



Sûreté ferroviaire :

Gare aux lendemains peu sûrs ?



Le sujet de la mission de sûreté, réalisée par près de 600 agents des Douanes, suscite pas mal d'inquiétudes (cf. le tract de la CGT publié le 27 juin)¹, notamment après l'adoption à venir d'une loi, qui permettrait de faire passer cette mission entre des mains privées... Un point sur le sujet est donc tout sauf inutile, avec ce que l'on sait et ce qui peut se dessiner pour la suite.

La loi devra être suivie par des textes d'application, pas encore rédigés à ce jour.



A) Futur cadre réglementaire

1°) Le bout du tunnel...

Ces textes donnent en quelque sorte un cadre général sur un sujet qui n'en avait pas : la sûreté ferroviaire.

Contrairement à la sûreté aérienne (relative à des créneaux et plans de vol immatériels par nature), celle ferroviaire possède des spécificités matérielles évidentes (rails de desserte et tunnel sous la Manche uniques et inamovibles, matériel roulant sur les mêmes lignes que les trains nationaux, etc).

Le tout avec une capacité d'emport différente : un Eurostar embarque 900 personnes...

En ceci, la fourniture d'un cadre général est plutôt positive, même si l'engagement et le professionnalisme exceptionnel des fonctionnaires des douanes a fait qu'en 25 ans d'existence, aucun attentat n'a eu lieu sur ce vecteur depuis la France.

Et encore moins à l'intérieur du tunnel sous la mer (50,5 kilomètres et 30 minutes environ pour en sortir)².

Quelque part, ces textes en cours d'élaboration ne vont pas fondamentalement changer la donne : la possibilité de sûreté publique ou privée existait déjà dans les faits.

Mais le cœur même de la sûreté, le contrôle physique et matériel de chaque personne embarquant, notamment, relève bien des moyens de la puissance publique, de l'État. Ce qui a un sens particulier, pour un moyen de transport en lui-même extraordinaire...

2°) ...Ou un déraillement à venir vers le privé ?

Si clairement il y a une « envie » de privatisation de cette mission de sûreté (qui revient de facto à sécuriser également les millions de voyageurs annuels) chez les opérateurs de ce vecteur, ces derniers ont encore accentué la pression, en particulier suite au conflit social qui a agité la Douane au printemps dernier.

La DG le reconnaît : l'argument était attendu. Et, si on l'ose dire, de bonne guerre. Ceci étant, on pourrait presque se retrouver à front renversé dans cette affaire.

En effet, les ardeurs de ces opérateurs pourraient se tempérer quand ils auront fait leur calcul et évalué l'ampleur de la charge et des risques à faire peser sur leurs clients voyageurs et leurs équipes embarquées :

- recrutements de personnels spécifiques et absolument sûrs eux-mêmes ;
- moyens techniques ;
- perte des prérogatives et sujétions (pas de droit de grève, réquisitions, moyens de coercition et de procédures directement issues du code des Douanes, etc) auxquelles sont soumis les agents des douanes.

1 <https://www.cgtdouanes.fr/actu/article/la-liquidation-des-missions-douanieres-serait-elle-en-marche>

2 <https://www.eurostar.com/fr-fr/voyage/le-tunnel-sous-la-manche>



B) La disposition des acteurs

1°) Opérateurs privés : *sûreté* rime avec *risques sur leurs liquidités...*

Les opérateurs se souviendront que cette mission est fort complexe, ne rapporte rien directement mais peut coûter cher (aussi et peut être surtout en termes de préjudice d'image et donc économiquement, en cas de survenue d'un attentat dans un milieu clos si particulier...) et donc qu'elle comporte un risque indéniable !

Il est loin d'être inenvisageable même que leurs velléités tournent du tout au tout... Par contre, du côté de nos autorités politiques actuelles, le discours souvent entendu est : « la sûreté n'est pas une mission douanière stricto sensu » !!!

Et alors **qui portera les responsabilités d'un incident éventuel** : les opérateurs qui seront toujours en place ou les politiques qui auront tranché mais ne seront plus là !?! Nous vous laissons deviner...

Pour certains, notre présence devrait se limiter à celle que nous occupons habituellement à une frontière tierce, pour celle qui se mettra en place le 31 octobre à minuit (date prévue du Brexit...).

Or, à l'heure actuelle, nous avons, « à la louche » :

- 380 agents sur le tunnel,
- 120 à Gare du Nord,
- une cinquantaine à Lille-Gares
- et une vingtaine d'agents en fonction support,
- sans compter les collègues des gares alpines et de Marne-la-Vallée.

2°) La Douane : une administration bien positionnée et expérimentée

C'est donc 600 agents qui seraient sur la sellette ou, si on change de point de vue, **une très grande charge à prévoir pour le privé** s'il reprend la main.

Sachant qu'on peut aussi considérer qu'une telle mission portant sur la sécurité des voyageurs et de l'infrastructure peut être aussi considérée comme plutôt publique par nature, point de vue dont nous sommes proches.

En effet, un outil de protection, de régulation, de contrôle et de perception fiscale a, par nature, son utilité. Et, dans un État qui fonctionne bien, la question de son emploi ne se pose, en principe, pas.

Par contre, **pour en revenir à l'emploi des agents, on ne se privera pas d'observer que le risque de mise en coupe réglée est toujours là**. Il est même peut-être plus fort que jamais d'ailleurs ...

Dans la même veine, si on peut se permettre un petit et bien innocent pari, et avec les plus extrêmes réserves d'usage s'agissant du devenir professionnel et personnel de nombreux collègues, on oserait presque dire qu'on est plus confiants sur la sûreté qu'en notre avenir en termes de missions fiscales (Cf. notre expression du 9 juillet sur ce sujet³).



Pour conclure

En tout état de cause, la décision au cas d'espèce reviendra à l'État, sûrement après une belle lutte d'influence, dont les contours sont flous. L'échéance n'est pas connue à ce jour. Mais il est très probable qu'une décision de cette importance remonte à haut niveau.

S'agissant de notre position, même s'il s'agit d'une activité de transport concédée à un prestataire privé, **ce n'est pas du tout une hérésie que la sûreté du public, des voyageurs concernés, soit confiée à un agent... public** ! D'autant que les douaniers sont également en charge d'une autre mission : la lutte anti-terroriste. Ce qui fait d'une pierre deux coups en ce qui concerne la sûreté et la sécurité des voyageurs sur ce vecteur hors norme. Car il ne faut pas non plus oublier les particularités du site...

Par ailleurs, s'agissant des relations avec un futur pays tiers et la création de facto d'une nouvelle frontière au sein de l'UE, pour le coup, **la Douane est pleinement à sa place**, dans tous les sens du terme.

Paris, le vendredi 12 juillet 2019

³ Cf notre compte-rendu du CTR du 9 juillet 2019 : <http://www.solidaires-douanes.org/CTR-2019>