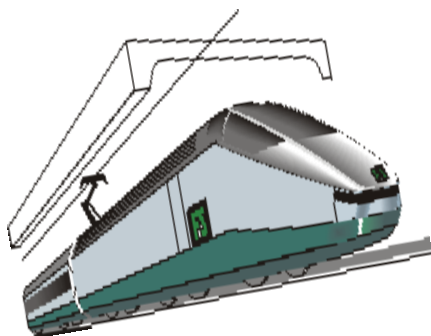


## Politique des contrôles douaniers ferroviaires et aspects indemnitaires.

*... Le bon sens l'a emporté !...*



Le 26 janvier 2012 s'est tenu, à la Direction Générale, sous la présidence de Monsieur Bonnet, un groupe de travail sur la politique des contrôles dans les trains et les indemnités correspondantes.

*La délégation de l'USD-FO était composée de : Alice UHL (BSI Paris Sud), Edgar ESCAVI (Bureau National).*

Pour des motifs économiques, commerciaux et financiers, la convention Douanes-SNCF du 27 avril 1995 a été résiliée. Au 31 décembre 2011 prenaient ainsi fin les prises en charge par la SNCF des indemnités de repas (IR) et de contrôle (IC) versées aux agents, de certaines brigades, effectuant des contrôles embarqués à bord des trains.

La DGDDI et la SNCF élaborent actuellement un nouveau protocole d'accord portant sur des domaines différents : l'accès aux bases données fret, l'accès aux bases de données passagers, l'accès à la video-surveillance, la formation (sécurité, connaissance de l'environnement ferroviaire, lecture des billets commerciaux...).

En raison de l'importance que représentent la sécurité des agents des Douanes, leur environnement de travail, leurs indemnités et la mission de contrôles embarqués sur le vecteur ferroviaire, dans la lutte contre la fraude, **USD-FO est et restera vigilante et revendicative.**

### **Fiche 1 : Politique de contrôle dans les trains.**

Dans une logique d'efficacité, la Douane a mis en œuvre une doctrine d'emploi permettant d'améliorer les conditions d'exercice du contrôle ferroviaire et mis en évidence la spécificité de ce type de mission.

***L'Administration reconnaît la spécificité des missions de contrôles embarqués et ses risques particuliers.***

***Rappelons : dans un train en mouvement, lorsqu'un infracteur se sent pris au piège lors d'un contrôle par des agents des Douanes (selon le type de fraude et la quantité considérée), plusieurs possibilités s'offrent à lui : rester passif et se laisser appréhender, être actif et se rebeller, utiliser une arme, ou prendre en otage un passager ou un douanier.***

Dans un tel environnement clos jusqu'à destination, étroit et dangereux pour les passagers ou les douaniers lors d'un contrôle, la DGDDI, par la reconnaissance de la spécificité des missions de contrôle embarqués, a axé une partie du protocole d'accord sur la formation

(expliquée ci-dessus) des agents des Douanes par les agents de la SUGE (surveillance générale de la SNCF) et a souhaité renforcer, spécialiser et augmenter la formation sécurité dans les contrôles embarqués par l'ENBD.

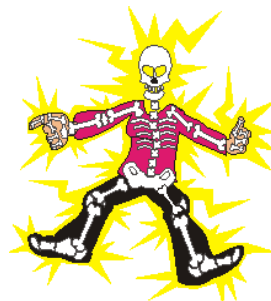
*Il reste cependant deux revendications importantes dans ce cadre-là :*

*- USD-FO demande la mise à disposition systématique, lors des contrôles, d'une « zone de repli » (local embarqué) pour les agents des douanes ; l'appellation précitée donne, par elle-même, tout son sens ! Nous espérons que la SNCF, tant au niveau national que local, comprendra et accèdera à cette demande, demande relayée par la Direction générale dans la rédaction du protocole d'accord.*

*- USD-FO ne souhaite pas voir la formation sécurité dans les contrôles embarqués des agents des Douanes, totalement et définitivement délocalisée à l'école formant les agents de la SUGE. Nos formateurs douaniers restent nos meilleurs atouts pour notre sécurité et nous permettent par leurs implications d'atteindre un haut niveau de professionnalisme dans notre métier !*

Le contrôle du fret devient désormais un axe de travail important dans la lutte contre la fraude. L'accès aux bases de données fret de la SNCF devrait permettre un ciblage plus effectif et une action des brigades plus effective. Une formation spécifique à l'environnement ferroviaire est obligatoire pour pouvoir approcher et contrôler le fret commercial de la SNCF, ceci dans un souci de sécurité des agents ainsi que pour le bon déroulement des contrôles.

*L'accès aux bases données fret est une chose, qui, nous n'en doutons pas, permettra d'aiguiser le ciblage, mais malgré toute cette bonne volonté, et la qualité des formations, nous rappelons certaines difficultés rencontrées lors des contrôles fret commercial : accès à la marchandise impossible dû à la masse importante du contenant, marchandise prévue et attendue mais pas encore arrivée malgré les informations fret commercial, environnement dangereux pour un contrôle physique... **Ambiance électrique !!!***



La DG a rappelé la doctrine d'emploi des services en matière de contrôles embarqués, définie en 2007, et fondée sur l'expertise particulière que requièrent ces contrôles. Cette doctrine est fondée sur trois principes :

- L'action des services est orientée prioritairement sur les contrôles à quai ou en gare,
- Les contrôles embarqués sont dévolus aux seules brigades ferroviaires,
- Les unités doivent renforcer leur coordination.

Ainsi, durant ces quatre années de mise en œuvre, ces principes ont abouti à une véritable professionnalisation de la mission de contrôle embarqué, dévolue aux six unités ferroviaires suivantes : Modane Fer BSI, Bellegarde BSE, Metz Ferroviaire régional BSI, Saint Louis Bâle Gare BSE, Paris Ferroviaire BSI et Lille Gares BSI.

Les autres unités intervenant sur le vecteur ferroviaire doivent continuer à privilégier les contrôles en gare et/ou à quai.

## Fiche 2 : Indemnités correspondantes.



Suite au désengagement définitif (résiliation de la convention SNCF-DGGDI du 27 avril 1995) dans la prise en charge, par la SNCF, des indemnités de repas (IR) et de contrôle (IC) versées aux agents de certaines brigades effectuant des contrôles embarqués ; la DGDDI a souhaité assurer la continuité, rationaliser, et cadrer ces types d'indemnités en budgétisant ces dépenses au 1<sup>er</sup> janvier 2012 avec effet rétroactif.

**Brigades concernées** : Seuls les agents des Douanes effectuant des contrôles embarqués au sein de brigade dont le seuil de 4000h/an/brigade pourront prétendre aux indemnités précitées.

**Metz ferroviaire** (12 412 heures), **Bâle gare** (11 959 heures), **Modane fer** (6 931 heures), **BIF** (5 369 heures), **Lille Gare** (4 117 heures).

**Pontarlier** (environ 3800 heures), non répertoriée comme « ferroviaire » par l'Administration, a été retenue, en partie, dans ce dispositif car le nombre d'heure, en embarqué, approchait le seuil fixé des 4000h/an/brigade ; de plus, les agents effectuant les contrôles embarqués, percevaient aussi par la SNCF des indemnités. Ainsi, à titre exceptionnel, les agents de la BSE de Pontarlier bénéficieront du mécanisme de garantie du maintien de rémunération, explicité ci-dessous

Bellegarde fer (8 626 heures) ne sera pas concernée pas cette mesure car le régime indemnitaire actuel des agents de cette brigade est, par la particularité du versement par et le montant des indemnités, plus intéressant pour les agents que celui proposé par la DGDDI.

**Les indemnités de repas (IR)**: Ces indemnités désormais budgétisées par la DGDDI seront versées aux agents concernés dans le cadre des dispositions réglementaires relatives aux frais de déplacement.

**Les indemnités de contrôle (IC)** : les indemnités de contrôle pour les agents concernés seront désormais forfaitisées par la mise en place de majoration d'ACF (Allocation complémentaire de fonction), non corrélées au nombre de trajets.

L'Administration prévoyait de prendre comme base de calcul un nombre moyen de 160 jours d'activité par an, de considérer le montant alloué auparavant de 3.05 euros par trajet effectué en contrôle embarqué et de le changer en simple et unique allocation journalière, le tout changé en points ACF... Soit :

160 jours x 3,05 € = 488 € se traduisant par 18 points ACF x 28,24 € = 508,32 € brut/an.

## **QUE NENNI ! NIET et Dix de DER !**

USD-FO n'a pas le même calcul :

- 1- les agents travaillent en moyenne 200 jours par an
- 2- le montant des 508,32 € proposé est en BRUT.

**FORCE OUVRIÈRE**



Ainsi, **après nos revendications fortes et appuyées** ; après de savants calculs administratifs nous sommes arrivés au montant suivant :

200 jours x 3,05 euros = 610 euros

se traduisant finalement par 22 points ACF x 28,24 € = **621,28 € brut/an**

Pour les agents des brigades concernées qui percevaient en 2011, de la part de la SNCF, un montant d'indemnité de contrôle supérieur à 621.28 euros, un dispositif de garantie individuelle de rémunération sera mis en œuvre, à titre exceptionnel.

*L'USD-FO a noté et évoqué une distorsion à venir quant aux différences d'indemnités entre agents de même brigade. Les agents en poste pendant l'année 2011, bénéficiaires de la potentielle garantie de rémunération citée ci-dessus, percevront des indemnités de contrôle différentes de celles des agents arrivant après 2011...Nous savons qu'aucun dispositif n'est parfait.*

**Dispositif et évolutions ultérieures :** L'Administration proposait une vision « alternative » d'octroi des points ACF. Ainsi, « à la lumière » et aux termes annuels de bilans d'orientation des contrôles, il était proposé une modularité des points ACF en fonction de l'activité contentieuse de chaque brigade concernée et/ou missions de celles-ci.

**L'Administration a abandonné cette idée de fluctuation d'ACF !!!**

***La raison l'a emporté ! La sagesse était autour de la table ! Longue vie à la raison !***

Enfin, les agents de la BSITM, quoique non éligibles à la nouvelle majoration d'ACF, percevront tout de même 2 points d'ACF, soit 56,48 € brut/an/agent au titre des missions exercées à bord des EUROSTAR.



***Ainsi grâce à une action opiniâtre et déterminée, l'USD – FO a prouvé, une fois encore, sa capacité à défendre les intérêts professionnels et financiers des agents attestant de la sorte du pragmatisme avéré et d'une parfaite connaissance des dossiers.***