



Sûreté de l'Eurostar : Le projet explosif ?!

De concert avec le Gouvernement, la « haute » administration de la Direction générale des Douanes et Droits Indirects (DGDDI) projette l'abandon de la mission de la sûreté ferroviaire, par sa privatisation.

Les acteurs : le jour et la nuit !

Il n'est pas pertinent d'envisager le « remplacement » de la Douane, administration régaliennne qui a prouvé son efficacité sur cette mission depuis 1994 (soit près de 30 ans sans incident), par une entreprise privée.

La Douane : une administration au savoir-faire éprouvé

En effet, la Douane a acquis une technicité et une réactivité exceptionnelle, notamment lors des évacuations de centaines d'usagers en cas :

- de découvertes - régulières - d'armes et explosifs,
- ou des menaces imminentes d'attentats.

Le Privé : du moins-disant en qualité de service

Bien sûr, cette entreprise privée ne sera ni armée ni formée comme seule l'est la Douane : elle sera donc dans l'incapacité de réagir (voire neutraliser) instantanément en cas de découverte de ces armes ou engins explosifs, ce qui est l'essence même de la gestion de la sûreté et de l'anti-terrorisme !

Pour SOLIDAIRES Douanes, le retrait de l'État au profit du privé, dont le but est logiquement le profit et non l'intérêt général, est inacceptable, quelles que soient les modalités de ce transfert (un de plus au passage...).



Les crises : une réalité difficile à assumer pour tout le monde !!

Est-il tout simplement « responsable » de « supprimer du bleu »¹, disons-le vulgairement car ils le font brutalement, dans la 1^{ère} gare d'Europe et la 3^{ème} du Monde en nombre de voyageurs ? D'autant plus après le chaos du Stade de France du 28 mai dernier et à quelques mois des Jeux olympiques de Paris 2024...

Des risques nombreux

Les problématiques sont multiples :

- incident de sûreté,
 - non-détection d'une arme,
 - activation accidentelle d'un engin explosif en milieu confiné
- cas d'attentat.

Quelle responsabilité ?

En cas d'incident qui sera *le responsable envers les familles des victimes* : l'État ou l'entreprise privée ?

- Si c'est l'État, c'est le principe de socialisation des pertes et risques, mais de privatisation des bénéfices !
- Si c'est l'entreprise qui doit payer, à quelle hauteur et comment sera-t-elle assurée, considérant le coût des infrastructures impactées (en pratique, le coût des 3 tunnels sous la Manche n'est toujours pas remboursé... voire remboursable !).

Votre sécurité versus leurs intérêts !!!

Bonne chance à Eurostar (et ses actionnaires...)

Trouver une société assurant aussi complètement que la Douane la sécurité de ses millions de passagers chaque année ne sera pas aisé ! Une société au personnel :

- non-assermenté, non-formé/non-armé pour réagir instantanément à la menace terroriste.
- ayant légitimement le droit de grève, contrairement à une administration régaliennne « réquisitionnable ».

Bonne chance à toi aussi, cher voyageur

Tu paieras plus cher (coût de la sûreté répercuté sur celui du billet), pour une prestation « nécessairement moindre » (et c'est un euphémisme...).

Actionnariat d'Eurostar

- Société nationale des chemins de fer français (SNCF) : 55,75%
- Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) : 19,31%
- Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) : 18,50%
- Federated Hermes Infrastructure : 6,44%

Pour SOLIDAIRES Douanes, la sécurité n'est pas à brader au plus offrant (c'est-à-dire le moins cher) et il n'existe qu'une seule autorité capable d'effectuer ce travail, avec :

- une très forte expérience de ses personnels, rompus à la collecte du renseignement,
- des agents ayant prêté serment, armés et formés en continu en matière de lutte contre le terrorisme,
- et œuvrant de manière impartiale et exclusivement dans l'intérêt général, de par leur statut.

Afin que tous les passagers d'Eurostar continuent, comme depuis 30 ans, à voyager en toute sécurité, il y en a **une toute trouvée... La Douane !**

Paris, le vendredi 18 novembre 2022

¹ Dixit un Directeur des Douanes et Droits indirects (détails en bas de page 2, au 4°).





Annexe : les conséquences concrètes pour les collègues

1°) Perte d'emplois : déjà le grand effondrement !

En global :

-30% en 2 ans !

L'effectif de référence (ER) de la brigade implantée à Gare du Nord, la Brigade de Surveillance Intérieure Trans-Manche (BSITM) est passé de 125 ER en 2020 à 87 ER aujourd'hui.

Équipes cynophiles² :

en voie de disparition ?

Concernant les 3 équipes de maîtres de chiens anti-explosifs (EMCAE) à la BSITM, il n'y a pas non plus de garantie que leur emploi soit maintenu, comme l'a reconnue la Directrice générale, mais elle « *aimerait bien* ». Et après ?

L'horizon : le fond

n'est pas encore atteint !

À la promesse de maintenir l'effectif à 87 agents, nous invitons les collègues à se rappeler tous les mensonges dont la « haute » administration les abreuve depuis 2019. Les promesses n'engageant que ceux qui y croient...



2°) Perte de stabilité : nouveaux horaires = impossibilité de se déplacer ?!

Évolution des missions... = horaires décalés !

Le redéploiement des effectifs, sur les missions de lutte contre la fraude (LCF) à l'arrivée des trains, modifiera sensiblement les horaires. En effet les dernières arrivées Thalys et Eurostar se font régulièrement après minuit.

Transports en commun : impossibles à utiliser !!

Pour les collègues devant utiliser les transports en commun, cela entraînera un nouveau risque organisationnel. Ils devront donc acheter un véhicule, ce qui représente un coût considérable comme chacun le sait (flambée des prix des carburants, assurance, entretien, parking).

Pas de solution proposée par la « haute » hiérarchie !

Dans le cas contraire, quelles solutions pérennes sont prévues par la DG dans son projet ? Aucune.

Les collègues sont laissés à eux-mêmes. La perspective d'une prise en charge de taxis n'est curieusement pas évoquée...



3°) Perte de motivation : inégalité et cherté de la vie ne font pas bon ménage !

Attractivité en berne...

Dans un contexte d'inflation, la perte de la prime sûreté est particulièrement préjudiciable quand on habite et travaille en région parisienne, où le coût de la vie est encore plus important qu'ailleurs.

Cela impactera directement l'attractivité (credo de la Direction) de l'Île-de-France.

A fortiori pour les agents sortis de stage pouvant se questionner sur se maintenir durablement en IdF !

... Amplifiée par cette opération

D'autant plus s'il existe au sein de l'affectation un double standard de rémunération, et ce pour le même travail, entre :

- les agents déjà présents, pouvant bénéficier pendant 3 ans (renouvelables) du complément indemnitaire d'accompagnement (CIA) sur la prime sûreté, mais la voyant fondre comme neige au soleil ;
- tous les nouveaux agents arrivant à la BSITM (titulaires mutés, stagiaires affectés), qui eux n'auront rien.

SOLIDAIRES prendra donc ses responsabilités

La Douane prend le risque de constituer un vivier de « Malgrénous » légitimement pressés de muter en province au plus vite.

Toute chose qui privera l'État d'agents durablement expérimentés dans la région.

Dans un souci de transparence et d'honnêteté,

SOLIDAIRES Douanes se devra d'en informer les stagiaires dès leur scolarité à l'École nationale des Douanes de La Rochelle (ENDLR).



4°) Derrière l'enfumage : la crue vérité

Recentrage = abandons

Nous le voyons venir, et de loin : le « recentrage sur les missions LCF [lutte contre la fraude] » n'est qu'un leurre pour rendre des emplois, dogmatiquement.

L'idée n'est :

- ni de lutter contre les grands trafics,
- ni de lutter contre le terrorisme,
- et encore moins de faire rentrer l'argent dû à l'État.

Brexit = vive l'évasion fiscale ?

Depuis l'effectivité du Brexit (1^{er} janvier 2021), la mission de taxation a été ignorée (dixit un directeur : « *On met du bleu à l'arrivée des Eurostars les premiers mois, le temps que les journalistes s'en aillent...* »).

Ce, pour deux motifs :

- par manque d'effectifs ;
- mais également pour des raisons politiques, de haut niveau mais aussi de bas étage.

Et alors même que la taxation représente un énorme manque à gagner !

Garantir une pérennité :

requalifier la brigade !

Que cela soit clairement dit : Ainsi, et depuis près de 2 ans, la DGDDI a sciemment laissé une frontière tierce ouverte sur notre territoire national. En plein cœur de Paris !

D'ailleurs, la DG refuse de manière incompréhensible de requalifier la BSITM en Brigade de Surveillance Extérieure, caractérisant un point de passage qui se doit d'être contrôlé et donc une implantation qui doit être pérenne...

SOLIDAIRES Douanes, le syndicat qui ne vend ni les missions ni les emplois !

² 1 équipe cynophile est composée du maître et de son chien.

