire à l'instar de la fiscalité, l'immigration, l'environnement, les services publics.

Il n'y a rien de vraiment nouveau, le travail garde-côtes doit-être effectué dans de bonnes conditions (moyens nautiques), de manière cohérente (commandement opérationnel adapté), et continue (caractéristique essentielle de l'action de l'État) qui demande donc des crédits d'entretien et de fonctionnement.

Le rôle que peut prétendre tenir la douane au sein de la Fonction Garde Côtes :

Les doublons de contrôles (c'est à dire ceux effectués par d'autres administrations comme les AFFMAR – en manque de bateaux – et la gendarmerie – en manque de personnel) sont des contrôles de police (réglementation maritime) ou de police des pêches, supervisés par une cellule dédiée le CROSS ETEL (organisme centralisateur des affaires maritimes mais éloigné des unités douanières et joignable uniquement par téléphone ...). On s'aperçoit donc que nous n'avons pas à craindre les autres administrations. Nous ferions mieux de nous imposer comme élément clé d'une garde-côtes européenne. L'ambition n'est pas de manger les plus petits que soi mais de s'allier avec les autres grands pour asseoir non pas son autorité ni pour satisfaire son petit ego mais pour être une réelle menace vis à vis des trafiquants en tout genre.

L'organisation du dispositif garde-côtes :

Il y a longtemps que notre système est dépassé et la réforme n'a fait qu'aggraver les choses. Les BAN ont été remplacés par les DRGC où ça grouille de paperasse et peu d'opérationnel. Même si la décentralisation a été à la mode durant les années passées, il faut se rendre à l'évidence : sur des petites structures c'est une perte d'énergie et une perte de temps.

Or notre chaîne de commandement est une petite structure. La seule chose dont on ait besoin localement est le maillon opérationnel : application des directives de lutte contre la fraude au niveau local et coordinations des moyens aériens maritimes et terrestres sur une façade.

Les COD doivent être réformés, c'est une évidence, ceux mis en place par la DG en 2005 ne sont pas là pour faire du pilotage opérationnel mais pour digérer les documents qu'ils demandent et redemandent aux responsables d'unités qui consacrent de moins en moins de temps au boulot de douanier...

Tout ce qui n'est pas opérationnel peut être recentré au sein d'un Service à Compétence National Garde-Côtes qui, outre son rôle de commandement « stratégique » pourrait prendre en charge :

- La GRH
- Les qualifications
- La maintenance navale
- La formation professionnelle
- La réglementation

Le renseignement maritime :

Le recueil de renseignement est une tâche de chaque instant où les BSN avaient et ont encore pour celles qui subsistent un rôle prépondérant (proximité des gens de mer.) Les autres unités en font dans la mesure où c'est encore possible (problème des indicateurs de performance). Il faut donc sortir le temps consacré au renseignement du cadre de la « performance ».

Malgré les structures internationales il nous manque de l'information issue de la source. Il est invraisemblable de dire qu'on s'intéresse aux grands trafics dont on connaît assez bien les rouages, acteurs, vecteurs, points de départ des marchandises de fraude, points de rupture de charge et de ne pas avoir « d'attachés douaniers » près des ambassades et consulats sur les grandes plates-formes de la contrebande de marchandises illicites.

Ensuite l'analyse de fraude, l'enrichissement du renseignement doit être centralisé non pas pour le plaisir mais pour afficher un dispositif cohérent qui serait en relation étroite avec nos services d'enquête (DNRED), les organismes nationaux tel que l'OCRTIS et les interlocuteurs étrangers (à commencer par les européens dans un esprit de développement d'une garde-côtes européenne et les attachés douaniers sur le terrain à l'étranger).

Les ressources humaines :

Pour trouver les solutions il faut se poser les problèmes clairement :

- Pourquoi les BSN sont-elles en manque chronique d'effectif ? Parce que les personnels qui ont des qualifications ne sont pas reconnus au niveau pécuniaire alors qu'ils ont sûrement le travail le plus ingrat de la garde-côtes.
- Pourquoi a-t-on du mal à recruter des chefs de quart ? Parce qu'on a restreint l'accès de ce cours à la catégorie B.
- Pourquoi n'y a-t-il pas de volontaires au cours de contrôleur ? Parce que les marins ne sont pas sûrs de rester en maritime, à quand la filière métier ?
- Pourquoi les cadres des VSR et VGC demandent à être mutés sur les PGC ? Parce que les rémunérations y sont, et de loin plus intéressantes.
- Quelles en sont les conséquences ? On se retrouve avec des BSN et des BGC sans chef de bord ou chef mécanicien. La population des PGC ne cesse et ne cessera de vieillir au point de devenir des bâtiments de préretraités.
- Pourquoi les COD ne suscitent pas de vocation : Parce que les agents qui y sont mutés perdent de l'argent et parce que les COD ne sont plus des centres opérationnels mais des machines à émettre des notes et à digérer des statistiques.
- Pourquoi le renouvellement des équipages est-il un casse tête annuel ? Parce que le PAE intégré à celui des DI ne permet pas de devancer les absences pour celles qui sont programmées. Sans Paris spécial en maritime le problème risque de demeurer récurrent.

UNSA DOUANES – 139 rue de Bercy – Bâtiment VAUBAN – Pièce 065 SUD 1 – 75012 PARIS

Local DG : 01.57.53.29.26 – Portables : 06.61.71.67.90 ou 06.14.48.16.17

Courriel : unsadouanes@gmail.com ou unsadouanes-dg@douane.finances.gouv.fr



Là encore, il ne faut pas rêver, nous ne sommes pas dans une société philanthropique et pour résoudre les problèmes, il faudra mettre la main au porte-feuille. C'est vrai qu'il faut tout repenser en matière de rémunération et supprimer ces différences qui divisent et qui sont une entrave manifeste au bon fonctionnement des unités.

L'UNSA Douanes affirme une fois de plus qu'il faut une grille indiciaire ancrée à un statut d'emploi. Elle pourrait être à l'image de celle des aériens. Cela demande une concertation sur le fond avec les représentants du personnel et les organisations syndicales.

Au sujet des moyens :

Les patrouilleurs bien que plus longs que les VGC ne se dédoublent pas encore, ils ne peuvent donc pas remplacer deux ou trois VGC, et ne peuvent que compléter un dispositif déjà très clairsemé.

« Disposant de moyens navals en navigation côtière comme hauturière, la douane présenterait-elle aujourd'hui une capacité d'intervention efficace ? L'administration affirme que les travaux relatifs à la stratégie d'emploi nationale et de façade ont permis de faire évoluer les concepts d'exploitation, notamment des patrouilleurs ». Quelle image idyllique, force est de constater que les PGC sont employés (géographiquement) exactement comme une VGC à 3 ou 4 missions près par an. De toute façon, il n'y a pas de carburant pour les faire naviguer plus longtemps.

Le renouvellement des vedettes de surveillance rapprochées (VSR) :

Nous constatons le retard pris dans les livraisons à cause d'une étude et d'une planification des travaux à minima. + de 2 ANS de retard ! Pour quel résultat : vedette de Port de Bouc plus d'un million d'euros et beaucoup d'aberrations et de déficiences en matière opérationnelle, d'hygiène et sécurité, nous en reparlerons à la livraison. L'administration devra prendre en compte ces erreurs avant la livraison des 3 autres moyens sinon il faudra encore déboursier comme toujours. Pourquoi faire facile quand on peut faire compliquer avec des conséquences problématiques.

La façade méditerranéenne sera recomposée avec l'implantation d'un patrouilleur à l'horizon 2015. L'erreur sera de supprimer des unités existantes pour implanter ce moyen, et comme sur la façade Atlantique - par exemple - le dispositif sera complètement boiteux quand il sera déployé hors circonscription (en mer d'Alboran) par exemple. Pour mieux illustrer ce problème, durant près 15 jours il n'y a pas eu de VGC entre Cherbourg et Royan . A priori, cela n'a inquiété personne ni à Nantes ni à Paris. Rappelons encore que si des organismes financent en partie ce bateau, il est encore temps de les solliciter pour qu'il financent aussi l'entretien et le fonctionnement, essentiellement pour les missions NARCOPS et FRONTEX.

Remplacement des VGC :

Les plans triennaux de remplacement des VGC ont été abandonnés, alors que les vedettes sont vieillissantes et seront de moins en moins opérantes pour assurer leurs mission avec une aviation dernier cri.

Par ailleurs nous constatons actuellement de nombreux arrêts techniques suite à des problèmes moteurs récurrents par exemple sur les moteurs Caterpillar des VGC points d'appui pour ne parler que de celles-là.

Quel est l'avenir pour les VGC et leur renouvellement sachant, et on vous le répète souvent, que ces vedettes commencent à avoir sévèrement de la bouteille ?

Antilles Guyane :

Les effectifs sont en constante diminution perturbant la continuité des services, entraînant la disparition de la BSN de Basse-Terre bien avant la mise en application du plan stratégique de 2018.

Les moyens sont vieillissants, la maintenance est rendue difficile par le biais des marchés nationaux qui contribue à rallonger les délais d'indisponibilité.

Lors des opérations article 17 qu'en est-il des règles concernant la RTT notamment lors des relèves de quart et de contrôle lorsque l'effectif est limité.

Toutes les façades maritimes seront pourvues d'un patrouilleur, compte-tenu des missions narcotrafic il serait intéressant d'y implanter un PGC.

« Les moyens aéromaritimes coûtent très cher » :

Pourtant, il faudra bien investir, nous sommes contraints à être bons (au titre de la performance), nous ne le serons que si nous avons du matériel lui aussi performant.

Les KA 350ER n'auront malheureusement pas les capacités escomptées... Ces capacités seront d'autant plus réduites que l'équipage sera lui aussi réduit. L'opérateur PNT seul, devant son système de mission ne pourra pas assurer les 6 heures de vol « claironnés » dans tous les médias et même à la représentation nationale (cf Rapport ROCCA SERRA d'octobre 2012). Nouveau rendez vous, donc, à la livraison.

UNSA DOUANES – 139 rue de Bercy – Bâtiment VAUBAN – Pièce 065 SUD 1 – 75012 PARIS

Local DG : 01.57.53.29.26 – Portables : 06.61.71.67.90 ou 06.14.48.16.17

Courriel : unsadouanes@gmail.com ou unsadouanes-dg@douane.finances.gouv.fr



Le nouveau système de mission du BEECH KA350 ainsi que la stratégie aéromaritime conséquente nécessiterait, d'après l'administration, d'une formation des agents à ces instruments et modes d'actions. Ces réflexions seraient engagées parallèlement aux évaluations du système intégré au BEECH.

Cependant la mise à niveau professionnelle des agents spécialistes ne sera opérante qu'en maintenant un degré d'engagement et de motivation élevé. Les modalités de carrière et de fidélisation des expertises devraient être examinées pour favoriser la performance douanière, mais les douaniers aériens attendent toujours la transposition du Nouvel Espace Statutaire (NES) de la catégorie B dans leur statut d'emploi.

Avec l'exigence accrue de rigueur dans l'organisation de la maintenance aéronautique et la création de la DSAE (direction de la sécurité aéronautique d'État). Les infrastructures et les effectifs spécialistes devront être au niveau de nos prétentions, sous surveillance de cette autorité ;

Alors deux choses :

- des équipages à 4 sinon les vols ne seront pas optimisés (dommage vu le coût de l'heure de vol)*
- 3 ou 4 PNNT minimum par appareil dans les BSAM sinon les avions resteront au sol trop souvent.*

Notre syndicat demande une remise à plat de toutes ces interrogations d'une extrême urgence et de nouveaux groupes de travail (plongeurs, régime indemnitaire marins, habillement...), afin d'éviter de nouveaux dysfonctionnements et de nouvelles contraintes financières. Les matériels achetés n'étant jamais en adéquation avec leurs prix.

Au lieu de réduire les consommations de gazole et de reporter aux calendes grecques toute révision du régime indemnitaire des marins, l'UNSA Douane réclame du matériel fiable et opérationnel en évitant tout gaspillage de l'argent public. Nous demandons une fois de plus, qu'avant toute restructuration, tout achat important qu'une concertation soit mise en place entre l'administration, les organisations syndicales et les spécialistes marins et aériens.

Questions diverses :

- ISM Garantie, nous demandons l'intégration des JNC dans le calcul de cette indemnité.*
- Remboursement des frais de déplacement, les délais s'allongent de plus en plus entraînant une démotivation des personnels pour les stages et autres formations.*
- Évaluation des agents par les CDU, nouvelles contraintes pour les chefs de brigade cadre B.*
- Toujours concernant l'évaluation, d'après quels textes les agents ne peuvent-ils pas accéder à une cadence positive lorsqu'ils ont une avance d'échelon dans l'année.*
- Existe-t-il un gel des mutations en cette période incertaine de restructuration.*
- En sortie de stage marin, des effectifs sont-ils prévus notamment pour la BSN de Sainte-Maxime (5 agents actuellement).*
- Enfin nous réclamons une réponse précise pour les visites médicales, problèmes de convocations, gestion des dossiers, obligation de passer à celles des gens de mer, d'après quels textes puisque les douaniers ne sont pas inscrits maritimes.*
- GT régime indemnitaire, plongeurs, habillement.*
- Prime de carénage, pérennité pour les VSR.*
- Heures d'avance pour le personnel d'encadrement, quelles solutions ?*
- Formation Diesel Électrique pour les mécaniciens du patrouilleur.*
- Régime de travail retenu patrouilleur.*
- Complément de modules pour les marins des VSR détenteurs du capitaine 200 ; 5 ans pour se mettre à jour.*
- ISM Garantie pour les VSR.*
- Quelle position pour les chefs et seconds mécaniciens détenteurs du brevet mécanicien 1ere classe des douanes, équivalence OM3 3000 KW ? VAE ?*
- Mise en application du dernier décret sur l'hyperbarie du 11 janvier 2011 qui permet un assouplissement des procédures en matière de plongée.*

UNSA DOUANES – 139 rue de Bercy – Bâtiment VAUBAN – Pièce 065 SUD 1 – 75012 PARIS

Local DG : 01.57.53.29.26 – Portables : 06.61.71.67.90 ou 06.14.48.16.17

Courriel : unsadouanes@gmail.com ou unsadouanes-dg@douane.finances.gouv.fr



COMPTE-RENDU DU GT

L'administration voulait cantonner l'ordre du jour sur les formations et qualifications des marins de la douane. Ce qui est clairement la politique de l'autruche ! Nous l'avons contrainte à répondre à un certain nombre d'interrogations que tous les marins se posent.

Cependant nous pouvons vous livrer les informations suivantes :

Sur le Patrouilleur : C'est l'omerta, rien de neuf pour le moment. Nous sommes toujours en phase de concertation, une fois que le dispositif sera accordé par l'État un GT sera programmé rapidement. L'étude actuelle porte sur l'intégration du moyen dans le dispositif Garde-Côtes actuel. Il est regrettable que l'administration une fois de plus refuse de jouer cartes sur table !

Cependant des restructurations certaines sont prévues, l'administration se garde bien d'en dévoiler quoique ce soit mais des propositions ont déjà été effectuées au ministère concernant la cartographie de la nouvelle restructuration. Nous devons être très vigilants et prêts à réagir le moment venu.

En réponse aux déclarations liminaires et notamment celles de l'UNSA Douanes : la DG a regretté que les syndicats aient boycotté le rapport stratégique 2018; Selon elle, les questions auraient pu être étudiées à cette occasion; nous avons rétorqué à la DG quelle pouvait elle participer aux états généraux des syndicats.

Sur l'ordre du jour imposé pour la DG :

Capitaine 200 : la possibilité de passer les modules complémentaires par VAE localement est acquise, idem pour la formation capitaine 200.

A noter que les agents possédant le capitaine 200 mais n'ayant pas tous les modules et désirant les obtenir doivent en faire la demande par courrier VH (même s'ils ne sont pas commandant de bord ou second.

Les Chefs d'unité ne désirant pas obtenir le capitaine 200 pourront conserver leur poste mais pas celui de Commandant de bord (pour les plus anciens).

Pour ce qui est des autres formations (capitaine 500, 3000, 3000kw, 8000kw) : elles seront planifiées à partir de 2014, avec priorité pour les agents (tous les agents) qui manifestent la volonté d'aller aux premières formations.

Pour les plus anciens qui désirent être formés il faudra compter 5 ou 6 ans avant le départ à la retraite. Les formations seront assurées par la marine marchande en délocalisé et aussi par VAE par exemple pour les chefs et seconds mécaniciens ayant obtenu le brevet mécanicien 1ère classe douanes.

Pour les VAE, il faudra compter 6 années dans la fonction, les années de service seront prise en compte 1,5 pour 3 ans pour la période probatoire après l'obtention du diplôme. Le dossier est étudié individuellement.

Pour le moment les formations auprès de la marine nationale sont toujours dispensées, celles-ci assurant la norme STCW mais pas pour le personnel d'encadrement.

Au sujet de la motorisation du futur patrouilleur : nous avons demandé si la solution diesel électrique était maintenue que la formation des mécaniciens ne soit pas oubliée.

Toujours sur les formations : le prochain GT 2013 indiquera les agents recensés pour les différentes formations, la DG indique que le coût sera très élevé sans en donner le montant.

Concernant les indemnités : nous avons demandé de reconnaître au niveau indemnitaire ces nouvelles qualifications et responsabilités, la DG a répondu qu'elle n'était pas défavorable mais que le sujet serait traité ultérieurement, elle ne court pas deux lièvres à la fois...Façon bien cavalière d'évacuer pour l'heure le sujet!

UNSA DOUANES – 139 rue de Bercy – Bâtiment VAUBAN – Pièce 065 SUD 1 – 75012 PARIS

Local DG : 01.57.53.29.26 – Portables : 06.61.71.67.90 ou 06.14.48.16.17

Courriel : unsadouanes@gmail.com ou unsadouanes-dg@douane.finances.gouv.fr



Sur les questions légitimes posées :

Renouvellement des VGC : C'est la misère, suite à un manque de ressources les derniers plans triennaux ont été abandonnés, une étude sera peut-être enclenchée en 2014 mais sans certitude. De toute façon si renouvellement il y a celui-ci sera opéré à doses homéopathiques (1 vedette à la fois).

Au sujet des nouvelles VSR : Suite à nos interrogations, la DG ne semble pas inquiète du retard de plus de 2 ans, pour elle tout va bien les vedettes sont au top et les agents pourront constater la différence à la réception. On ne demande qu'à voir !!!

Pour l'avitaillement : La DG applique le code du travail et de la santé publique, sobriété absolue...

Pour l'habillement : La DG reconnaît les retards suite à de nouveaux marchés, elle est d'accord pour étudier la diffusion d'un catalogue dématérialisé ainsi que l'intégration de nouveaux effets dont les chaussures de pont dites « hiver », une proposition a été remise par notre syndicat.

Au niveau motorisation : Les réparations seront normalement effectuées.

Les armes : Une deuxième expertise auprès de l'Apave a été demandée concernant le pistolet incriminé. Des incidents ont été constatés dans les services de police et gendarmerie mais à petite échelle. Une information sera diffusée aux services suite à cette nouvelle analyse.

Les visites médicales : nous avons demandé une remise à plat des visites médicales suite à un trop grand nombre de dysfonctionnements.

Pour les plongeurs : de nouvelles réglementations en hyperbarie sont imposées, nous avons demandé la programmation d'une réunion de travail. La DG a donné son accord. Mais quand ? La demande de combinaisons étanches a été aussi abordée, à relancer lors de la réunion avec les spécialistes.

Sur le secourisme : il y a du plomb dans l'aile! La DG veut abandonner complètement la formation par des agents douaniers.

La BSN de Basse Terre : Ça sent le sapin, tout l'équipage a été muté, ghost boat? La DG ne semble pas s'émouvoir une fois de plus. Est-elle dotée d'un cœur de poulet ?

Au niveau maintenance navale : Problème de la loi des marchés qui retarde considérablement les livraisons de matériel notamment aux Antilles, réponse de la DG qui botte en touche : c'est la faute aux lois européennes.

L'UNSA Douanes a en définitive demandé des réunions de travail concernant plusieurs sujets : régime indemnitaire, habillement, plongeurs...

Toutes les questions qui n'ont pas pu être posées faute de temps, ont été remises à nos chers administrateurs.

En conclusion :

L'UNSA Douanes, consciente de la multitude des problèmes actuels dans le secteur maritime et bien que très mécontente du refus de la DG d'aborder les questions essentielles de l'avenir des unités et des personnels dans la perspective de l'arrivée du troisième patrouilleur a participé jusqu'au bout à cette rencontre, défendant ses points de vue et abordant le plus de sujets possibles dans le faible temps imparti.

Vous en savez désormais autant que nous ! Il est très regrettable que l'administration ne prenne pas en compte les demandes des personnels et organisations syndicales, y compris en matière indemnitaire ...

**Les représentants UNSA Douanes
Vincent THOMAZO, Serge JUNG, Marc André GOVINDIN.**

UNSA DOUANES – 139 rue de Bercy – Bâtiment VAUBAN – Pièce 065 SUD 1 – 75012 PARIS
Local DG : 01.57.53.29.26 – Portables : 06.61.71.67.90 ou 06.14.48.16.17
Courriel : unsadouanes@gmail.com ou unsadouanes-dg@douane.finances.gouv.fr

