



SECTION DE L'INTERREGION DE ROUEN

A TIRER SANS CESSER SUR LA CORDE, ELLE FINIT PAR SE ROMPRE ...

Les agents des BGC de Dunkerque et de Cherbourg ont récemment appris avec stupeur que dès février prochain, les équipages effectueront désormais toutes les missions à un effectif établi à 8 agents. Le but ? Faire diminuer leurs heures d'avance ...

Conséquences: 1- moins de missions l'hiver,
2 - des missions concentrées sur quelques mois d'été ... en période de congés !!

Les deux brigades n'ayant pas le même effectif (20 pour Dunkerque et 15 pour Cherbourg), elles auront à faire face à des difficultés importantes de gestion des agents (notamment en ce qui concerne le nombre d'heures de mer sur l'année).

En 2014, la BGC de Dunkerque avait déjà dénoncé les problèmes inéluctables de gestion humaine en période estivale. Au chapitre des nombreux grippages, le manque cruel de spécialistes a impacté les missions de la DF 37 pendant des mois.

Le message de la DRGC a été clair: **Soyez solidaires les uns des autres.** Dans ces moments-là, on ne compte pas les heures : l'intérêt du service prime !!!

La réalité: les moyens de la façade Manche Mer du Nord marchent sur trois pattes !!!!

A Cherbourg, les agents ont déjà navigué plusieurs fois à 8 en période estivale en raison des congés, cette situation impacte considérablement l'aspect opérationnel et surtout la sécurité : les agents effectuent toutes les missions ; aucune rotation de personnel n'est possible d'une mission à l'autre.

Si les conditions de navigation sont meilleures l'été, il n'en reste pas moins que l'équipage est sollicité pour la conduite de la vedette (quarts, barreur en permanence en passerelle supérieure, radio, ...) et les visites de navires (mise à l'eau de l'annexe et équipe de visite constituée de 3 agents ou de 4 pour le commerce).

C'est le métier, oui. Mais un jour la ficelle lâchera !!

Il est facile de se rendre compte que le passage de 9 à 8 marins à Cherbourg et de 10 ou 9 à 8 agents à Dunkerque change toutes les données. La plus importante : la sécurité, que ce soit à bord ou en contrôle. Naviguer dans nos secteurs l'hiver par des conditions météorologiques particulièrement difficiles (houle, forts courants, pluie, brouillard) nécessite une veille accrue. De plus, les mises à l'eau de l'annexe sont plus compliquées et la récupération du personnel est toujours plus délicate. Toutes ces tâches nécessitent donc un personnel plus important que par une météo favorable.

N'est-il pas possible de diminuer les heures d'avance des agents sans pour autant les pénaliser en terme d'heures de mer ?

Chaque brigade a son histoire et jusqu'alors, chacun d'entre nous a donné de sa personne. L'administration avait besoin de nos compétences et de notre disponibilité ; le moyen devait être opérationnel et c'était l'essentiel !! Les appareillages flash, les renforts, les prolongations de missions pour servir notre administration ! Les nombreuses heures passées en réparation, en entretien pour conserver la vedette le plus opérationnel possible. Tout cela, nous l'avons accepté jusqu'à présent.

Aujourd'hui, nous sommes récompensés de nos efforts : moins d'heures de mer et donc moins d'ISM .

« Faites descendre vos heures, braves douaniers ! Mais surtout, restez opérationnels en effectuant une à deux missions par mois ! »

Le risque ? Une augmentation des accidents de service, une perte de notre technicité, et au-delà ... notre intérêt pour ce métier !!!

Non seulement une mission à 8 agents amoindrit indéniablement l'efficacité de la mission, mais surtout, elle impacte considérablement la sécurité du moyen. Cette décision va donc à l'encontre de tous les discours sécuritaires actuels.

Moins d'agents + plus d'objectifs = Fatigue, Accidents et ABSENCE DE SÉCURITÉ