Compte-Rendu

Cycle SU : efficacité de l'action opérationnelle

jeudi 11 mai 2023 à Montreuil

L'UNSA Douanes veille à la qualité de vie et la reconnaissance au travail !

La direction générale poursuit son cycle d'échanges dédié au chantier de la Surveillance, en abordant l'efficacité de l'action opérationnelle.

La suppression des barrières de péages, les dispositifs tactiques, le pilotage opérationnel, la complémentarité entre la DNRED et les directions territoriales et la mise en œuvre des visites domiciliaires et des livraisons surveillées ont été abordés.

L'UNSA Douanes a insisté sur l'importance de ce cycle de discussions, qui doit déboucher très rapidement sur des évolutions fortes pour les agents de terrain. Nous ne voulons pas d'un retour masqué du *Lab Aura* et nous ne transigerons jamais avec l'équilibre vie personnelle/vie professionnelle de nos collègues.

En début de séance, une minute de silence a été respectée en hommage à notre camarade décédé récemment à Toulon.

De quoi s'agit-il ?

La Direction générale poursuit son cycle de travail dédié à la Surveillance (SU) avec une troisième réunion de travail consacrée à l'efficacité de l'action opérationnelle. Le projet reste ambitieux, mais l'UNSA Douanes insiste toujours sur la forte attente des agents et les risques éventuels dans le cas où celle-ci se serait pas comblée efficacement. **L'organisation, les moyens et la reconnaissance indemnitaire devront apparaître concrètement à la fin du cycle !** *Pour rappel, nos dernières publications sur le sujet :*

Cycle Surveillance 2023 : 2e réunion dédiée à l'encadrement et aux chefs d'équipe

Cycle d'échanges 2023 : au nom de l'unité de traitement !

Réflexion sur l'efficacité de l'action opérationnelle en Surveillance : Une simple bienveillance ou des actes forts

Point 1 : La suppression des barrières de péages (conséquences et perspectives).

Il existe un projet de dispositif de flux libre sur les autoroutes, porté par le ministère de la transition écologique, dans le cadre de la Loi d'Orientations sur les Mobilités. Il envisage à terme la suppression totale des barrières de péage de pleines voies, ainsi que de celles situées au niveau des bretelles d'entrée et de sortie d'autoroutes. Mais la France est un pays de transit, ce qui complique la démarche.

Cette évolution impliquera un changement drastique dans les méthodes de contrôle. La part des contrôles dynamiques va augmenter dans un certain nombre de BSI.

La DG nous expose les propositions d'évolution qu'elle envisage :

- *Faire une synthèse des bonnes pratiques des brigades qui travaillent déjà sans barrière de péage, pour mettre en place une nouvelle doctrine nationale.*
- *Développer le nombre de LAPI Douanes et créer un cadre juridique pour avoir accès aux LAPI des sociétés d'autoroutes qui seront installés parallèlement à la disparition des péages.*
- *Utiliser les Panneaux à Messages Variables (PMV) installés sur les autoroutes pour détourner le trafic et initier des contrôles sur des aires dédiées.*
- *Des aires de parking sont prévues en remplacement des péages. La douane veut se positionner pour y aménager des zones de contrôle (Dans ce cas, nous avons demandé que ces zones soient couvertes !)*

UNSA Douanes – 6 rue Louise Weiss, Bâtiment Condorcet-Teledoc 322 - 75703 PARIS Cedex 13 / unsadouanes@gmail.com / 0766321859 ou 0682113481 / unsadouanes.fr /

- *Intégrer des formations dédiées aux « modes d'intervention sur autoroute » créées et dispensées par les sociétés d'autoroute.*

En retour, l'UNSA Douanes a fait part de ses remarques et propositions :

1/ La création d'une doctrine claire et pragmatique, qui permettra un travail efficace en réduisant au maximum les risques pour les chauffeurs et les agents.

L'UNSA Douanes rappelle à tous les collègues qu'aucune disposition administrative ne pourra désengager leur « responsabilité de chauffeur ». C'est d'ailleurs pour cette raison que la fonction de « chauffeur en contrôle dynamique » doit être fortement revalorisée au vu des risques encourus et **nous demandons un repos chauffeur** (sur le modèle du repos motard).

2/ Le développement du nombre de motards et la création de nouveaux groupes. La formation de nouveaux motards doit s'accélérer. Si l'administration ne dispose pas de la ressource en interne, elle doit pouvoir faire appel à un recrutement externe comme ce fut le cas il y a quelques années.

3/ Le parc automobile doit être réellement adapté à cette évolution majeure du travail des BSI. En termes de confort, de sécurité, de volume d'emport et de puissance.

Point 2 : Les dispositifs tactiques et la couverture axiale/espace-temps.

Les conclusions des premières concertations sont les suivantes :

- La zone d'intervention ne doit pas être trop étendue, ni dispersée pour des raisons de sécurité et d'efficacité.
- Les unités n'ont plus les capacités opérationnelles pour couvrir un secteur routier en H24 et J7. Le principe de couverture espace-temps ne semble donc plus en adéquation avec les principes de mobilité, d'adaptabilité et de réactivité, exigés par les modes opératoires des organisations de fraude.
- Les créneaux horaires compris entre 22 heures et 6 heures sont généralement peu couverts, alors qu'ils peuvent être propice à la fraude. *(Dans ce cas, nous avons demandé de justifier que notre présence sur le terrain, la nuit, soit réellement nécessaire et concluante, car on ne raisonne plus en termes d'occupation temporelle mais d'efficacité opérationnelle !)*
- Le chef d'équipe est l'acteur principal, dans la projection d'une équipe sur une zone d'intervention. Il assure l'encadrement du dispositif global, dont il assume la responsabilité dans son organisation et sa conduite.

En retour, l'UNSA Douanes a fait part de ses remarques et propositions :

1. **La fonction de chef d'équipe est essentielle à tous les niveaux, elle doit être revalorisée à sa juste valeur (NBI et indemnisation à l'acte).** Les formations, même si elles sont indispensables, ne peuvent être la seule réponse.
2. **La création à titre expérimental et sur la base du volontariat au niveau national, d'unités spécialisées pour la nuit et/ou pour l'intervention avec d'autres services** (cf. point 4, complémentarité DNRED).
3. **Mettre en place des systèmes numériques modernes et efficaces pour la rédaction d'actes en mobilité**, MAIS aussi développer rapidement un logiciel procédural interconnecté !

L'UNSA Douanes s'était opposée à ces mêmes pratiques inutiles et présentes dans le LAB'AURA, qui faisaient porter tout le poids des carences en effectifs sur les agents de terrain. Notre bilan était sans appel : les nuits, y compris sur la tranche 2h00/6h00, ne donnent pas de résultat opérationnel positif. Elles ne génèrent pas de contentieux tangible, mais entraînent au contraire des fatigues telles que les services suivants sont totalement inefficaces. Il est donc impensable de resservir aujourd'hui un LAB'AURA réchauffé.

UNSA Douanes – 6 rue Louise Weiss, Bâtiment Condorcet-Teledoc 322 - 75703 PARIS Cedex 13 / unsadouanes@gmail.com / 0766321859 ou 0682113481 / unsadouanes.fr /

Cycle SU : efficacité de l'action opérationnelle

jeudi 11 mai 2023 à Montreuil

L'UNSA Douanes veille à la qualité de vie et la reconnaissance au travail !

Point 3 : Le pilotage opérationnel et les moyens.

Les CRPC et les CODT offrent une réelle plus-value pour les unités routières, mais leur apport est hétérogène. L'UNSA Douanes pense qu'il faut mettre des moyens et développer des formations spécifiques dans ces services. **Ils doivent rester des soutiens opérationnels et surtout ne pas devenir des centres de pilotage…**

Le parc auto et moto (sérigraphié, banagraphié et banalisé) doit évoluer largement et en cohérence avec les besoins locaux (cf point 1).

Les LAPI sont indéniablement des outils pertinents pour les brigades. Nous demandons que le nombre et le positionnement de ces derniers évoluent. De plus, il est nécessaire d'améliorer le processus d'intégration et le mode de prise en charge des Hits.

Point 4 : La complémentarité entre la DNRED et les directions territoriales.

Les services de renseignement travaillent de plus en plus finement et sont aujourd'hui dans l'incapacité de traiter l'intégralité de leurs dossiers. Ils ont donc besoin du soutien des services territoriaux.

Nous déplorons cette situation et nous exigeons un renforcement substantiel de la DNRED. L'avenir de la DGDDI passe en grande partie par la recherche et le renseignement !

En attendant, nous insistons sur le fait que les BSI ne sont pas là pour faire de la « DOD au rabais ».

Elles n'en ont ni la vocation, ni les moyens, **ni le statut en et hors service,** ni les compensations **financières et matérielles.**

L'UNSA Douanes a fait part de ses revendications :

1. **L'expérimentation et la création de services dédiés à ces interpellations** *sur infos*, qui bénéficieraient d'un mode de gestion, de rémunération et d'équipements adapté.
2. **La mise en place d'une doctrine nationale claire sur ces opérations.**
3. **Une totale transparence** entre les services concernés.

Point 5 : La mise en œuvre des visites domiciliaires et de livraisons surveillées.

La DOD réalise la majorité des VD et un tiers des LS. Quelques directions régionales concentrant la majorité des LS. L'habilitation préalable aux VD et LS est nécessaire pour exercer ces types de contrôles. Les politiques d'habilitation des agents amenés à exercer ces prérogatives ne font pas l'objet d'une harmonisation au niveau national.

Pour L'UNSA Douanes, les VD, LS, et parfois les 63 ter, demandent beaucoup de technicité en termes de préparation (enquête périphérique) et de mise en place du dispositif. Ces contrôles font partie des plus dangereux : une formation stricte assurera un degré de sécurité maximum.

L'UNSA Douanes a fait part de ses revendications :

1. **La mise en place d'une politique d'habilitation** large pour les agents des BSI, afin de disposer de larges capacités opérationnelles.
2. **La création d'un module de formation** pratique « sécurité VD/LS ».
3. **Le développement d'une formation locale** continue, avec deux volets : la sécurité et le contentieux.

SUIVEZ-NOUS SUR : WWW.UNSADOUANES.FR

UNSA Douanes – 6 rue Louise Weiss, Bâtiment Condorcet-Teledoc 322 - 75703 PARIS Cedex 13 / unsadouanes@gmail.com / 0766321859 ou 0682113481 / unsadouanes.fr /