



Monsieur le Directeur

Nos organisations syndicales ont été récemment saisies de deux problématiques concernant l'organisation des services au sein des SGCD de Nantes et de Marseille.

À Marseille tout d'abord, où les principes de maîtrise des heures sur lesquels nous nous étions - à peu près - accordés après de longs mois de discussions semblent donner lieu à des interprétations locales hautement discutables.

Ainsi à Bastia, où les agents, ayant navigué tout l'été, se trouveront fort dépourvus quand la bise sera venue. Après avoir multiplié les missions estivales de 60 heures et les entorses à la réglementation sur le temps de travail, l'unité devra en effet se contenter de deux embarquements mensuels de 36 heures au cours de la basse saison qui se profile à l'horizon.

Si nous pouvons parfaitement admettre que l'activité du service s'adapte à la potentialité de fraude, il n'en demeure pas moins que les équipages ont besoin de naviguer régulièrement afin de se maintenir en condition opérationnelle, acquérir des automatismes ou tout simplement entretenir l'indispensable cohésion du collectif.

Par ailleurs, dans le secteur privé que l'Administration regarde avec les yeux de Chimène, il est du devoir de l'employeur de fournir du travail à ses salariés. Le SGCD de Méditerranée serait dès lors bien avisé de s'en inspirer et de réfléchir aux tâches qu'il pourrait confier à ses agents plutôt que de les remiser au placard en attendant le retour des beaux jours.

Quant à Nantes, c'est la décision subite du SGCD de remanier en profondeur les équipages du patrouilleur de Brest qui provoque l'incompréhension et risque bien de mettre le feu aux poudres. Alors qu'une quinzaine d'agents - soit peu ou prou l'équivalent d'un équipage - devraient faire valoir leur droit à retraite au cours des prochains mois, il n'existe aucune raison objective de désorganiser des équipes disposant chacune de référents dans les domaines aussi divers que la réglementation douanière, la pêche, la protection de l'environnement, l'armurerie, et bien d'autres encore... Ne perdons du reste pas de vue qu'au gré des restructurations, mutations, départs, arrivées et permutations, le DFP2 fait l'objet d'un brassage régulier de personnel. Sauf à vouloir sciemment semer le trouble en raison de considérations d'ordre personnel qu'il conviendrait d'expliquer, nous ne saisissons pas le fondement de cette mesure.

Enfin, la convocation des capitaines à une réunion préparatoire évoquait explicitement le passage de 4 à 3 équipages, avant un rectificatif qui ne change rien au fond de l'affaire. Quand bien même nous imaginons la manne inespérée que représenterait pour vous la disparition de 16 postes d'un seul coup, est-il réellement besoin de rappeler que toute modification des effectifs de référence doit faire l'objet d'un vote du Comité Social d'Administration ? Vote que vous aurez tout loisir d'ignorer si tel est votre plaisir, certes, mais vote tout de même.

Entendons-nous bien, nous sommes prêts à discuter avec vous de tous les sujets, surtout des plus clivants. Nous n'accepterons en revanche pas de servir de prête-noms pour valider des décisions prises à notre insu.

Vous vous plaisez à rappeler - à juste titre - que « *nous ne sommes pas dans la co-gestion* » ; c'est en vertu de ce même principe que nous n'entendons pas vous aider à gérer la pénurie.

Veillez croire, Monsieur le Directeur, en l'expression de nos salutations respectueuses et syndicales.

**L'intersyndicale garde-côtes douanière,
le 29 septembre 2023**