

SYNDICAT CFTC - DOUANES

Bâtiment Condorcet – Teledoc 322 - 6, rue Louise Weiss

75703 PARIS Cedex 13

☎ : 01 57 53 29 21

cftc.douanes@douane.finances.gouv.fr



Compte rendu de la réunion de travail sur la surveillance du 11 mai 2023

En ouverture de séance, une minute de silence est observée en hommage à notre collègue de Toulon.

POINT 1 - Suppression des barrières de péage

Constat :

À terme il y aura suppression des barrières de péage, il y aura des flux libres.

Il y aura augmentation des capteurs LAPI des sociétés d'autoroute, il faudra voir si on peut s'en servir.

Propositions :

Il faut voir comment travaillent les brigades qui travaillent déjà sur des flux libres.

Il faudra plus utiliser les LAPI.

PMV permettrait de dévier des flux sur des aires de contrôle.

Il faudra avoir des aires de contrôle dédiées à la douane.

Développer les formations des chauffeurs.

Réactions des OS :

Les contrôles dynamiques devront être faits avec les motards, il faudra augmenter le nombre de motards.

Il faudra avoir un parc automobile plus développé, plus puissant, plus de voitures banagraphiées, il faudrait aussi aménager le coffre des véhicules.

Il faudra former les chauffeurs, les contrôles dynamiques sont dangereux et c'est la responsabilité pénale du chauffeur qui est engagée.

Il faut une doctrine précisant ces contrôles (vitesse maximum d'engagement.....).

Il faudra abriter les aires de contrôle.

DGA :

Il faut voir quels véhicules conviendraient pour les contrôles dynamiques (voiture hybride, des véhicules pour transporter le matériel, des véhicules pour les contrôles).

Il faut sécuriser les voitures (protections entre le coffre et habitat).

Il a bien entendu le besoin de motards.

Il faut rafraîchir la doctrine sur ces contrôles (limiter la vitesse d'engagement ?).

Il faut former les chauffeurs, une convention est signée avec l'Automobile club prévention pour former 400 agents en 2023 et 400 agents en 2024.

Il faut écrire sur la responsabilité du chauffeur.

POINT 2 - Les dispositifs tactiques

Constat :

Les dispositifs sont de qualité.

Il faut un bon sens de l'observation, bien connaître son terrain.

Le chef d'équipe doit avoir une capacité d'initiative et de marges de manœuvres pour adapter son dispositif aux conditions extérieures (météo, flux).

Il faut faire évoluer le DTR, il faut travailler sur carte, sur photos.

La couverture espace /temps des services ne peut pas couvrir tous les axes en permanence.

La coordination axiale est compliquée à mettre en place par contre la complémentarité entre brigades voisines doit être développée.

Le créneau nocturne doit se faire s'il y a un réel intérêt en matière LCF.

Il faut faire des briefings.

Il faut développer les moyens de communication entre les brigades et la DOD.

SYNDICAT CFTC - DOUANES

Bâtiment Condorcet – Teledoc 322 - 6, rue Louise Weiss

75703 PARIS Cedex 13

☎ : 01 57 53 29 21

cftc.douanes@douane.finances.gouv.fr



DGA :

Il faut faire des heures de nuit pour être efficace pas pour s'afficher, il faut prendre en compte la spécificité de nos secteurs, s'il se passe des choses la nuit.

Le chef d'équipe doit conserver l'initiative.

AGNET : les téléphones vont être changés.

Échanges unités – DNRED : l'État va se doter d'un réseau qui regroupera tous les services douane, gendarmerie, police secours.

POINT 3 - Le pilotage opérationnel et les moyens sur les dispositifs techniques

Constat :

Les structures d'appuis des brigades routières sont les CRPC et les CODT.

Les discussions soulèvent plusieurs questions à étudier :

Pour les CRPC, quelle efficacité ? Quelle formation serait à prévoir pour les agents affectés ? Le nombre de ces agents est-il à étoffer ?

Pour les CODT, faut-il y placer des agents déjà passés par un temps de terrain afin de connaître et répondre aux besoins des équipes engagées (connaissances douanières indispensables) ? Faut-il repenser les vacations en plaçant un officier de permanence H24 au sein des structures afin d'orienter ou prendre directement les décisions (cf. poursuite à vue trop longue, ce cadre pourrait alors poser la question de son efficacité et demander à la cesser) – une sorte de « seconde lame » de la réflexion dans le but unique d'éviter l'effet tunnel des équipes de terrain ?

Pour ces deux structures, la démarche évolutive serait éventuellement d'éviter que des agents Surv fatigués du terrain, voire démotivés, y soient affectés, ceci dans un but réel d'une efficacité accrue.

Autres questions posées : quid des formations VRI (véhicules rapides d'intervention) pour les chauffeurs intéressés et capables ? Pourquoi ne pas donner l'emplacement réel des LAPI aux agents de terrain afin de permettre gain de temps et soutien ? Réponse négative pour des raisons procédurales. Les CSDS seraient les personnes habilitées à faire remonter leurs besoins en parc auto (création d'un GT éventuel).

POINT 4 - Complémentarité DNRED et directions territoriales

Constat :

La DRE analyse le renseignement, il y a beaucoup d'avis de fraude, il y a des fragilités dans l'articulation du renseignement entre CRPC et DRD

Il faut faire évoluer la forme et le contenu des productions de la DRD

Le renseignement doit fonctionner dans les 2 sens : brigades – DNRED / DNRED - brigades

La direction technique est nouvelle et peu connue mais nécessaire, car il y a de plus en plus de technicité dans les flux de fraudes et également dans les moyens douaniers.

Problème pour couvrir certaines plages horaires de nuit.

Propositions :

Il faut un accompagnement, une harmonisation des process du recueil du renseignement.

Il faut développer les moyens techniques et réfléchir à des unités pivots.

Réaction des OS :

Les OS veulent savoir ce que sont les unités pivots, elles craignent de voir de grosses brigades avec des pôles spécialisés (pôle PPF, pole LAPI pole DOD...).

Lorsque les brigades travaillent sur renseignements de la DOD, avec l'art 60 comment va-t-on justifier le contrôle puisque souvent on ne connaît pas le motif du contrôle.

On ne peut pas travailler sur des plages horaires trop longues, si on travaille sur des plages horaires de nuit comment les indemniser.

Il faut clarifier les relations avec les Parquets quand on travaille sur renseignement car les magistrats veulent des informations que les unités n'ont pas, la DOD doit avoir des interlocuteurs avec les Parquets, De plus quand il y a une intervention du GSO ou de la DOD, ils n'apparaissent pas dans le PVS, ce qui fragilise la procédure.

SYNDICAT CFTC - DOUANES

Bâtiment Condorcet – Teledoc 322 - 6, rue Louise Weiss

75703 PARIS Cedex 13

☎ : 01 57 53 29 21

cftc.douanes@douane.finances.gouv.fr



Réponse du DA de la DNRED :

95% des affaires de la DOD sont faites avec l'appui des brigades.

Le réseau douane est essentiel pour la DOD, car c'est lui qui lui fournit ses renseignements.

La DOD doit parler aux parquets, il y a des alertes aux parquets avant les interventions.

S'il y a intervention du GSO la plupart des fois peut le mentionner au PVS.

Il faut une transparence de la DOD vers les brigades : il faut faire des réunions préparatoires aux interventions.

DGA :

Il faut un retour sur les renseignements donnés par les brigades, pour que celles-ci puissent faire leurs propres productions.

La création de la Direction technique : on a des moyens qui nous permettront d'augmenter nos capacités.

La coopération opérationnelle avec la DOD, le cadre juridique de l'art 60 : il faut changer la façon dont on prépare les contrôles, il faut réduire les risques juridiques.

Il faut évoluer par rapport aux évolutions des contrôles, il y a de plus en plus d'OF.

L'unité pivot est une idée, il n'y a rien de précis : est-ce qu'il faut des cellules au sein de BSI ou au niveau de DR/DI qui travailleraient avec la DOD ? Si c'est trop dangereux est ce que l'on traite ?

Il faut communiquer avec les Parquets et expliquer la spécificité douanière.

Concernant les LAPI :

Il y a 100 LAPI positionnés en France, pas question de donner leur localisation aux brigades.

Il y aura environ 200 capteurs LAPI, leur positionnement est arbitré.

- pour 1/3 pour répondre aux besoins conjoint de la DNRED et des directions,

- pour 1/3 pour les besoins de la DNRED,

- pour 1/3 pour les directions.

POINT 5 - VD/LS

Constat :

Il faut des agents habilités.

80 % des dossiers sont couverts par la DOD.

Dans les directions territoriales, peu d'opérations car il y a un gros travail de préparation.

Réactions des OS :

Il faut des formations qui couvrent la sécurité physique mais aussi juridique, actuellement ces formations sont assez légères dans les brigades.

Il faut habilitier tous les agents.

Il faut une formation à l'école au même titre que le TIR et la TPCI.

DGA :

Il faut habilitier et former les agents.

Faut-il habilitier tous les agents ou créer un échelon intermédiaire type brigade de recherche ?

Pour la formation, il faudrait la faire en local avec l'appui des formateurs de la DOD, mais ça serait très lourde question infrastructures.

Pour les LS, il faut prendre en compte l'environnement, la DNRED peut partager certains supports techniques.

Pour les VD, il faut une formation locale faisant suite à une formation à l'école.

Beaucoup de points intéressants ont été abordés au cours de cette réunion. La CFTC rappelle que ces réunions techniques sont destinées à faire évoluer le milieu professionnel des unités de surveillance, les méthodes de travail, les matériels et formations, l'encadrement... Mais, comme les autres OS, la CFTC déplore toutefois que ces propositions, schémas et idées ne soient pas en lien avec la réforme de l'article 60 qui pourrait bien, à nouveau, modifier l'ensemble des travaux aboutis le cas échéant.

CFTC-Douanes :