



FLASH INFO

Section de Méditerranée

Groupe de Travail du 19 janvier 2017 Pôle Unique de Contrôle

Un PUC phase 2 sans grande ambition !

Le groupe de travail du 19 janvier 2017 a été l'occasion d'une présentation des grandes lignes du projet de PUC phase 2 devant confier aux bureaux CO l'ensemble des contrôles du fret maritime (avant dédouanement + dédouanement) sous la direction d'une cellule de régulation dans chaque bureau chargée de *décider, piloter et animer les contrôles documentaires et physiques des marchandises, quel que soit le stade ou le statut de ces marchandises (de la prise en charge au dédouanement, voire en ex post 1^{er} niveau)*.

Le DR précise la méthode retenue pour cette réforme importante : discussion en groupes de travail, passage devant le CHSCT et en CT.

Il répond à nos objections sur le caractère minimaliste des documents transmis, notamment l'absence d'éléments chiffrés sur les effectifs des PUC et le flou persistant sur le mode de fonctionnement concret de ces services, en disant que les groupes de travail sont le lieu où peuvent être apportées des précisions, où les OS peuvent soumettre leurs propositions sur le projet PUC.

Nous l'informons que **la CGT sera porteuse de propositions ambitieuses** sur la thématique des contrôles du fret maritime et qu'elle les défendra dans ce GT ainsi que dans toutes les instances du dialogue social.

Pas d'effectifs pour ce projet !

Le DR prend acte mais il rappelle d'emblée les « contraintes » pesant sur les effectifs.

Nous les connaissons fort bien :

- les recrutements supplémentaires en SU aujourd'hui ne sont en fait que la conséquence d'un arrêt des suppressions d'emplois décidées avant les attentats terroristes
- la branche CO continue de supporter la charge des destructions d'emplois en douane

Dans un tel contexte, il est permis de douter du caractère ambitieux d'un projet supposé améliorer la performance des services en matière de contrôles du fret maritime.

Les douaniers d'Allar bientôt SDF ?

Nous évoquons aussi le volet immobilier du dossier, particulièrement problématique au bureau de Marseille.

Ce bureau est actuellement réparti sur deux sites (rue Allar et Beauséjour). L'implantation des services douaniers rue Allar est compromise à brève échéance par le projet Euroméditerranée. Dans les semaines (ou mois) qui viennent, la douane recevra un préavis l'obligeant à vider les lieux.

Il est prévu que **17 agents** rejoindront les anciens bureaux de Marseille Transports (RdC de l'hôtel des douanes à Schuman). Ces agents seront ceux qui n'intégreront pas le pôle unique de contrôle de Marseille.

18 agents actuellement positionnés à Allar plus tous les collègues positionnés sur Beauséjour doivent donc intégrer de nouveaux locaux pour y constituer un PUC.

Le DR précise que le préfet a décidé le principe d'une implantation sur un même site des douaniers et des agents chargés des contrôles vétérinaires (SIVEP).

Le GPMM a désigné un bâtiment, le hangar 17, plus connu sous son nom de **Halle aux Primeurs** (HAP). Ce bâtiment cumule les inconvénients rédhibitoires : mauvaise accessibilité, état délabré, isolation catastrophique contre le froid et la chaleur, éloignement par rapport aux accès du port, ne respecte pas les normes de sécurité élémentaires pour un lieu de travail et d'accueil du public...

Le DR concède ne pas connaître à l'heure qu'il est la **situation de ce bâtiment en matière d'amiante**. Il nous informe que le GPMM a prévu un budget de l'ordre de 600 000€ pour la mise en état de la HAP, chiffre que nous estimons très sous-évalué compte tenu de l'état actuel des locaux.

Il n'en demeure pas moins qu'une remise en état *low cost* du hangar 17 risque de se traduire par des inconvénients bien prévisibles pour les agents : dégradation rapide des locaux engendrant des coûts élevés de fonctionnement et des conditions de travail indignes.

L'administration affirme que l'implantation du PUC dans le hangar 17 n'aura lieu que si l'ensemble des normes est respecté. **Aucun calendrier crédible ne peut être avancé pour l'instant.**

On en est donc à ce stade actuellement avec un site rue Allar voué à la fermeture (probablement dès 2017), une obligation d'occuper des locaux avec les services vétérinaires et le GPMM qui propose des locaux très dégradés et inadaptés.

Le risque est grand de voir les collègues obligés de quitter les locaux d'Allar avant que des locaux aient été aménagés pour le PUC de Marseille.

Un plan B ?

Si une telle situation devait se présenter, l'administration envisage de loger les agents d'Allar (sauf ceux qui occuperont les anciens locaux de Marseille-transports) dans différents bureaux de l'hôtel des douanes à Schuman. Les collègues de la PEC resteraient à Beauséjour le temps nécessaire à un relogement dans un bâtiment dédié au PUC et supporteront donc x temps les désagréments d'un bâtiment dégradé et soumis aux nuisances liées à la proximité de l'alumine : *« on ne va pas investir beaucoup à Beauséjour puisque vous devrez quitter ce site tôt ou tard »*

On aurait donc des agents chargés des contrôles de dédouanement mais localisés à la joliette dans différents bureaux, une situation aberrante du point de vue des conditions de travail mais tout autant aberrante du point de vue du fonctionnement du service.

La mise en place du PUC phase 2 à Marseille n'est donc pas d'actualité tant que n'auront pas été réglées les questions immobilières actuellement dans le flou.

La CGT exige que la situation du bureau de Marseille Port soit disjointe du processus de dialogue en cours sur le PUC phase 2 : il faut prévoir pour Marseille-Port un GT spécifique sur l'immobilier concernant l'implantation du futur PUC et prévoir de soumettre ce projet important en CHSCT.

Le DR semble convenir qu'en l'état actuel des choses le projet de PUC phase 2 n'est pas applicable à Marseille.

Ce projet PUC ne concernerait donc dans un 1^{er} temps que le bureau de Fos Port Saint Louis du Rhône.

Structuration du PUC

Il est précisé que **le PUC se structure autour des services traditionnels du bureau : pôle contrôle de la PEC (PUC phase 1, ex ante, supervision ex post 1^{er} niveau).**

Nous prenons acte de cette organisation qui **respecte les périmètres de compétences actuels et qui évite l'écueil de l'hyper-polyvalence** où tout le monde est censé faire tout et n'importe quoi. En ce sens il s'agit d'une inflexion opportune du projet PUC initial (mouture 2015) que nous avons réclamé.

La matière douanière est abondante et complexe et il ne serait pas possible d'exiger de la part des agents une technicité pointue en les contraignant à se positionner sur tous les domaines (avant dédouanement, dédouanement). Tout faire, c'est souvent mal faire...

Le problème des missions du PUC : le cas de la fraude sensible (stups, armes...)

Il s'agit d'un point majeur de notre désaccord avec ce projet.

Précisons d'emblée les points suivants afin de lever toute ambiguïté :

La CGT est favorable, plus que favorable, à une politique ambitieuse en matière de lutte contre les fraudes.

Elle défend l'implication de la douane dans son entier en matière de LCF en tant qu'administration en prise avec la marchandise et les grands flux commerciaux internationaux.

Elle a toujours défendu et défendra toujours **l'indispensable unicité de la douane** au travers de ses deux branches (SU et CO), à la fois complémentaires mais aussi pleinement adaptées aux missions exercées et au cadre juridique qui les encadrent.

Mais une politique ambitieuse en matière de lutte contre les grands trafics ne peut s'accompagner, comme c'est malheureusement le cas depuis trop de temps, d'une diminution drastique des effectifs (-4000 depuis 20 ans).

On ne peut donc pas tenter de réparer par du **bricolage organisationnel** les dégâts d'une politique de suppressions des emplois continuellement menée depuis 2 décennies.

C'est précisément du côté de la pénurie croissante des effectifs qu'il faut chercher les causes de la difficulté à enregistrer des résultats en matière de lutte contre les grandes fraudes.

Les bureaux et les agents chargés du contrôle des opérations commerciales prennent leur part dans les missions de contrôle et la LCF. Les nombreux contrôles qu'ils exercent permettent à la fois de lutter contre la fraude à caractère fiscal mais aussi d'œuvrer concrètement à la protection de nos concitoyens (sécurité des marchandises, respect des normes en matière sanitaires, lutte contre les contrefaçons...)

Il n'en demeure pas moins que l'organisation d'opérations spécialement axées sur la recherche de la **grande fraude dans le fret maritime** (stupés et armes), dans les conditions où elles se déroulent actuellement, ne produira pas les résultats attendus pour diverses raisons.

Il faut toutefois saluer le travail considérable effectué par les services CO (bureaux, BCMM) en matière de ciblage, de planification et d'exécution des contrôles du fret maritime. Mais quand on recherche des stupéfiants et/ou des armes, on a souvent affaire à des filières bien organisées, disposant de complicités et déterminées à récupérer coûte que coûte les cargaisons frauduleuses. Les enjeux sont considérables et les organisations en cause ne s'embarrassent d'aucun scrupules pour parvenir à leurs fins.

En face d'elles on investit des agents formés aux contrôles d'opérations commerciales comme *leaders en matière de contrôle du fret maritime* et une cellule de régulation du bureau chargée de prendre les contacts avec les services de la surveillance pour assurer *la sécurisation du contrôle et de la marchandise, si découverte*.

Est-ce ça une politique ambitieuse en matière de recherche et de lutte contre la fraude sensible ?

Actuellement les services CO (bureaux et ciblage) ciblent des envois de façon pertinente mais ne peuvent contrôler les marchandises qu'après l'accord de l'affréteur pour le positionnement des conteneurs sur les aires d'inspection.

Les conventions signées à Marseille il y a quelques années entre la douane et les entreprises de manutention ne permettent pas que les inspections puissent être effectuées dès l'arrivée des navires et le débarquement des marchandises (7/7 et H24). Ceci a donc pour conséquence de différer de plusieurs heures voire de plusieurs jours la visite des marchandises, laps de temps durant lequel les organisations de fraude ont la main pour agir.

S'agissant des « grands trafics », on se rapproche davantage des contrôles en circulation, effectués en tout points du territoire, où le détenteur des marchandises doit répondre aux injonctions d'arrêt du service et permettre l'accès aux moyens de transport.

Le DR concède que ces conventions restrictives doivent être révisées. Aura-t-il les coudées franches pour faire prévaloir les prérogatives douanières devant des acteurs qui sont davantage préoccupés par l'intérêt commercial, la fluidité des flux que par les trafics qui s'y dissimulent ?

Au delà se pose la question de la sécurité des agents chargés de ce type de contrôles et ce n'est pas faire injure à des agents CO que de dire qu'ils n'ont pas la technicité requise pour garantir à la fois la sécurité de contrôles axés sur la recherche de stupéfiants et armes ainsi que la sécurisation des dispositifs en cas de découverte de marchandises de fraude.

C'est pourquoi **nous défendons un autre projet** en matière de contrôles portant sur ces grands trafics : la mise en place de services dédiés au contrôle du fret maritime englobant en leur sein un mixte d'agents CO et SU, capables de se projeter sur des contrôles (7/7 H24) et de développer un haut niveau d'expertise en matière de ciblage et de renseignement portuaire.

Nous soutenons que le maintien des organisations actuelles ne permettra pas d'enregistrer de progrès dans les résultats en matière de saisies de stupéfiants et d'armes sur le port de Marseille.

Au contraire l'inadaptation de cette organisation, qui repose sur des services dédiés CO et sous réserve des disponibilités des unités SU appelés à d'autres missions, aura pour conséquence une pression à la baisse des résultats enregistrés par les services CO sur les missions où ils sont efficaces (LCF fiscale, conformité des marchandises etc...). On ne peut pas consommer de plus en plus de temps à l'organisation de ces opérations ponctuelles compte tenu des contraintes évoquées sans relâcher l'effort sur d'autres domaines porteurs.

Le DR prend note de ces remarques et de notre proposition mais il renvoie à plus tard sous réserve de faisabilité.

Des inconnues sur la formation professionnelle

Il s'agit d'un volet qui a été presque occulté dans les documents transmis sous la simple phrase : « *un cahier des charges sera réalisé par les chefs de service pour répondre aux besoins et attentes des agents* ». Or besoins et attentes il y a dans les services compte tenu d'un turn-over régulier qui voit des agents affectés, parmi lesquels des collègues issus de la surveillance, et qui ne reçoivent pas particulièrement de formation pour s'adapter à leur nouvel environnement.

Nous pensons notamment aux FP concernant les nombreuses téléprocédures douanières (delta, banaco, Silcf...) et portuaires (AP+).

On s'en remet trop souvent en la matière à une formation sur le tas, par des collègues ou un encadrement par ailleurs occupés à gérer le travail quotidien.

Il serait souhaitable de décharger des agents des services sur lesquels pèsent déjà pas mal de contraintes pour pouvoir offrir aux nouveaux arrivants une formation digne de ce nom leur permettant de faire face à ce moment délicat que constitue l'affectation dans un nouveau bureau.

L'avenir des services PEC gestion ?

Le DR parle de connexions métiers évidentes entre les PEC gestion et les futurs PUC. Ces services dits de gestion englobent des agents compétents en matière de transit, d'avitaillement, d'examen des certificats sanitaires et vétérinaires, de dépôt d'office et ils maîtrisent au quotidien l'outil informatisé de prise en charge portuaire (AP+).

Il serait préjudiciable de les couper trop franchement des services chargés des contrôles pour les fondre dans des structures de type guichet unique.

Nos interlocuteurs disent reconnaître l'utilité de liens étroits entre PUC et services PEC gestion, des liens qui justifient de garantir une proximité entre eux.

Nous souhaiterions que le prochain GT soit l'occasion de revenir sur tout ça et que l'on cesse de faire à la CGT le mauvais procès d'une organisation syndicale opposée à la LCF ou bien œuvrant en faveur d'un éclatement de la douane, évolution que nous combattons d'arrache-pied depuis toujours.

Nous sommes au plus haut point attachés à une politique ambitieuse en matière de LCF mais également persuadés que l'efficacité pour y parvenir dépend de l'humain. Or c'est bien du côté des effectifs que le bât blesse depuis des lustres...

Nous entendons défendre la douane dans son ensemble, bien campée sur ses deux jambes, une douane efficace et ambitieuse sur la lutte contre les grands trafics.

De ce point de vue là, le PUC phase 2 ne peut nous satisfaire en l'état... à suivre !