



Atterrir sur la route ? Une mauvaise piste...

La semaine dernière, lors du groupe de travail national sur le Plan de reprise d'activité (PRA) du jeudi 7 mai, la DG a lancé un ballon d'essai sur le réemploi des agents Surveillance d'Orly et Roissy.



Présentation : une surprise

Au cas d'espèce, la DG a évoqué l'idée de faire réaliser, par les brigades de surveillance extérieure (BSE) de terminaux, des contrôles sur les axes routiers y menant, notamment :

- pour Orly : autoroute A10, nationales N6 et N7 ;
- pour Roissy : autoroutes A1 (Paris-Lille) et A15 (Gennevilliers - Cergy).

Donc au même titre que les brigades de surveillance intérieure (BSI).



Sur le fond : nous ne comprenons aucunement la pertinence d'une telle réflexion.

En matière de missions

D'abord les missions sont différentes : un contrôle à l'import ou à l'export n'est pas un contrôle routier à la circulation. Certes les articles du Code des douanes à mettre en œuvre sont connus, mais pas les procédures !

Surtout le positionnement, la fouille, l'attitude, les réflexes ne s'improvisent pas, a fortiori sur des portions d'autoroute parmi les plus fréquentées d'Europe.

En matière de formation

Exercer sur ce type de vecteur nécessite une expérience ou formation préalable, sur un temps long. Des formations d'autant plus chronophages qu'en dépit de la bonne volonté des agents, elles peuvent se terminer par une non habilitation.

En outre, actuellement, nombre de formations sont suspendues, notamment les formations sur les techniques professionnelles de contrôle et d'intervention (TPCI). Dans un tel contexte, il est illusoire de mettre en place les différentes formations requises :

- TPCI, contrôles routiers ;
- fonction de chef de bord ;
- utilisation des bâtons de défense et des armes longues Heckler & Koch (HK).

En matière matérielle

Les agents ne disposent pas des matériels ad-hoc (HK, rampes lumineuses, chasubles, herse... et voitures adaptées), n'ayant déjà pas à Roissy de pistolets semi-automatiques (PSA) en dotation individuelle...

En sus, il paraît irréaliste de mettre 4 agents dans un véhicule de service tout en respectant les règles de distanciation sociale.



Pour conclure : d'autres pistes auraient pu être envisagées

Les agents Surveillance travaillant en terminaux ne veulent pas se dérober à leurs missions mais ne veulent pas les réaliser n'importe comment.

En cette période toute particulière, d'autres pistes auraient pu être creusées. Par exemple, connaissant bien leur plateforme et se tenant prêts à aider leurs collègues Opérations commerciales (OPCO), **une mobilisation sur le fret pour les volontaires aurait pu être envisagée** : aussi bien pour faire du dénombrement que de la lutte contre la fraude (LCF), avec une plus-value qualitative. Par exemple, dans le cadre d'accès aux divers locaux à usage professionnel (art. 63 ter du Code des Douanes) ou encore d'opérations conjointes avec la cellule de ciblage du fret (CCF).

En tous les cas cette « réflexion » de la DG dénote une méconnaissance de la Surveillance et des champs d'intervention respectifs des BSE et BSI.

