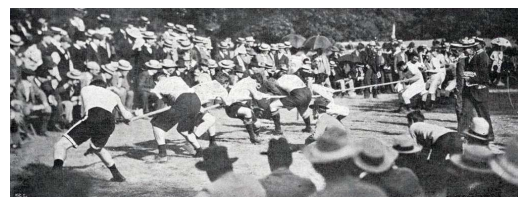




Gestion « à l'arraché » ?

Madame la présidente,
Mesdames et messieurs,



JO de 1900, déjà le rapport de force ?!

Nous sommes aujourd'hui réunis pour un groupe de travail (GT) relatif à la lutte contre la fraude (LCF), où il sera question :

- Point 1 – La politique de la DGDDI en matière d'équipements de détection non intrusive.
- Point 2 – Le déploiement du dispositif ICS 2. Bilan et perspectives 2024/2025.



Ce GT a pour tâche de relancer un processus en panne depuis quatre mois, suite au boycott intersyndical du GT du 20 octobre 2023.

À ce moment là, la réaction syndicale avait été vive sur l'ampleur de l'ordre du jour conjuguée à la quasi absence de la sphère informatique et l'impensé d'un nécessaire renforcement massif en effectifs.

Faisons donc un comparatif entre le cadre d'octobre et celui d'aujourd'hui :

- Il y avait 6 points à l'ordre du jour au GT d'octobre ? Le présent GT en a deux, ce qui permet de consacrer à chaque point tout le temps nécessaire pour aborder de manière profonde les interrogations, réflexions et propositions. Nous vous remercions à ce propos pour la tenue d'un GT dédié à la recodification du Code des douanes le 28 mars.
- L'informatique était quasi absente en octobre ? Le présent GT a un point entier dédié à une application informatique, ce qui représente 50% de l'ordre du jour.
- Reste le thème de l'effectif, encore passé sous silence ou seulement évoqué entre les lignes des documents. Certes l'ordre du jour ici est beaucoup moins organisationnel et davantage technique qu'en octobre. Mais cet élément fondamental peut aisément s'insérer dans l'appréhension des deux points !

Deux corrections opérées sur trois de nos remarques d'il y a quatre mois, c'est un point de départ encourageant.

Néanmoins nous avons une remarque préalable et générale sur le cadre de financement.

Nous voulons connaître l'impact du plan d'austérité de 10 milliards d'euros officialisé par le décret n° 2024-124 du 21 février 2024 portant annulation de crédits¹. La DGDDI est directement concernée puisque le programme 302 de facilitation et sécurisation des échanges subit une annulation de 20 millions d'euros de crédits.

Matériels, équipements, informatique, etc. quels sont les chantiers affectés ?

Mardi 5 mars, avant-hier, nous avons posé la question au ministre délégué aux Comptes publics, lors de la réunion exceptionnelle à Bercy sur les Jeux olympiques (JO), et il nous renvoie à la sphère directionnelle.

Passons au contenu des deux thèmes à l'ordre du jour.



Commençons par la politique de la DGDDI en matière d'équipements de détection non intrusive (DNI).

Nous nous réjouissons d'abord du rejet, hier à l'Assemblée nationale du projet gouvernemental de fusion-absorption de l'Institut de radioprotection et de sûreté nucléaire (IRSN) par l'Autorité de sûreté nucléaire (ASN), projetant la constitution d'une Autorité de sûreté nucléaire et de radioprotection (ASNR).

Pour notre part, de concert avec les personnels et de multiples organismes, nous dénonçons cette fusion-absorption car source de régressions, voire de périls (scientifiques, sanitaires, industriels). L'ASN est en charge de la décision, tandis que l'IRSN est en charge de l'expertise.

En Douanes et ailleurs, le maintien du découplage homologation (ASN) et formation (IRSN) est un outil pour prévenir des conflits d'intérêts, et *in fine* garantir une sûreté maximale.

Venons-en aux remarques sur la doctrine.

Pour le scanner mobile spécial (SMS), l'effectif requis est de 4 agents minimum, et régulièrement de 5 ou 6 :

- 1 agent à l'entrée,
- 1 agent en sortie (porté régulièrement à 2 ou 3) pour la sécurisation du dispositif,
- 1 opérateur image dans la cabine,
- 1 chauffeur.

Ceci sans compter l'équipe de la brigade territoriale accueillante, qui accomplit un rôle d'unité de soutien.

¹ Source : <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000049180270>

Qu'en sera-t-il pour les brigades dotées des camionnettes scanner ?

- **Sur le recrutement** : le volontariat est-il garanti ? Combien d'agents au total prévu, par brigade dotée, et au total au niveau national ?
- **Sur la formation** : il n'y a pas que le Certificat d'aptitude à la manipulation des appareils de radiologie industrielle (CAMARI), quid de la formation professionnalisante Personne compétente en radio-protection (PCR) / Conseiller en radio-protection (CRP) ?
- **Sur le suivi sanitaire** : les personnels seront-ils équipés de dosimètres ? Lesquels ? Individuels et/ou collectifs ? Passifs et/ou actifs ?
- **Sur la considération et la rémunération** : du fait du recrutement particulier et de la qualification, nos collègues vont-ils être considérés comme spécialistes, avec une prime de spécialité ?
- **Sur l'organigramme** : quel avenir pour les SMS ? Y a-t-il une évolution prévue dans le rattachement ? Ossature nationale, mise en réseau locale ?

Dix ports sont listés pour être dotés. Quid du port de Longoni à Mayotte et des ports des Outre-mer du Pacifique ? Quid des ports secondaires de France hexagonale et de Corse ?

Nous remarquons que le marché des camionnettes n'est pas passé, alors que c'était annoncé initialement pour fin 2023/début 2024. Quel matériel est prévu ? Il y a 13 ans, l'expérimentation à Roissy des camionnettes ZBV² avait été infructueuse. La DGDDI attend-elle une homologation de l'ASN ?

La DGDDI n'est-elle pas allée trop vite en besogne, après un déplacement auprès de nos homologues à l'étranger dotés de camionnettes scanner mais n'ayant pas la même doctrine en matière de sûreté ?

Devant toutes ces questions, nous vous demandons la transmission du cahier des charges.



Poursuivons avec le déploiement du dispositif Système de contrôle des importations - 2^{ème} génération (ICS2)³.

Concernant le vecteur aérien, nous relevons que tout est dit dans le document sur ICS2R2 (ICS2 release 2) / SCI2L2 (libération 2), sur l'**aspect compliqué, pas du tout au point, générant de multiples problèmes**.

À Roissy, les personnels de la Cellule de ciblage du fret (CCF) ne veillent plus ICS2R1, mais toujours ICS1, ainsi que les procédures de secours sur la boîte fonctionnelle, en plus de ICS2R2.

- D'une part, comme indiqué dans le document, tant que l'applicatif ANTES (ex-PNTS) n'est pas mis en place, les collègues sont contraints à une quadruple tâche :
 - envoyer des courriels aux bureaux de douane chargés des contrôles,
 - envoyer des courriels aux opérateurs concernés par les contrôles,
 - remplir une main courante,
 - et un tableau de statistiques.

Les agents remplissent également toujours la main courante des contrôles ICS1.

- D'autre part, il y a en ce moment de gros bugs, générant de nombreux hits sans recommandations de contrôle où les collègues doivent faire une opération de déclassement « automatique » (qu'il faut toujours inscrire dans la main courante...).

La consigne est toujours de déclasser les hits sécurité mais de traiter les hits sûreté pour limiter la charge de travail.

Pour les hits sûreté, les agents n'ont toujours pas accès aux informations nécessaires sur le hit et ils doivent faire des recherches sur CANOPEE pour trouver les informations nécessaires à transmettre aux services chargés du contrôle.

Les collègues de la CCF reçoivent de nouvelles consignes chaque semaine et trouvent naturellement que c'est difficile à suivre. Il leur faut parfois gérer des situations compliquées au milieu de la nuit.

Le tout sans qu'il n'y ait pas eu de revalorisation indemnitaire (nous vous renvoyons en détails à notre courrier du 02 mai 2023 adressé à Madame la sous-directrice RH). La moindre des choses est dans l'immédiat de tenir la promesse de la disparition de la main courante.

Concernant le vecteur maritime, nous nous étonnons, puisqu'il s'agit de faire un bilan, **que la cellule de ciblage maritime de Marseille (CCMM), en sa qualité de cellule de levée de doute (CLD), ne soit même pas mentionnée dans ce texte**.

Actuellement, la CLD Marseille assure (depuis 2011) la levée de doute des déclarations sommaires d'entrée (SOE/ENS)⁴ concernant les conteneurs et remorques débarquant sur la façade maritime méditerranéenne ainsi que pour l'océan Indien à la Réunion et Mayotte.

Une explication à cette non mention dans les documents ? La Directrice interrégionale de PACA-Corse est venue annoncer aux personnels il y a un mois que la CLD Marseille était exclue du dispositif d'ICS 2 et qu'il y aurait dorénavant qu'une seule CLD (le Havre) chargée de traiter l'ensemble des ENS du vecteur maritime.

2 ZBV : Z Backscatter Van, *Backscatter* signifiant en anglais *rétrodiffusion*.

3 ICS/SCI : en français *Système de contrôle des importations* (SCI) ; en anglais *Import Control System* (ICS).

4 SEN/ENS : en français *Déclaration Sommaire d'Entrée* (SEN) ; en anglais *Entry Summary declaration*

La raison invoquée serait que *l'Union européenne (UE) ne souhaite qu'un seul point d'entrée unique par pays*, et le Havre a été choisi par la DG comme seul point d'entrée unique au détriment de Marseille. Pour SOLIDAIRES Douanes, cette argutie est un prétexte. Ni le Code des douanes de l'Union (CDU - articles 127 et 128) ni le texte déclinant la mise en œuvre de systèmes électroniques prévus dans le CDU⁵, ne le prévoient.

Avec l'arrivée d'ICS2, la DI PACA-Corse a proposé à la DG (en 2023) de mettre en place une expérimentation qui aurait conduit à maintenir la CLD Marseille en second rideau du Havre.

La CLD du Havre aurait été officiellement le point unique d'entrée, mais la CLD de Marseille aurait continué à traiter les ENS touchant son domaine de compétence actuel.

Il est dit que cette expérimentation a été refusée par la DG. Est-ce vrai ?

Le processus décisionnel de la « haute » administration reste très opaque et plusieurs questions restent en suspens :

- Un document qui imposerait à chaque État membre de n'avoir qu'un seul point d'entrée unique introuvable. Et pour cause, au regard des éléments réglementaires ci-dessus. Est-ce la DG qui a voulu faire un excès de zèle en supprimant la CLD Marseille pour ne conserver que la CLD du Havre ?
- L'expérimentation proposée par la DI prévoyant que la CLD Marseille conserve son flux dans le cadre d'ICS 2 aurait également été retoquée par la DG. Sans que les personnels et leurs représentants n'aient jamais été destinataires du moindre document stipulant ce rejet.
- Enfin, dans le cadre de la perspective d'ICS 2, la CLD Marseille n'apparaît nulle part. Encore une fois, aucun document officiel indique que la CLD Marseille est exclue de ce nouveau dispositif.

Ce choix d'un seul point unique, le refus de cette expérimentation ainsi que l'exclusion de la CLD Marseille dans le cadre d'ICS 2 est donc opaque et appelle transparence ici de votre part.

Nous ne saurions interpréter que l'absence de mention de la CLD Marseille dans ce bilan (et perspectives) scelle définitivement le sort de la CLD Marseille avec la mise en place d'ICS2.

Y a-t-il un document officiel annonçant la perte de cette mission au détriment du Havre ? Ces derniers n'ont, à l'heure actuelle, toujours pas été informés officiellement qu'ils récupéraient le flux de la CLD Marseille.

En outre, quid des remorques débarquant par voie maritime : deux visions s'affrontent entre la DG et l'UE : pour l'une, ces remorques doivent être considérées comme du maritime et, pour l'autre, comme du routier.

Si au final, ces remorques (débarquant par navire) sont considérées comme du routier, cela signifierait que la mission de la CLD Marseille peut être prolongée sur ce type de flux (au moins jusqu'en 2025).

Mais encore une fois, aucune réponse, ni note officielle, ne vient infirmer ou confirmer la présence de la CLD Marseille sur ce type de flux.

Ce transfert brutal de l'intégralité du flux maritime dans le cadre d'ICS2 au Havre va poser de nombreuses difficultés :

- Des problèmes techniques (déjà visibles sur le vecteur aérien).
- Des problèmes de personnel pour le Havre qui, à effectif constant, devront gérer un nouveau flux important. Les risques sûreté/sécurité vont-ils pouvoir être gérés dans ces conditions ? Nous ne le pensons pas.
- Des problèmes de coordination entre la CLD du Havre, la Cellule de Ciblage de Marseille ainsi que les Unités de contrôle sur le Port de Fos et Marseille. En effet, qui sera chargé de réaliser les contrôles prescrits par le Havre dans le cadre d'ICS 2 : les brigades ou les bureaux de Fos et Marseille ou les bureaux ? Ces prescriptions de contrôle seront-elles directement adressées aux bureaux ou brigades ou passeront-elles dans un premier temps par la Cellule de Ciblage Maritime de Marseille (CCMM) ?

En outre, un même conteneur pourra avoir été ciblé dans le cadre d'un « Hit ICS », mais également dans le cadre d'un ciblage de la CCMM. Les modalités de contrôle de ce même conteneur pourraient être différentes :

- une ouverture à quai avec un blocage bien en amont de ce conteneur dans le logiciel portuaire dans le cadre d'ICS2,
- alors que localement, ce conteneur aura été sélectionné pour faire l'objet d'un contrôle « *rip off* »⁶ avec un blocage (réquisition auprès des aconiers) au dernier moment pour éviter d'attirer l'attention du milieu portuaire.

Enfin, en cas de contentieux suite à « Hit ICS », quel service sera chargé de gérer ce contentieux : les brigades ou les bureaux ?

Si la brigade devait être amenée à gérer un « lourd » contentieux contrefaçons, cela immobiliserait la brigade, pendant plusieurs jours (ou semaine) et empêcherait tout contrôle « stupéfiants » type contrôle « *rip off* », canule de conteneur ou dépotage de conteneur sollicité par la CCMM.

5 Source : DÉCISION D'EXÉCUTION (UE) 2019/2151 DE LA COMMISSION du 13 décembre 2019 établissant le programme de travail portant sur la conception et le déploiement des systèmes électroniques prévus dans le code des douanes de l'Union.

6 Récupération à l'arraché de produits frauduleux situés juste derrière les portes du conteneur, avant son départ du port. L'expression anglaise *Rip off* peut être traduite en français par « *arraché* ».



En conclusion :

Les questions sont nombreuses. Nous attendons des réponses claires et concrètes de la part de la Direction générale sur les doctrines, moyens, services concernés.

Pour ICS, nous réitérons la nécessité d'une rationalisation à Roissy, et réaffirmons que la CLD Marseille a toute sa place dans le dispositif.

Il y a quelques mois, plus d'1 million de contrefaçons ont été saisies (grâce à des profils locaux mis en place sur initiative de la CCMM) à La Réunion, ce qui constitue la plus importante saisie de contrefaçons jamais réalisée⁷. Le récent contentieux (près de 3 tonnes de tabac) sur le port de Sète en collaboration avec la Direction des opérations douanières (DOD) montre l'implication et le professionnalisme des agents de la CLD Marseille.

Pour les équipements de détection non intrusifs, il y a de la circonspection sur une doctrine inaboutie.

Pour SOLIDAIRES Douanes, il ne saurait y avoir de restructurations et de réductions de moyens pour des personnels impliqués dans la lutte contre la fraude (LCF), une mission essentielle au bénéfice de la population.

La délégation SOLIDAIRES Douanes

le jeudi 07 mars 2024

⁷ Source : <https://la1ere.francetvinfo.fr/reunion/les-douaniers-de-la-reunion-ont-realise-une-saisie-record-de-plus-de-640-000-contrefacons-de-produits-alimentaires-1429511.html>