

Le 7 mars s'est tenu un groupe de travail relatif à la lutte contre la fraude, qui a abordé 2 points : les équipements de détection non intrusive, et le déploiement d'ICS2 (Import Control system).

Pour la Direction Générale, participaient la sous-directrice de JCF, secondée par des collègues de JCF2, JCF3, et du SARC.

En introduction, le SNAD CGT a tenu ces propos :

« Le SNAD CGT note un ordre du jour beaucoup plus succinct que celui du GT LCF du 20 octobre 2023, qui avait fait l'objet d'un boycott. Nous espérons pourtant que les thèmes du e-commerce (axe défini comme prioritaire, numéro 2 de la démarche stratégique de la Douane), du renseignement, de la lutte contre les trafics et la criminalité organisée feront l'objet de discussions ultérieures.

Il est vrai que le plan de contrôle et de lutte contre la fraude dans la filière vitivinicole était lui aussi au programme du GT d'octobre.

Nous comprenons donc qu'il vous est plus confortable d'éviter le sujet, étant donnée la « réflexion en cours sur l'organisation (ou plutôt la désorganisation, ou plutôt la destruction) des services en charge de la mission viticulture.

Le SNAD CGT salue l'examen aujourd'hui de la question des contrôles non intrusifs, que nous demandons depuis tant d'années, et notamment depuis la fermeture du Sycoscan du Havre, décision absurde face à laquelle le SNAD CGT avait proposé un projet alternatif qui ne fut pas retenu.

Nous avons également demandé un état détaillé du contrat d'objectifs et de moyens

signé le 01/12/21, afin de connaître en toute transparence vos choix d'investissement au service de la meilleure efficacité de notre administration. Mais malheureusement les questions budgétaires ne sont jamais traitées en concertation.

Dès 2022 et la sortie du fascicule « la douane change, stratégie 2022-2025 », les collègues du Havre nous avaient alertés sur le manque d'efficacité des « camionnettes », se basant sur l'étude des fiches techniques, mais aussi parce que l'un d'eux avait eu l'occasion de tester ce matériel en Espagne.

Mais comme trop souvent, la DG a préféré se dispenser de consulter les personnels qualifiés. Dommage, cela lui aurait évité de gaspiller les fonds européens dans des équipements qui se révèlent techniquement inadaptés.

S'agissant de la sécurisation des zones portuaires européennes, il ne suffira pas malheureusement d'investir dans des scanners. Stopper l'appropriation de ces infrastructures par les narco trafiquants requiert une politique globale de lutte contre le trafic de stupéfiants, et surtout des effectifs sans commune mesure avec ceux dont dispose actuellement la Douane Française.

En réalité, il y a déjà bien longtemps que les politiques ont arbitré entre protection des citoyens et attractivité économique des plate-formes portuaires européennes.
»

En réponse à nos propos, la sous directrice de JCF a indiqué que les thèmes du E-commerce et de la viticulture seraient abordés au second semestre.

POINT 1 : LES ÉQUIPEMENTS DE DÉTECTION NON INTRUSIVE (SCANNERS/LAPI)

La DGDDI va déployer dès 2024, des moyens de détection non intrusive sur certaines plate-formes portuaires et aéroportuaires : il s'agit d'une part de 12 « camionnettes scanner » de basse intensité et, d'autre part, de scanners industriels pour le contrôle du fret express et postal.

Dans une deuxième tranche seront testés des scanners portatifs : c'est, d'après JCF une demande des services dans le cadre des fonds MILDECA. Il ne nécessite pas de CAMARI à ce jour, mais cela pourrait évoluer. Il y aura des expérimentations à la DGNCD, dans la DI PACA et en Bretagne Pays de Loire.

Les camionnettes viennent d'être homologuées par l'Autorité de Sûreté Nucléaire (ASN), et le marché est passé avec le constructeur américain HTDS. Elles sont destinées au contrôle des conteneurs (pour endiguer le « rip off »), au plus près des zones de débarquement dans les terminaux et/ou dans les ports traitant un flux de navires rouliers ou de ferrys. Elles peuvent aussi contrôler les camions bâchés et frigorifiques, les utilitaires, les véhicules légers.

Les ports du Havre, de Dunkerque et de Marseille, seront équipés en milieu d'année 2024, pour une phase d'expérimentation (puis suivront Nantes, Gennevilliers, La Pointe Jarry, Sète, Fort de France, Dégrad des Cannes, Saint Denis de la Réunion).

Avec un taux de pénétration de 9mm d'acier d'après JCF3, les camionnettes sont considérablement moins puissantes que le scanner fixe du Havre qui peut « traverser » 350mm! Sachant qu'une paroi de container a une épaisseur de 3mm, il sera très difficile de disposer d'une image lisible de son contenu....

Quant au « zonage » nécessaire, il est de 528 m2 pour une face (donc doublée si on fait 2 faces). La DG indique que des zones ont été identifiées qui vont permettre sur chaque port de disposer un zonage adéquat, au plus près des quais de déchargement. Le SNAD CGT a exigé la liste des zones homologuées, pour que les élus en FS puissent aller les vérifier.

Le SNAD CGT déplore le fait que plus le risque évolue et augmente, plus nos outils baissent en efficience.

Notre syndicat, qui estime qu'un bilan des SMS aurait dû précéder le déploiement des camionnettes, a interrogé JCF sur leur avenir : La DG souhaite leur présence plus souvent dans les ports, pour voir comment peut s'articuler leur utilisation avec celle des camionnettes.

Concernant la formation, l'utilisation des camionnettes nécessite l'habilitation des agents aux certificats/permis obligatoires à leur utilisation (CAMARI « générateur de rayons X »/Permis Poids-Lourd).

Les douaniers déjà titulaires d'un CAMARI « accélérateur de particules » bénéficieront d'une formation complète au CAMARI « générateur de rayons X », comportant une épreuve orale allégée (une trame de mémoire sera préparée par la DG pour préparer l'oral).

A ce jour, 150 collègues ont l'habilitation CAMARI. Les collègues des zones portuaires seront formés aux contrôles sur les ports. Un pack d'équipement sera distribué (lampes torches, cutters, détecteurs de gaz....)

D'après JCF, un embryon de doctrine d'emploi existe, mais elle doit être complétée en tenant compte des retex de l'expérimentation, et aussi de l'homologation que vient de transmettre l'ASN.

S'agissant de la rémunération, les agents CAMARI perçoivent l'ACF et la NBI (pour

un B : 164,73 euros d'ACF brut mensuel, et 48,5 euros brut de NBI, 136,49 et 48,5 pour les C).

Pour le SNAD CGT, il est inadmissible, et même illégal, que ce déploiement de matériels nouveaux, qui s'accompagne de nouvelles méthodes/horaires de travail, n'ait pas fait l'objet d'une consultation des instances. De même, les moyens humains ne sont pas évoqués.

JCF assure que toutes les composantes de DG RH sont associées au projet, et que s'agissant des besoins en effectifs des brigades affectataires, ils doivent être évalués dans les directions durant la phase d'expérimentation.

Parallèlement aux camionnettes, la DGDDI développe et expérimente un outil d'intelligence artificielle permettant d'analyser les images issues de scanner RX et de détecter la présence de produits stupéfiants contenus dans les colis postaux ou express. Ce chantier a pour ambition de pouvoir opérer un scanning à 100 % des colis à l'horizon 2025. Deux scanners seront commandés en 2024, a priori, pour les sites postaux de Wissous et Roissy.

JCF précise qu'aucun marché n'a encore été passé, mais que la solution algorithmique semble très bien fonctionner pour la recherche des stupéfiants.

Le SNAD CGT note que l'IA s'implante partout, y compris dans les administrations, et s'interroge sur le déploiement de cette technologie en Douane. Etant donné l'impact que l'IA peut avoir sur nos façons de travailler et aussi sur nos effectifs, le SNAD CGT est demandeur d'une discussion sur ce thème si toutefois il existe des projets significatifs dans le domaine.

JCF a pris le point et fera remonter à la délégation à la stratégie, un GT pourrait être organisé au second semestre.

Enfin, sur l'ensemble du territoire, le parc des capteurs de lecture automatisée des plaques d'immatriculation (LAPI) va se voir renforcé et modernisé.

La douane est désormais propriétaire, non seulement de ses capteurs, mais également de la solution logicielle. Un marché est passé pour la maintenance et la réparation des LAPI. Un travail sur le rendement des capteurs est réalisé, et ils sont déplacés quand ils deviennent moins efficaces, ou on les change de sens.

Il y a un projet d'un système central des capteurs lapi : le SCCL. La CNIL est saisie pour validation.

Le déploiement progressif de 80 capteurs fixes supplémentaires a été validé, portant le parc de la DGDDI à 200 unités d'ici à la fin de l'année 2027. Par ailleurs, 20 capteurs mobiles devraient être acquis en 2024, afin de réaliser des tests qui permettront de déterminer l'intérêt opérationnel de tels dispositifs.

POINT 2 : LE DÉPLOIEMENT DU DISPOSITIF ICS 2 (IMPORT CONTROL SYSTEM).

ICS est un système d'information préalable, à grande échelle, sur les marchandises. Il a pour but de garantir la sécurité et la sûreté des citoyens européens, en analysant les risques liés aux marchandises, en amont de leur entrée dans l'UE, et ce grâce aux données déclarées par les opérateurs économiques (via la déclaration sommaire d'entrée=ENS).

La principale différence introduite par ICS2 concerne le dépôt de l'ENS qui ne se fera plus dans l'État membre premier point d'entrée dans le territoire douanier de l'Union (TDU), mais via une base centrale européenne (Common Repository – CR) qui sera reliée aux systèmes nationaux (en

France, Canopee RMS). L'objectif poursuivi est d'obtenir une analyse de risque plus efficace grâce au partage d'informations continu et direct entre les États membres. En outre, avec l'introduction d'ICS2, plusieurs États membres pourront participer conjointement aux processus d'analyse de risque.

JCF nous explique qu'ICS2 est un projet très complexe, le dispositif le plus intégré, au niveau de l'UE. Il préfigure ce que sera le système de dédouanement de l'Union déployé en 2028. Toutes les données remontent dans une base centrale européenne.

JCF admet que le déploiement de la release 2 (au 1er juillet 2023) s'est fait dans la douleur concernant l'aérien (de nombreux bugs dont l'origine est difficile à identifier), flux géré par la CLD de Roissy, et qu'il en est tenu compte pour le déploiement maritime prévu en juin.

Le déploiement d'ANTES est effectif depuis le 6 mars. C'est donc la fin des envois par mail, sauf pour le vecteur postal (poste pas branché à ANTES). C'est la Poste française qui fournit le plus de PLACI à l'UE.

La release 3 interviendra au 3 juin : ICS2 sera alors déployé sur le flux maritime. La France, en plus d'être état membre responsable (ENS type RMS ; 1er point d'entrée FR dans l'UE), sera également état membre impliqué (ENS type IMS ; 1er point d'entrée hors FR dans l'UE avec un destinataire ou un opérateur FR), ce qui n'était pas le cas sur ICS1. C'est la CLD du Havre qui sera le point de contact pour la façade maritime.

L'interface va évoluer (aspect fonctionnel de l'outil) à l'automne, à la demande des CLD.

Le vecteur routier sera intégré ultérieurement, avec une spécificité : Les remorques non accompagnées sont considérées

comme du flux maritime. Les remorques non accompagnées passent donc sur ICS2 sauf celles concernées par le Brexit. Au départ, il n'y aura que le niveau master (comme ce qu'a connu Roissy au départ).

Le routier et fluvial basculeront seulement en avril 2025, avec une fenêtre de transition de 6 mois pour les opérateurs. C'est la CLD du Havre qui gèrera ces vecteurs.

La DG a une incertitude sur le volume des ENS, et sur le comportement des opérateurs qui vont devoir intégrer ce dispositif, elle se laisse le temps de l'observation, et prévoit la nécessité d'une veille double durant peut-être 2 ans!

Là encore le SNAD CGT s'indigne : On change l'organisation du travail, on transforme le réseau, on introduit de nouveaux outils, sans présentation dans les instances représentatives du personnel, c'est illégal. Il y a un décret, il faut le respecter ! Le SNAD saisira la Direction Générale là-dessus.

Les agents n'ont pas été associés aux différentes étapes. L'absence de transparence est totale : en effet, contrairement aux annonces rassurantes, ICS2 fait table rase d'ICS1. Alors, où est la réglementation ICS2 ?! Rien n'a été communiqué aux cellules, alors que les agents vont avoir une multitude de questions. La réglementation ICS 2 introduit de nouvelles modalités qui appellent une réécriture du Guide de la levée de doute.

Le SNAD CGT dénonce le fait que « Delta présentation » n'a jamais fonctionné, la DSDT non plus (JCF2 le reconnaît) ! La majorité des DSDT dans CANOPEE sont vides et ne permettent aucun criblage ! ICS n'est pas raccordé au SI-Brexit.

Les ENS mises sous contrôle, n'ont aucun effet sur la sélection en file orange des véhicules concernés. Ces derniers sont maintenus en file verte. Cela a pour

conséquence de rendre les contrôles difficiles voire impossibles.

Concernant les RMS/IMS : dans un premier temps, il a été annoncé aux veilleurs ICS que leur responsabilité était plus engagée lors de la levée de doute sur une ENS RMS (1er point d'entrée FR dans l'UE) que sur une ENS IMS (1er point d'entrée hors FR dans l'UE).

Pour le SNAD CGT, cette hiérarchie entre RMS et IMS n'a aucun sens dans une conception européenne du risque Sécurité-Sécurité. Seul, le risque le plus élevé avec l'arrivée prévisionnelle la plus proche doit rester prioritaires.

Sinon, il y a une perte de sens : le non raccordement d'ICS au SI-Brexit, va à l'encontre du concept de frontière intelligente. La sélection des véhicules soumis à un contrôle ne permet pas de les exclure (via la file orange) du flux régulier.

La mise en place des contrôles entrave non seulement la libre circulation des autres marchandises, mais fait prendre un risque aux agents en charge de ces contrôles. Ces derniers se trouvant positionnés à la sortie de la file verte où aucune entrave n'est censée ralentir le flux des véhicules. En prescrivant de tels contrôles, la crédibilité que la CLD du Havre avait su asseoir auprès des services de contrôle s'effondre.

En outre, aucun effort de communication n'est mené envers les opérateurs, qui ne savent pas remplir leurs ENS...

Cela aura une incidence sur la possibilité de transmettre automatiquement la demande de contrôle aux services concernés via BANACO. Si l'ENS est mal servie, cela obligera les veilleurs ICS à transmettre « manuellement » les demandes de contrôle. Cela ira à l'encontre du concept d'ICS2.

Le SNAD CGT pointe également des questions d'ergonomie sur l'installation des écrans de veille. Cette veille se fera sur multiples écrans ; une veille simultanée sur ICS1 et ICS2 pour au moins deux ans.

Une veille concernant plusieurs vecteurs maritime, fluviale, routier et ferroviaire avec pour chaque vecteur des délais différents ; 24h, 4h, 2h et 1h. Cela implique d'avoir toujours une visibilité de l'écran d'accueil ICS pendant les levées de doute sur les ENS.

S'agissant de la réglementation, JCF indique que des instructions avaient été transmises au printemps 2023, mais un guide de la levée de doute sera édité pour ICS2. Une note de déploiement sera publiée pour le maritime. (Aérien : 23 millions d'ENS, maritime : 2,3 millions d'ENS). La release 3 doit s'accompagner d'un groupe de projet, l'accompagnement du service du Havre est prévu.

Les formations « utilisateurs » vont débiter au mois de mai. Elles comprennent une partie réglementation et une partie process de travail. JCF confirme qu'ICS2 n'est pas une continuité d'ICS1, c'est un nouveau dispositif.

Une note va préciser le calendrier de déploiement et l'articulation du dispositif. ICS1 va perdurer tant que tous les opérateurs ne seront pas rentrés dans ICS2.

En maritime théoriquement jusqu'au 2 décembre 2024 pour les ENS Masters (ENS que nous connaissons actuellement dans ICS1) et de début décembre 2024 jusqu'à avril 2025 pour les ENS House (ENS avec des informations sur les opérateurs de niveau BL ; nouveauté permise par ICS2). La main courante est vouée à disparaître à terme.

Selon JCF, COMINT1 fait un effort de communication à l'attention des opérateurs (réunions avec les fédérations professionnelles européennes). Un relais des PAE est cependant nécessaire.

JCF veut passer un message fort à la CLD du Havre : « faites des OLGA en indiquant comment le bug s'est produit (avec cheminement suivi jusqu'au message d'erreur). » JCF indique que 90% des ENS dans ICS1 ne sont pas fiables. ICS2 doit améliorer cela.

Et dans ce nouveau schéma, quid de la Cellule de Levée de doute de Marseille ?

L'ensemble des organisations syndicales s'inquiète de l'avenir de la CLD de Marseille, dont la mise en place d'ICS2 préfigure la disparition, sous couvert d'arguments fallacieux (exigence de l'UE concernant un point de contact unique au sein de chaque état, alors que ce point de contact unique existe déjà ; la communication entre états membres se fait via l'automate de sûreté ou CRMS2 et non directement avec telle ou telle cellule de levée de doute). Pour le SNAD, il faut conserver la CLD de Marseille, quitte à passer en régime H24.

Dans le contexte de transition d'ICS1 à ICS2, il apparaît inopportun de supprimer la CLD de Marseille. Chaque CLD ayant une parfaite connaissance de sa zone géographique de compétence, maintenir la CLD de Marseille c'est s'assurer la maîtrise de cette transition d'ICS1 à ICS2.

Supprimer la CLD de Marseille, c'est ajouter de l'inconnu à l'inconnu (JCF reconnaissant son ignorance concernant les nouveaux flux générés par les IMS dans ICS2), de la nouveauté à la nouveauté pour la CLD du Havre qui va récupérer 3 nouveaux flux en plus du maritime.

JCF salue les remarquables résultats de la CLD de Marseille, et annonce que dorénavant la CLD va travailler sur les profils locaux (ciblage sur dédouanement donc) : « Les effectifs de la CLD de Marseille vont rester en place, et on leur demandera de se réorienter vers le ciblage et de documenter celui-ci.

Ils auront plus de données demain qu'aujourd'hui et elles seront plus fiables. Marseille et Dunkerque vont pouvoir expérimenter l'outil « e-manifeste », dès le deuxième semestre, avec la formation dédiée.

Mais ils n'auront pas accès à la base de données européenne. E-manifeste bénéficie de plus de données qu'ICS2 car intégrant les données d'outre mer. Marseille aura, comme les autres cellules, un outil de traitement des données en masse (finie l'analyse rébarbative des milliers de manifestes en PDF) ».

Mais le SNAD CGT n'est pas dupe de cette vision idyllique, car en réalité, la CLD de Marseille ne pourra pas travailler avec les profils locaux, qui ne pourront pas être intégrés dans ICS ! Le SARC confirme que le ciblage local ne pourra plus être embarqué dans ICS2. A la mi avril, le SARC va se déplacer au Havre et cette question devra être abordée.

Notre priorité, c'est vous !