Solidaires DOUANES

Rédaction des articles 44 & 60 du Code des douanes (CD)

Projet de loi (PJL) Douanes débattu en juin 2023 à l'Assemblée nationale

Missions | ***Communiqué***

Sens législatif paradoxal :

La Douane est recalée … avec les félicitations du jury !

Enfin le projet de loi Douanes est débattu publiquement à l'Assemblée !

Après un examen au Sénat le mois dernier, puis un examen en commissions (des finances & des lois), le projet de loi (PJL) Douanes est débattu en séance publique au Palais Bourbon.

Neuf mois après la décision de censure constitutionnelle de la rédaction de l'article 60 du Code des douanes (CD) régissant le *droit de visite*, il était temps.
Alors que l'été approche, nous sommes à peine plus de 2 mois avant le délai limite fixé par le Conseil constitutionnel (CC), qui est le 01/09/2023.

Le projet de loi (PJL) est éminemment critiquable.

- D'abord le processus d'élaboration gouvernemental a exclu les syndicats douaniers de toute perspective de toute co-construction. De même le panel de personnels référents, un temps sélectionné par la Direction générale (DG), a été en définitive baladé.
- De fait, ensuite, le contenu ne correspond ni à la décision du CC, ni à l'intitulé du PJL sensé répondre aux nouvelles menaces. Pire, il va restreindre et entraver l'action des douaniers géographiquement ET fonctionnellement, là où le Conseil constitutionnel laisse le choix d'un encadrement géographique OU fonctionnel.

Il n'empêche, nous vivons là un moment d'éducation politique sur la Douane.

Grâce aux débats filmés, nos concitoyens peuvent s'imprégner des diverses réalités douanières.
Certes, là comme ailleurs, les interventions ne conviendront pas à tout le monde.
À la mauvaise foi et/ou méconnaissance des uns succède parfois les effets de manche des autres.
C'est ainsi, cela fait partie du débat parlementaire.

Par les interventions des groupes d'opposition, ainsi que de représentants de la majorité parlementaire, nous constatons 2 éléments décisifs :

- un satisfecit unanime sur l'action de la Douane, service public fondamental pour la préservation des intérêts de la Nation.
- une légitimation d'un certain discours syndical, là où la « haute » administration et ses relais syndicaux ont œuvré pour faire taire toute critique sur « son » texte et sur l'inadéquation des moyens.
  Sur la période, SOLIDAIRES a assumé ses responsabilités transmettant publications et propositions d'amendement aux parlementaires, nous rendant disponibles pour de multiples audiences en présentiel ou distanciel. De fait, l'analyse, le vocabulaire, les exemples fournis par SOLIDAIRES (rayon, péages, etc) sont à de nombreuses occurrences repris.

Notre comparatif avec l'Allemagne, une nécessaire parité stratégique avec ce pays en matière de moyens douaniers, infuse manifestement dans le débat public. C'est pour nous une donnée fondamentale car elle peut préfigurer les futures lois de finances (LF)… et les votes des populations dans les scrutins à venir.

Nous remercions les parlementaires pour leur écoute et investissement sincère sur ce dossier. Se battre pour la Douane, c'est ne pas se battre seulement pour les douaniers. C'est se battre pour la société en général, depuis la relocalisation des activités, jusqu'à la lutte contre les trafics, en passant par le bon financement des services publics.

En cohérence, SOLIDAIRES Douanes appelle les parlementaires à dénoncer ce projet de loi qui :

- entrave trop fortement l'action de la Douane sur le droit de visite ;
- ne lui donne pas les moyens adéquats de répondre aux menaces fiscales et douanières, présentes et futures, sachant que moins d'une marchandise sur 1000 est contrôlée ;
- prévoit une réécriture du Code des douanes par voie d'ordonnance, sans que le CC n'y appelle !

Paris, le mardi 20 juin 2023

Annexe : exemples de publications transmises aux parlementaires *(début)*

Courrier du 31/10/2022 sur la décision du Conseil constitutionnel et sur la velléité gouvernementale de réécriture du Code des douanes par voie d'ordonnance

Solidaires DOUANES

Paris, le 31 octobre 2022

Mesdames et Messieurs les parlementaires

Objet : Réécriture du Code des Douanes

Réf : – Décision n° 2022-1010 QPC du 22 septembre 2022[1];
– Amendement n° I-3331 au projet de loi de finances pour 2023.

Mesdames et Messieurs les parlementaires,

Nous vous saisissons concernant la décision prise par le Gouvernement de déposer un amendement au projet de loi de finances pour 2023 (PLF 2023) afin que le Parlement l'autorise à légiférer par ordonnance pour réécrire l'article 60 du Code des douanes (CD).

Le 22/09 dernier, le Conseil constitutionnel déclarait inconstitutionnelle la rédaction *telle quelle* de l'article 60 du Code des douanes, relatif au pouvoir de visite des marchandises, des moyens de transport et des personnes par les agents des douanes.
Le 10/10, les commentaires de la décision du Conseil constitutionnel étaient publiés.

Le 19/10, la Directrice générale des Douanes et des Droits indirects conviait les organisations syndicales de la DGDDI à une 2ème réunion exceptionnelle sur cette thématique.

En document de travail, un amendement déposé le 07/10 par le Gouvernement dans le cadre du projet de loi de finances 2023 (PLF 2023) était transmis aux organisations syndicales par la Direction Générale.
Cet amendement (n°I-3331) demande au parlement qu'il autorise le Gouvernement à légiférer par ordonnance sur l'article 60 du Code des douanes (1° de l'amendement), et potentiellement sur son ensemble (2° et 4° de l'amendement). Déjà, les articles 61 et 64 du Code des douanes ont été explicitement mentionnés oralement par la Direction Générale.

La Direction Générale promeut ce mécanisme de réécriture par ordonnance de façon double :
– en 1er lieu au motif de « *l'urgence* », le Conseil constitutionnel imposant une réécriture de l'article 60 avant le 01/09/2023 ;
– et en second lieu au motif du caractère « *technique* » du Code des douanes, empêchant des non-initiés de pouvoir se positionner en connaissance de cause.

Nous contestons cet argumentaire.

Concernant l'urgence tout d'abord. Pour rappel, en 2013-2014, le Gouvernement avait été confronté à la même situation, lorsque le Conseil constitutionnel avait laissé 13 mois pour récrire les articles 62 et 63 du Code des douanes sur la visite des navires (décision n° 2013-357 QPC du 29 novembre 2013[2]). Ce fut fait par la loi, sans ordonnance (loi n° 2014-742 du 1er juillet 2014).

Concernant le caractère technique ensuite. Pour reprendre l'exemple précédent, nous ne pouvons penser que les spécificités métiers concernées par les articles 62 et 63 du Code des douanes, propres à la spécialité « marin » de la douane et aux brigades des façades maritimes, ainsi que l'articulation complexe avec d'autres articles du même Code, ont empêché le législateur de s'emparer du sujet, et de répondre aux attentes du Conseil constitutionnel exprimées alors.

1 Source : https://www.conseil-constitutionnel.fr/decision/2022/20221010QPC.htm
2 Source : https://www.conseil-constitutionnel.fr/decision/2013/2013357QPC.htm

Solidaires DOUANES **Syndicat SOLIDAIRES Douanes** **Adresse :** 93 bis rue de Montreuil – boite 56 – 75011 PARIS
web : http://solidaires-douanes.org/ **@ :** contact@solidaires-douanes.org **tél :** 01 73 73 12 50

1/2

De plus, sur le fond, le Conseil constitutionnel a rendu une décision portant uniquement sur l'article 60 du Code des douanes.
Le Conseil constitutionnel, dans sa décision et son commentaire, rappelle la valeur *constitutionnelle de recherche des auteurs d'infraction en matière douanière.*
Dans ses commentaires du 10/10, il propose d'ailleurs des compléments d'écriture, par exemple « *déterminer des motifs particuliers justifiant que ce pouvoir puisse, sans considération de lieu, être mis en œuvre* ».

Les 2° et 4° de l'amendement n°I-3331 au PLF 2023 nous semblent donc outrepasser la décision du Conseil constitutionnel, qui n'avait d'ailleurs été saisi que pour statuer sur la constitutionnalité de l'article 60 du Code des douanes.

Si cet amendement passe, qui sait ce que le Gouvernement en fera, lui qui veut transférer tout un ensemble de missions dévolues à la DGDDI (fiscalité, sûreté, etc), parfois même au secteur privé (sûreté ferroviaire).
Ce sans que ni la représentation nationale, ni la représentation du personnel puissent être associées au contenu de la décision prise pour la réécriture.

Enfin, retirer au parlement sa capacité à discuter un texte de loi s'analyse pour nous en un déni de démocratie.

Pour ces motifs, nous vous demandons, Mesdames et Messieurs les parlementaires, de rejeter cet amendement.

En vous remerciant par avance pour l'attention portée à nos demandes, nous vous prions d'agréer, Mesdames et Messieurs les parlementaires, l'expression de notre haute considération.

Pour SOLIDAIRES Douanes
Les co-secrétaires généraux

Yannick DEVERGNAS

Fabien MILIN

SOLIDAIRES Douanes **Adresse :** 93 bis rue de Montreuil – boite 56 – 75011 PARIS
://solidaires-douanes.org/ **@ :** contact@solidaires-douanes.org **tél :** 01 73 73 12 50

2/2

Note d'information du 23/05/2023 sur le contenu du projet de loi Douanes (PJLD) formulant un certain nombre de remarques par article

Solidaires DOUANES

Rédaction des articles 44 & 60 du Code des douanes

Projet de loi Douanes

Missions | ***Note***

Projet de loi

visant à donner à la douane les moyens de faire face aux nouvelles menaces

Note à destination des parlementaires

Projet de loi Douanes – printemps 2023
Analyse SOLIDAIRES Douanes, article par article

1/12

Rédaction du Projet de loi	Exposé des motifs	Incidence dans le Code des douanes	L'analyse de SOLIDAIRES Douanes
rticle 1 – Le 3 de l'article du code des douanes est ainsi igé : La zone terrestre empriseˆ : ntre le littoral et gne tracée à 40 tres en deçà ; tre la frontière e et une ligne 40 kilomètres e ; brogés le 4 44 ainsi e 45 et la u chapitre VIII du	Aucun	**Article 44** 1. Le rayon des douanes comprend une zone maritime et une zone terrestre. 2. La zone maritime est comprise entre le littoral et une limite extérieure située en mer à 12 milles marins mesurés à partir des lignes de base de la mer territoriale définies à l'article 2 de l'ordonnance n° 2016-1687 du 8 décembre 2016. 3. La zone terrestre s'étend : a) ~~sur les frontières maritimes~~, entre le littoral et une ligne tracée à ~~20~~ 40 kilomètres en deçà ~~fleuves, rivières et canaux affluant à la mer jusqu'au dernier bureau de douane situé en amont, sinon que dans un rayon de 20 kilomètres autour dudit bureau~~ ; b) ~~sur les frontières de terre~~, entre la ~~limite du territoire douanier~~ frontière terrestre et une ligne tracée à ~~20~~ 40 kilomètres en deçà. 4. ~~Pour faciliter la répression de la fraude, la profondeur de la zone terrestre peut être portée, sur une mesure variable, jusqu'à 60 kilomètres par des arrêtés du ministre de l'économie et des finances~~. 5. Les distances sont calculées à vol d'oiseau sans égard aux sinuosités des routes. **~~Article 45~~** ~~Le tracé de la limite intérieure de la zone terrestre du rayon est fixé par des arrêtés du ministre de l'économie et des finances.~~ **~~Article 213~~** ~~Dans la zone terrestre du rayon des douanes, à l'exception des agglomérations dont la population s'élève au moins à 2 000 habitants la construction ou l'installation des moulins et des établissements industriels est subordonnée à l'autorisation du préfet ; cette autorisation n'est accordée que sur avis favorable du directeur des douanes.~~ **~~Article 214~~** ~~1. Le préfet peut ordonner la fermeture ou le déplacement des moulins et des établissements industriels situés dans la zone terrestre du rayon des douanes lorsqu'il a été constaté par jugement que ces établissements ont favorisé la contrebande.~~ ~~2. Il est accordé, pour effectuer le déplacement, un délai qui ne peut être inférieur à un an.~~	***Tout d'abord, avant la réécriture de l'article 60 du CD inscrite à l'article 2 du projet de loi***, ce dernier commence dès l'article 1 à restaurer la notion de rayon des douanes, en modifiant la rédaction de sa dimension terrestre. Jusqu'à présent l'article 60 peut être mis en œuvre par les personnels des douanes sur l'ensemble du territoire. Demain, avec le projet de loi, l'usage de l'article 60 sera limité au seul rayon des douanes, lui même remanié. ***Le rayon des douanes est la distance depuis la frontière où l'administration des douanes exerce une présence et un contrôle renforcé.*** Il est défini à l'article 44 du Code des douanes. Cet article était tombé en désuétude à la faveur de la réécriture des contrôles d'identité (qui n'est pas le cœur de métier de la DGDDI, et qui était contraire à la législation Schengen et au principe de libre circulation des personnes) et par l'abrogation le 29/12/2016 de l'article 7 du CD traitant des « marchandises fortement taxées » qui contrevenait au principe de libre circulation des marchandises au sein de l'Union Européenne et repris à l'article 2 bis du CD[1]. Les mêmes causes ayant les mêmes effets, tout porte à croire que cet article soit combattu devant les instances nationales et/ou communautaires à moyen terme. ***Actuellement***, sa profondeur est de : - 22,22 kms (12 milles marins) en mer, - 20 kms sur terre, mais elle peut être portée à 60 kms par arrêté ministériel (Art. 44-4.). ***Avec le projet de loi***, sa profondeur serait strictement limitée à 40 kms (profondeur maximum réduite de-33%). Il est à noter que le point 1 de l'article 43 du CD dispose que « L'action du service des douanes s'exerce sur l'ensemble du territoire douanier dans les conditions fixées par le présent code », semble vidé de sens à la lecture du projet comme nous allons vous le présenter. ***Les autorités ont produit une carte INQUIÉTANTE du rayon des douanes pour appuyer leur projet.*** Elle est annexée à l'étude d'impact (p204) Formellement, elle est tracée vite fait à la main au surligneur, ce qui dénote un défaut de considération. Sur le fond, seule 11 aéroports sont repris par le rayon des douanes (même pas tous ceux ouverts H24, dont Marseille Provence !). Or il y a en France hexagonale 111 aéroports internationaux dont 78 avec des vols hors espace Schengen ! En Outre-mer, 8 brigades ont disparu, soit 1/3 collègues : Le Port (23), Saint-Denis (40), Saint-Pierre (SPM, 13), Wallis (4), Faa'a (40), Papeete (21), Longoni (10), Pamandzi (21). Dans l'Hexagone, 13 brigades ont disparu, soit 538 collègues : Aulnay (21), Frouins (28), Gap (16), Les Ulis (29), Limoges (44), Oloron (13), Val de Seine (25) et 6 sur 7 de Calais (Port : 91, tunnel : 84, cyno : 16, fret ferro : 35, fret tunnel : 88, T2 : 46). En sus, 6 autres brigades ont été quasi effacées, soit 205 collègues : Roncoff (44), Saint-Avold (29), Saverne (23), Haguenau (16) et les 2 de Dunkerque (BSE port : 53, BSI : 40).

de des douanes (CD) :
positions dérogatoires particulières, le présent code ne s'applique pas :
ritoire douanier de marchandises communautaires ;
oire douanier de marchandises communautaires à destination des autres États membres de la Communauté européenne.

Projet de loi Douanes – printemps 2023
Analyse SOLIDAIRES Douanes, article par article

3/12

Courrier du 08/06/2023 sur le contexte autour du projet de loi Douanes détaillant le processus d'élaboration, et les problématiques rencontrées au sein de la Direction générale des Douanes et Droits indirects (D.G.D.D.I.)

Solidaires DOUANES

Paris, le jeudi 08 juin 2023

Mesdames et Messieurs les parlementaires

Objet : Projet de loi Douanes.

Réf : - Décision n°2022-1010 QPC du 22 septembre 2022[1]
- Note d'information SOLIDAIRES Douanes de mai 2023 adressée aux parlementaires

Mesdames et Messieurs les parlementaires,

Nous vous saisissons sur le *projet de loi visant à donner à la douane les moyens de faire face aux nouvelles menaces*, en cours d'examen ce printemps au Parlement.

Après notre note d'information spécifiquement relative à la proposition de réécriture de l'article 60 du Code des douanes, consécutive à la décision du Conseil constitutionnel du 22/09/2022, adressée auprès de vous le mois dernier (références en entête), nous vous transmettons ici notre analyse élargie du contexte.

Le présent projet de loi (PJL) est problématique sur bien des points depuis le départ dans son processus d'élaboration, les organisations syndicales n'ayant été nullement associées à la prise de décision, mais seulement concertées à posteriori à diverses étapes du processus.

Néanmoins, ce PJL recouvre un intérêt, celui de parler de la Douane, de la mettre en avant avec un texte qui lui est consacré.

C'est une opportunité rare pour les personnels de la Direction générale des Douanes et Droits indirects (D.G.D.D.I.), car l'espace jusqu'alors réservé à cette administration fiscale dans le débat parlementaire est très ténu, limité aux lois de finances (LF).

De surcroît depuis 2019, les lois de finances en consacrant le transfert des missions de fiscalité douanière (TMF) depuis la DGDDI vers la Direction générale des Finances Publiques (DGFiP), ont très mauvaise presse en interne (aussi bien à la DGDDI qu'à la DGFiP) car elles affaiblissent la dimension fiscale et comptable de la DGDDI, tout en ne donnant pas de moyens dédiés à la DGFiP, le tout entraînant une dégradation du service rendu aux professionnels contribuables et une perte de ressources publiques[2].

Derrière la censure constitutionnelle de la rédaction de l'article 60 du Code des douanes (CD) -relatif au *droit de visite* des personnels des douanes-, fait générateur du présent PJL, nous observons un certain nombre de dispositifs complémentaires sur lesquels nous revenons ici.

Dans sa décision du 22/09/2022, le Conseil constitutionnel (CC) censure la rédaction *telle quelle* de l'article 60 du CD, considérant que le droit de visite des personnels douaniers est alors exorbitant de droit commun et attentatoire à la libre-circulation des personnes.

Le CC précise néanmoins en parallèle à sa décision que la lutte contre la fraude (LCF) et plus précisément la recherche des auteurs d'infraction en matière douanière a une *valeur constitutionnelle*. Ce point d'équilibre dans la décision constitutionnelle est fondamental car, par cette réaffirmation de la légitimité de la portée de la mission, il sous-tend une nécessaire et conséquente mise en adéquation en matière de moyens sur l'ensemble du territoire. Nous y reviendrons.

Le CC propose 2 voies de cadrage de la rédaction de l'article 60, qui sont dans sa décision 2 options exclusives l'une de l'autre :

- l'option géographique, où la rédaction telle quelle de l'article 60 pourrait être conservée mais devrait être limitée à une partie du territoire strictement définie ;
- l'option fonctionnelle, où la mise en œuvre du droit de visite serait organisée sous l'autorité du parquet sur l'ensemble du territoire.

Alors que le CC présente une alternative dans le cadrage (géographique *ou* fonctionnel), le présent PJL embrasse les 2 options (géographique *et* fonctionnel), respectivement dans les articles 1 et 2 du PJL. Pour SOLIDAIRES Douanes, ce point est problématique pour 2 raisons :

- il dépasse le champ de décision du CC, en allant très au-delà, alors que le CC n'y enjoint pas ;
- il neutralise l'action des services, tout particulièrement ceux de la Surveillance, ce qui porte atteinte à la recherche constitutionnelle d'auteurs d'infractions douanières.

1 Source : https://www.conseil-constitutionnel.fr/decision/2022/20221010QPC.htm
2 Source : http://www.solidaires-douanes.org/destruction-missions-fiscales

Le cadrage géographique prévu à l'article 1 remet en avant la notion de rayon des douanes, défini à l'article 44 du Code des douanes. Jusqu'alors cette notion impliquait une présence et un contrôle *renforcé*. Désormais, avec la rédaction proposée par le PJL, l'évolution est majeure, elle sous-tend une présence et un contrôle *possible*.

Pour rappel, depuis l'Acte unique et l'abolition progressive des frontières intérieures consacrées par la transformation de la Communauté économique européenne (CEE) en Union européenne (UE), la DGDDI est en restructuration permanente. Elle a perdu un quart de ses effectifs pendant que les flux commerciaux ont été multipliés par un facteur 10.

De fait, face à la pénurie d'effectifs, depuis 3 décennies la tendance est à une concentration des moyens vers les « frontières tierces » (avec les pays tiers à l'UE)[3]. Trois données permettent de visibiliser l'effacement de la DGDDI de pans entiers du territoire :

- Trois quarts des arrondissements français ont été désertés par l'administration des douanes. La DGDDI ayant quitté les sous-préfectures et diverses préfectures en région pour se concentrer vers les métropoles et quelques points frontaliers. Pour autant, même en ces points la couverture est insuffisante. Ainsi à Roissy, dans le fret aérien, seul un colis sur 1000 est contrôlé physiquement par les agents. De même pour le fret maritime, 1 seul conteneur sur 1000 est contrôlé physiquement au Havre.
- La garde-côtes des douanes, administration compétente pour la gestion de la zone économique exclusive (ZEE) est absente de deux océans entiers, négligeant considérablement l'Outre-mer. En sus de Saint-Pierre-et-Miquelon dans l'Océan atlantique, la garde-côtes des douanes est en effet absente de l'Océan Indien (aucun moyen de projection à La Réunion, à Mayotte, et encore moins dans les îles Éparses et les Terres australes et antarctiques françaises - TAAF) et de l'Océan Pacifique (aucun moyen de projection en Nouvelle-Calédonie, Polynésie française et à Wallis-et-Futuna). Les enjeux en matière de souveraineté sont pourtant nombreux. Outre la ressource halieutique et la lutte contre le braconnage, les sous-sols de ces espaces abritent des nodules, matière première essentielle pour les nouvelles technologies.
- Le fret ferroviaire est un impensé. L'initiative *Une ceinture une route* (plus connue Chine, a un de ses terminaux européens à Lyon (Saint-Priest/Vénissieux)[4], sans qu'aucun contrôle douanier ne soit réalisé ni envisagé.

Or la carte figurant le rayon des douanes prévu selon le PJL donne des signes d'amplification de la trajectoire structurelle de restructuration[5]. Sur les 111 aéroports internationaux de France hexagonale, dont 78 ont des vols hors espace Schengen, seuls 11 sont repris dans le rayon prévu. Des aéroports internationaux ouverts H24 ne sont pas intégrés dans le rayon (Bâle-Mulhouse, Bastia-Poretta, Marseille Provence). En outre la présence d'un aéroport dans le rayon ne semble plus garantir le maintien d'une brigade des douanes (Limoges). De fait 28 brigades ont été effacées de la carte du rayon, totalement (22) ou partiellement (6).

Les titres 2 et 3 du PJL sont relatifs à des mesures complémentaires d'intervention envers la DGDDI. Pour notre part, au-delà de la nécessaire vigilance en matière de préservation des libertés fondamentales, ces mesures relèvent du cosmétique. Sans moyens considérablement renforcés, ces mesures n'auront aucune portée sauf à mobiliser l'action des services vers certaines nouvelles tâches aux dépends d'anciennes toujours d'actualité.

Au demeurant, nous profitons de la présente pour alerter la représentation nationale.

Pendant des décennies, les personnels douaniers ont surmonté la modicité des moyens alloués par leur formidable appétence et investissement dans l'exercice de leurs missions.

Mais désormais les personnels éprouvent de l'usure. Les services sont au bord de la rupture.

- Les outils informatiques, développés non plus uniquement en interne mais majoritairement par une multiplicité de prestataires tiers, sont inadaptés, non ergonomiques, non interconnectés. Beaucoup de temps opérationnel est gâché dans la saisie redondante d'informations (les mêmes informations pouvant être saisies 3 à 4 fois : dans le logiciel contentieux, dans un bilan thématique, dans le rapport récapitulatif de l'activité du service, etc).
- Les procédures contentieuses sont labyrinthiques, n'étant encadrées par aucune harmonisation consolidée au niveau national. Sur le territoire, il y a quasi autant de procédures pour faire face à une problématique que de services douaniers.

Ainsi à Roissy, pour tel contentieux en matière de tabac, le barème d'amendes mis en œuvre dans tel terminal sera différent de celui pratiqué dans un terminal voisin.

Cela est source de gaspillage des moyens (un agent maîtrisant les procédures à tel endroit devant les réapprendre lors d'une mobilité), mais aussi contraire au principe de traitement égalitaire devant la loi. Le titre 4 du PJL est inadapté. Plutôt qu'une réécriture par ordonnance du CD (non demandé par le CC), c'est d'une codification des procédures dont la DGDDI a besoin.

3 Source : http://www.solidaires-douanes.org/Guide-effectifs
4 Sources : https://www.gouvernement.fr/actualite/3246-le-train-lyon-wuhan-rouvre-la-route-de-la-soie
5 Source : https://www.legifrance.gouv.fr/contenu/Media/files/autour-de-la-loi/legislatif-et-reglementaire/etudes-d-impact-des-lois/ei_art_39_2023/ei_ecod230681j1_cm_13.04.2023.pdf (annexe 1, page 304)

- Il manque près de 3000 inspecteurs des douanes (personnels de catégorie A) dans la branche Surveillance (SURV), à due concurrence du standard en vigueur de la branche Opérations Commerciales et Administration générale (OPCO-AGY)[6].
  En SURV, tous les chefs d'équipe (CDE) doivent être promus inspecteurs. La fonction de CDE comporte en effet d'énormes responsabilités pour les trop faibles perspectives de carrière de catégorie B, voire C, parfois assumées par des personnels stagiaires ! De même un chef d'équipe peut encadrer plusieurs dizaines d'agents, quand en OPCO, un chef de pôle/vacation va en encadrer 3 ou 4.
  Cette distorsion est inacceptable et irresponsable en matière de charge mentale, de risques sur le terrain, etc. À responsabilité égale, il doit y avoir carrière égale.
- Les injonctions et signaux contradictoires désarçonnent les personnels. L'action de la Douane est valorisée dans les canaux communicationnels institutionnels, mais les restructurations et pertes de missions s'égrènent.
  Ainsi, pour gérer les Jeux olympiques (JO) de Paris en 2024, il est annoncé aux agents des douanes l'impossibilité de prendre leurs congés durant les mois de juillet et août, tout particulièrement en Île-de-France et en Provence-Alpes-Côte d'Azur. Or depuis l'annonce en 2017 de la sélection de la ville de Paris pour organiser les Olympiades, aucun abondement d'effectif n'a été entrepris. Au contraire, pour la sensible mission de sûreté ferroviaire réalisée par la DGDDI à la gare de Paris-Nord, après avoir supprimé 35% de l'effectif de la brigade dédiée depuis le Brexit, la Direction générale laisse planer la menace d'une délégation au privé[7].
- L'accumulation de notes, injonctions, contraintes, objectifs fluctuants et modalités de fonctionnement interne n'est jamais évaluée, en matière là aussi de charge mentale et de pression du travail, en amont de la mise en place de réformes et conduites de changement. Un jour cela explose, et personne en situation de responsabilité ne semble en saisir les motifs…
  Cela n'est pas une fatalité. Parmi nos voisins, l'Allemagne ayant déjà en 2020, plus du double d'effectifs douaniers que la France à due proportion de la population, engage un recrutement de plusieurs milliers de postes depuis la crise sanitaire et les tensions alors visibilisées sur les flux logistiques. Le comparatif est saisissant pour 2023 (17 000 effectifs en France contre 48 000 en Allemagne). Il y a désormais 2,3 fois moins de douaniers par habitant qu'Outre-Rhin, alors que la France a davantage de kilomètres de frontière (3,9 fois plus) et de superficie terrestre et maritime (39 fois plus…)

Enfin, les personnels douaniers en ont assez d'être considérés tels des « sous-fonctionnaires », n'ayant pas le même traitement mis en œuvre ailleurs. Trois exemples l'illustrent.

- À Roissy, la récupération des missions de contrôle des denrées alimentaires à l'importation, précédemment assurées par la Direction générale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des fraudes (DGCCRF) s'accompagne d'un régime de travail illégal (du dimanche au vendredi inclus), ne garantissant pas 2 jours de repos hebdomadaires (RH) consécutifs pour les personnels de la cellule de sécurité alimentaire (CSA). Une administration veillant au respect de la législation a un devoir d'exemplarité. D'autant plus que le régime de travail en horaires longs (12h) est attractif et sans incidence sur les finances publiques[8].
- En Seine-Saint-Denis, toutes les administrations d'État bénéficient de la prime de fidélisation territoriale, sauf une : la DGDDI. Le PJL a l'opportunité de réparer le préjudice en rappelant que les douaniers sont au service de la population[9].
- Partout sur le territoire, il importe d'accorder aux personnels douaniers la gratuité des déplacements domicile-travail, à l'instar d'autres professions (policiers, pompiers, etc) ayant fait la démonstration de leur disponibilité en période de crise sanitaire. Surtout quand des Collectivités locales votent des actions en ce sens mais que la « haute » administration des douanes refuse de les mettre en oeuvre (à Marseille notamment)[10].

En vous remerciant par avance pour l'attention portée à notre courrier, nous vous prions d'agréer, Mesdames et Messieurs les parlementaires, en l'expression de notre haute considération.

P/ SOLIDAIRES Douanes
Les co-secrétaires généraux

Yannick DEVERGNAS Fabien MILIN

6 Source : http://solidaires-douanes.org/CTR-Surveillance
7 Source : http://www.solidaires-douanes.org/sureté-ferroviaire
8 Source : http://solidaires-douanes.org/Securite-sanitaire-alimentaire
9 Source : http://solidaires-douanes.org/fidelisation-Seine-Saint-Denis
10 Source : http://solidaires-douanes.org/Gratuite-transports-en-commun

Sens législatif paradoxal :

La Douane est recalée ...
avec les félicitations du jury !

Syndicat SOLIDAIRES Douanes
93 bis rue de Montreuil, boite 56 – 75011 PARIS
tél : 01 73 73 12 50
site internet : http://solidaires-douanes.org
courriel : contact@solidaires-douanes.org
adhésion : solidaires-douanes.org/-adhesion-

Un syndicalisme clair et sincère !