



Dans la chaleur de l'été... on brade la garde-côtes : Leasing social à la DNGCD

Comme vous en avez probablement tous entendu parler, en plein de cœur de l'été, le 8 juillet dernier très exactement (sûrement une coïncidence), la DNGCD a lancé un appel d'offre concernant l'« *affrètement à temps d'un navire hauturier au profit de la Direction Nationale Garde-Côtes des Douanes* »...

Vous voulez en savoir plus ?

Sur le site de marchés-public.gouv.fr :

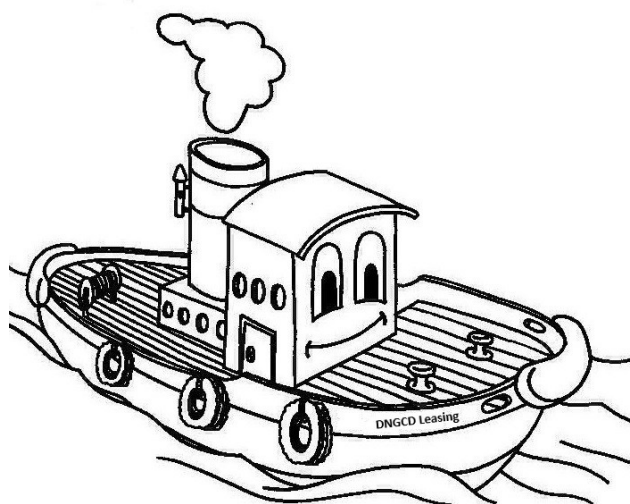
<https://www.marches-publics.gouv.fr/entreprise/consultation/3032079?orgAcronyme=a4n>

ou sur Francemarchés.com :

<https://www.francemarchés.com/appele-offre/3boamp2668263-2026-affretement-temps-navire>

Sorti du chapeau magique de la DNGCD (là où germent les bonnes idées on le sait), voici venir la location (avec option d'achat ?) de navires hauturiers destinés à embarquer au large (très large, on parle de projection jusqu'au Cap Vert... qui fait bien sûr partie, tout le monde le sait, du Territoire Douanier au sens des articles L121-1 à L121-4 du Code des Douanes) le fer de lance de la Douane Française (à savoir un panel sélectionné d'agents volontaires qui viendront nécessairement impacter les capacités opérationnelles des unités au sein desquelles ils seront piochés...).

Florian, dessine-moi un (gros) bateau...



Outre l'aspect cavalier de la chose (ce sujet n'a jamais été évoqué par le passé au sein des dernières instances auxquelles nous avons participé, la dernière s'étant tenue en mars 2026), se pose également la question de l'aspect réglementaire et législatif de la chose... On parle d'affréter un navire privé embarquant un équipage constitué de personnels civils non assermentés et opérant avec des éléments douaniers embarqués pour « *l'exécution de missions relevant de l'Action de l'Etat en Mer et plus particulièrement dans le cadre de la lutte contre les trafics illicites en haute mer* » (sic).

Nous flirtions dangereusement avec la légalité car quid de la discrétion professionnelle et du secret professionnel auxquels sont astreints les agents des douanes ? Comment à une période où la probité des agents assermentés est remise en cause au travers d'un plan anticorruption, pourrait-on déléguer ce genre de missions sensibles à des « partenaires privés » ? Qu'en sera-t'il de la probité ? Ce ne sont pas quelques lignes dans un CCAP (Cahier des Clauses Administratives Particulières) qui vont solutionner le problème et garantir quoi que ce soit...

Dans les faits, le cahier des charges prévoit que « ***le titulaire s'engage à assurer la disponibilité technique et opérationnelle du navire pendant une durée continue maximale de 45 jours calendaires, sur la période du 15 avril au 15 juillet*** », et « ***capable d'opérer à plus de 600 nautiques d'un port de soutien*** »... On parle de missions de 30 à 45 jours avec une relève prévue en moyenne tous les 15 jours (à condition de ne pas être à 600 nautiques d'un port...), et avec du personnel volontaire issu de différentes unités (bon courage aux chefs d'unité pour faire tourner leurs propres navires avec du personnel en moins...).

Quand on lit dans le détail le Cahier des Clauses Techniques Particulières (CCTP) que nous joignons (pour le plaisir et pour les plus curieux) à ce tract, plusieurs points posent question :

- **Le capitaine du navire (fourni par l'armateur, donc civil) conserve ses prérogatives légales en matière de sécurité nautique, de navigation, de manœuvre du navire et de discipline à bord** : on place donc des agents de l'état sous l'autorité d'un personnel civil ?

- **Les officiers de la DNGCD embarqués peuvent, après accord du capitaine et conformément à la réglementation en vigueur : participer aux dispositifs de veille et d'observation ; contribuer à la planification nautique ; être associés à certaines fonctions de navigation (compatibilité diplôme STCW)** : ils peuvent, mais le capitaine peut le refuser (que ce soit légitime ou non), ils ne seront que de vulgaires passagers..

- En outre **l'équipage fourni par l'armateur comprendra notamment : un capitaine, des officiers pont et machine, des marins qualifiés, un cuisinier professionnel et un infirmier professionnel diplômé d'État (DEI) disposant éventuellement d'une expérience en soins d'urgence**. Cela signifie à terme qu'en généralisant ce principe, l'administration n'aurait plus à former de chefs de quart ni de personnels machine... on pourrait alors réduire la formation maritime à la seule fonction de marin-pont... Comment gérer une pénurie sciemment organisée au fil du temps ? En déléguant ces tâches au privé (quitte à le payer cher, mais dans l'esprit de certains technocrates, les marchés publics coûtent moins cher que les fonctionnaires... il suffit de voir la gabegie de nos marchés publics pour la maintenance de nos navires pour en évaluer la pertinence !).

Tout ceci vient se télescoper avec des expérimentations et des préfigurations adoptées à la hussarde et qui ne cessent de fragiliser notre modèle garde-côtes que certains voudraient voir disparaître. Le Leasing social avant la vente à la découpe ?

***Pour la CFDT-CFTC / SNAD CGT / UNSA DNGCD / Solidaires Douanes
Vos représentants DNGCD***