Section de Marseille

A Marseille,
le 04 mai 2017

Monsieur le Directeur général,

Au nom de la section régionale du SNAD CGT nous vous souhaitons la bienvenue à Marseille.

La douane à Marseille est forte d'une riche et longue histoire. Tête de pont maritime pour le commerce colonial dès le XIXe siècle en provenance d'Afrique et du Levant, Marseille a forgé son identité spécifique au contact des populations qui sont passées ici pour partir outre-méditerranée ou pour revenir en métropole. Lieu de passage et lieu des échanges marchands, Marseille est une « cité douanière » par excellence.

Cet héritage de l'histoire est plus que jamais présent aujourd'hui à l'heure où le Marseille colonial s'est mué en une vaste métropole euro-méditerranéenne.

Marseille s'est étendu hors les murs de la ville. Marseille, c'est aujourd'hui le 1er port pétrolier français, le 2d port pour ce qui concerne les flux conteneurisés avec les terminaux de Marseille et Fos, c'est aussi l'aéroport international de Marseille-Provence qui accueille quelque 8,5 millions de passagers chaque année et se situe au 1er rang des aéroports provinciaux en matière de fret.

Marseille, c'est aussi une métropole de 1,8 million d'habitants et un territoire où les besoins et attentes en matière de services publics sont considérables.

Les évolutions qui se sont produites ces 3 dernières décennies (instauration du grand marché intérieur, contexte économique mondialisé, contexte géopolitique) n'ont fait que renforcer le besoin d'un service public douanier. Les missions douanières trouvent plus que jamais à s'exercer à Marseille et dans son aire métropolitaine.

Qu'il s'agisse de missions de protection des populations, de luttes contre les grands trafics illicites à terre et en mer, de contrôle des recettes fiscales ou de soutien aux opérateurs économiques tournés vers l'international, le travail douanier ne manque pas à Marseille et la tendance à l'accroissement de la charge de travail n'est pas près de s'inverser, fort heureusement pour les douanières et les douaniers aurions-nous tendance à dire !

Mais nous dressons le constat accablant d'une évolution des effectifs inversement proportionnelle à l'ampleur des tâches à accomplir depuis ces 20 dernières années.

Les réductions d'effectifs ont frappé tous les services sans exception alors même que l'évolution des trafics au niveau régional était en augmentation.

La conséquence de ces politiques d'austérité fut de plonger de nombreux services et unités dans un sous-effectif de moins en moins compatible avec l'accomplissement correct des missions douanières.

Pour pallier les carences, les gestionnaires ont mis en œuvre une succession de réorganisations allant de la suppression pure et simple de services à la fusion entre brigades, à l'image de ce qui est à l'œuvre au niveau des brigades portuaires à Marseille.

La justification des suppressions d'emplois était largement sous-tendue par le développement des outils et applications informatiques, supposés entraîner des gains de productivité et dégager ainsi des marges de réduction des emplois.

Nous rejetons largement cette explication insincère et erronée puisque ce sont des douaniers en chair et en os qui accomplissent *in fine* les missions.

Ce n'est ni une machine ni une application informatisée qui furent à l'origine de l'interpellation d'un terroriste en gare routière Saint-Charles le 30 mai 2014 mais bien une équipe de douaniers.

Ce n'est pas une machine qui fut abattue le 23 novembre 2015 à Toulon lors d'une opération mais bien notre regretté collègue de la DOD, Pascal Robinson, et ce pour la bonne et simple raison qu'aucune machine n'aurait pu le remplacer dans sa mission ce jour-là.

Les douaniers, à Marseille comme ailleurs, font preuve d'un remarquable dévouement au service de leurs concitoyens. Les résultats obtenus sont très largement relayés par l'administration. Mais ceci ne doit pas pour autant oblitérer les coûts humains de plus en plus élevés induits par les destructions d'emplois enregistrées ces 20 dernières années.

L'envers du décor, ce sont ces cas qui remontent de plus en plus nombreux et qui illustrent des situations de grande détresse au travail, des pathologies liées à la souffrance au travail, des suicides, des services où l'administration tolère de la part de certains chefs de service des agissements brutaux et des méthodes managériales parfaitement inappropriées, en témoigne le rapport d'une commission d'enquête du CHSCT finances des Bouches-du-Rhône dont vous nous remettons un exemplaire. C'est aussi cette pression de plus en plus forte pour l'obtention de résultats au détriment de la qualité de la relation humaine dans le travail. On mesure aujourd'hui les excès et dérives d'une telle évolution dans une des grandes directions à compétence nationale de la douane, encore faut-il aussi avoir le courage de reconnaître que le mal-être s'étend bien au-delà dans de nombreux autres services. Car l'envers du décor existe aussi à Marseille : l'envers d'un décor que vos guides du jour n'ont pas forcément voulu lever durant votre visite afin de faire comme si tout allait pour le mieux dans le meilleur des mondes possibles…

C'est encore une redite mais nous vous le redisons : il est plus que temps que la courbe des effectifs cesse de tendre vers le bas, aussi bien dans la branche de la surveillance que dans la branche des opérations commerciales.

Il aura fallu un sombre 13 novembre de tuerie parisienne pour le chef de l'État mesure la nécessité de freiner quelque peu les destructions d'emploi en douane, limitant malheureusement cette atténuation à la seule branche de la surveillance.

Nous constatons pour ce qui concerne Marseille que des agents de la branche CO, notamment dans les ports, sont impliqués dans la lutte contre les fraudes dans un contexte où les gestionnaires régionaux ont désaisi les unités de surveillance en matière de contrôle LCF du fret conteneurisé.

Cette nouvelle organisation dénommée *Pôle Unique de Contrôle* pèche à la fois par le manque d'effectifs dans les bureaux de Marseille et de Fos, qui doivent par ailleurs traiter un abondant trafic commercial, mais aussi par des pratiques hautement contestables établies sur la place portuaire : notamment celle qui autorise les manutentionnaires à refuser la présentation des conteneurs pour le contrôle douanier sans l'accord préalable des agents maritimes.

Quant aux unités de surveillance à Marseille, elles ont fait l'objet d'une fusion tendant principalement à pallier leur manque d'effectifs respectif afin de reconstituer des capacités opérationnelles au sein d'une entité unique. Néanmoins les missions telles que le contrôle LCF du fret conteneurisé, le contrôle des navires à quai, seront assurées de façon secondaire par rapport au contrôle des passagers à l'embarquement et au débarquement des ferrys.

Tout ceci démontre, s'il en est besoin, la pertinence d'un renforcement des deux branches de la douane plutôt qu'un simple effet d'affichage consistant à mettre en avant un prétendu renforcement de la surveillance -c'est à dire l'arrêt des suppressions d'emplois précédemment programmées- tout en poursuivant les suppressions d'emplois dans la branche des opérations commerciales. L'effectif global de la douane poursuit une dégringolade dont les agents mesurent bien les répercussions négatives en matière de capacités opérationnelles.

Nous souhaitons enfin poser la question du PSD, de son avenir et des restructurations susceptibles d'en découler.

Le resserrement du réseau comptable national avec la création des recettes interrégionales, la suppression de la direction des douanes d'Auvergne que nous avons dénoncée lors de la journée nationale d'action du 23 mars dernier sont des séquelles du PSD.

Elles alimentent les craintes, notamment sur la pérennité de la DR d'Aix-en-Provence avec des services de plus en plus cantonnés dans des filières métiers ou qui doivent être rattachés à d'autres services, à l'image du service régional d'enquêtes d'Aix devant fusionner avec celui de Marseille.

Autant de questions et d'inconnues que nous souhaiterions voir levées au plus vite.

Celles et ceux qui travaillent au contact des publics, au contact des marchandises : ce sont eux qui maintiennent la douane en vie et qu'il faut renforcer si l'on veut maintenir une douane capable de mener à bien ses missions.

C'est bien la démarche inverse qui a caractérisé la gestion de vos prédécesseurs, scrupuleusement appliqués à exécuter les politiques de destruction des emplois, au nom d'une austérité budgétaire dont nos concitoyens peinent à mesurer les effets bénéfiques.

La période actuelle, entre une perspective de régression vers l'extrémisme populiste le plus étroit et la continuation copie-conforme des politiques qui l'ont nourri, ne prête guère à l'optimisme.

Mais nous tenons néanmoins à vous faire part de notre confiance pour plaider la cause de la douane auprès des futurs responsables politiques du pays. Nous n'entretenons aucun *a priori* à votre égard mais nous tenons à vous dire que les attentes des agents sont fortes sur ces questions et nous veillerons à ce qu'elles soient entendues.