

FLASH-INFO

SNADCGT n°1

Les motocyclistes des Douanes, des agents en colère !

SPECIAL MOTARDS

Depuis leur création en 1953, les motocyclistes des Brigades des douanes intervenaient par tous temps et en tous lieux du territoire.

Par une formation rigoureuse et reconnue dispensée en majeure partie à l'ENBD, ces spécialistes contribuent au prestige de leur administration. Ils sont, à l'instar des autres spécialistes en Douane, pleinement impactés par les évolutions des méthodes de travail, tant par le contrôle dynamique que par les Télépéages sans arrêt.

Ils subissent eux aussi les conséquences néfastes des restructurations perpétuelles, soit comme agents restructurés soit comme agents concernés par la déliquescence du maillage territorial.

Initialement et jusqu'à septembre dernier, la formation durait plus de 16 semaines et s'articulait en divers « at-



liers » au sein de l'École Nationale des Brigades des Douanes (ENBD). La théorie et la pratique visaient à permettre au motard civil de devenir un professionnel de la route, expérimenté et nourri d'une culture propre à l'accomplissement d'un travail douanier. La maîtrise des situations d'intervention, l'expertise et le dépassement de soi étaient les maîtres mots de cette formation, dispensée intégralement par des formateurs douaniers.

Les efforts demandés et la qualité de l'enseignement permettaient de réduire au maximum les incidents et accidents de service... même si le risque zéro n'existe pas.

La formation

Un motocycliste en Douane était avant tout un douanier. Désormais, les concours externes à cette spécialité sont

la principale source de recrutement de l'administration. Les

contraintes spécifiques liées au « Free Flow » et aux « Télépéages Sans Arrêt » ont conduit l'administration à si-



gné un protocole d'accord rédigé entre la Direction générale de la gendarmerie nationale (DGGN) et la Direction générale des douanes et des droits indirects (DGDDI).

La formation est désormais scindée en deux phases :

La première de douze semaines au Centre National de Formation à la Sécurité Routière de Fontainebleau (Gendarmerie) et la seconde de quatre semaines à l'ENBD. Au delà des craintes liées à l'externalisation de cette formation et donc à la pérennité du pôle de formation de l'ENBD, le constat est inquiétant.

Plutôt que de miser sur la qualité de formation, l'administration parie sur le recrutement massif d'agents externes à la Douane en occultant certaines exigences liées à la qualification motocycliste.

Le matériel et l'équipement

Affectés dans leur unité, ils rencontrent comme leurs collègues déjà en fonction d'autres difficultés qui peinent à être résolues ou pire, prises en compte. Les dotations initiales ne pouvant même plus être données aux stagiaires en sortie d'école.

Le matériel de communication qui doit être fiable, pratique et de grande qualité ne semble pas être la priorité de l'Administration.

Comment concevoir qu'en cas d'urgence, à vitesse très élevée, il faille lâcher une main du guidon pour composer un numéro de téléphone ?

Comment accepter que la portée radio entre agents ne soit que de trois kilomètres maximum en plaine ?

Pourquoi la DG s'entête-t-elle à opter pour un système filaire et un duo GSM/DMR alors que la technologie bluetooth est éprouvée et que des systèmes radio TETRA DMR existent ?

Que dire des troubles musculo-

squelettiques induits par le port du matériel de contrôle et de communication à la ceinture représentant près de huit kilogrammes ?

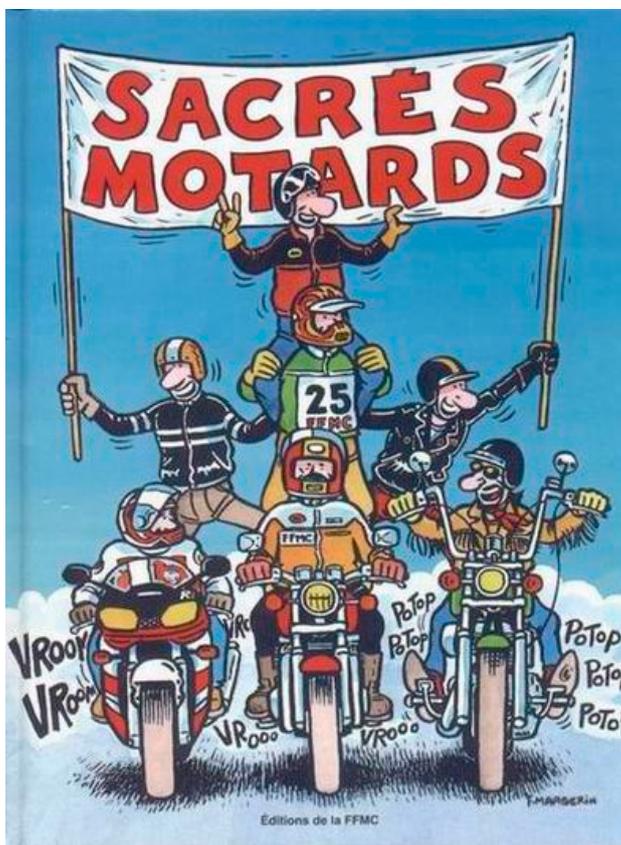
Si la DG s'inspire du benchmarking (1) elle devrait adopter ce qui se fait de mieux en la matière dans d'autres services régaliens (2).

Il semblerait qu'arrivées en dotation, des problèmes de taille, d'étanchéité, d'évacuation de la transpiration persistent. Idem pour les bottes et gants. Gageons que pour les futurs marchés, la qualité sera au rendez-vous.

Doctrine d'emploi en Contrôle Dynamique Nocturne

La doctrine d'emploi des motocyclistes doit également prendre en compte les difficultés liées aux contrôles dynamiques nocturnes.

Il est à noter que les services motocyclistes de Gendarmerie et de Police n'effectuent pas ce genre de contrôle pour motif impérieux de sécurité. Pour autant, doit-on intervenir en contrôle dynamique nocturne et sous quelles conditions ?



Le vestiaire des agents motocyclistes est en cours de renouvellement.

Le bureau B2, qui s'affiche volontariste dans ce domaine, semble pourtant pieds et poings liés par les marchés publics contractés. Les tenues été, hiver et pluie ont connu de notables avancées. Cepen-

Il semblerait que la seule possibilité d'effectuer des contrôles dynamiques nocturnes ne soit réalisable qu'en zone éclairée, type périphériques : tout autre contrôle dynamique serait à proscrire.

La cartographie des groupes motocyclistes

Depuis 2003, le réseau motocycliste s'est resserré du fait de la fermeture de nombreuses unités motocyclistes. Ces fermetures ont été réalisées sans réelle concertation ni bilan, à titre d'exemple les directions de Nantes et de Rouen. Le réseau actuel décidé par la DG s'articule exclusivement sur les nœuds autoroutiers, laissant le réseau secondaire sans surveillance douanière (la fraude étant en constante augmentation y compris sur le réseau secondaire).

Par ailleurs les locaux des unités motocyclistes doivent être adaptés aux conditions de travail des agents (bureaux, vestiaires, douches et garages équipés pour l'entretien du matériel). Nota bene : Rappelons que la première plaque motocycliste des Douanes est détenue par le Directeur Général des Douanes. Cette dernière trônant fièrement sur son bureau depuis 1950.

(1) benchmarking : analyse comparative qui consiste à étudier et analyser les techniques de gestion, les modes d'organisation des autres entreprises et administrations afin de s'en inspirer et d'en retirer le meilleur. C'est un processus continu de recherche, d'adaptation et d'implantation des meilleures pratiques pour améliorer la performance des processus dans une organisation.

(2) Rapport de la Cour des Comptes demandé par la Commission des Finances de l'Assemblée Nationale, Tome 2, pages 82 à 101, octobre 2011.

Les revendications du SNAD-CGT :

- Une formation initiale de qualité assurée exclusivement par l'équipe pédagogique de l'ENBD.
- Un réseau radio national et performant. Avec pour chaque motocycliste un système fiable, étanche dont la portée est maximum et couplé à un système téléphonique.
- L'attribution d'un téléphone portable par motocycliste et non pas un par motocyclette comme actuellement (le nombre d'agent étant le plus souvent supérieur aux motos) avec une utilisation simplifiée par la mise en place d'un kit Bluetooth.
- Un vestiaire compatible avec la

pratique en toute sécurité de la motocyclette par tout temps et équipé d'un système air-bag.

La tenue devant se composer de la sorte : une veste et un blouson pour la période estivale et une tenue pour la période hivernale. Une paire de bottines pour l'été et une paire de bottes de qualité pour l'hiver. Des gants et effets vestimentaires en adéquation avec les contrastes thermiques supportés.

- La création d'un diplôme qualifiant la formation technique reçue pas les agents (validation des acquis et de l'expérience).

- La revalorisation de la prime motocyclette à hauteur de 100 euros net mensuel et une NBI à hauteur de 15 points d'indice.

- Le droit au memento sous Mathieu pour les chefs/responsables de groupe motocycliste.

- La consultation élargie des agents à l'occasion de la contractualisation des marchés publics relatifs au renouvellement des équipements.

- La participation des chefs/responsables de groupe motocycliste aux observatoires régionaux de sécurité.

