



Octobre 2009.

Edito.

Nous nous sommes déjà alarmés dans un précédent journal sur l'épidémie de suicide qui frappe France Télécom.

Or, il n'y a pas qu'aux Télécoms, ou à l'Équipement, que l'on met brutalement fin à ses jours (et la plupart du temps sur le lieu de travail, ce qui désigne de facto le responsable du stress), mais aussi en Douane.

Entre 2005 et 2007, 8 douaniers se sont suicidés dans la seule Direction de METZ, deux en Lorraine et un à Colmar !

Le PDG de France Télécom, Didier Lombard, qualifie, lui, cette suite d'événements tragiques de « mode ».

Rien ne peut être plus irrespectueux envers la souffrance passée des salariés défunts, ni plus éloigné des préoccupations des personnels de l'entreprise que l'attitude provocante de ce petit monsieur qui a tout de même avoué, mais toujours dans un registre empreint de morgue :

« J'ai injecté un peu trop d'incertitude dans le système... »

Ce n'est pourtant pas le 24^{ème} suicide survenu depuis la parution de notre dernier article sur la question qui inspire ces lignes (ni, comme on a pu l'entendre, un phénomène d'instrumentalisation des syndicats qui n'auraient trouvé que ça- mais c'est bien suffisant pour s'en prendre à la brutalité du new management et à la complicité, à tous les niveaux, des managers), mais un fait nouveau, qu'il convient de souligner :

Les suicidés sont essentiellement des cadres !

En effet, si les cadres étaient, au fur et à mesure de la dégradation des rapports sociaux, considérés comme situés entre le marteau et l'enclume, ils se sont désormais à ce point éloigné du marteau qu'ils font partie intégrante de l'enclume, mais certains le découvrent tout juste !

C'est ce qu'on appelle, faute de mieux, le déclassement par le bas des catégories, ce qui nécessiterait peut-être, de la part de nos collègues du Syndicat des Cadres, une prise de conscience quant à l'utilité du catégoriel afin d'entreprendre, tous ensemble, la démarche de l'unité syndicale des salariés des Douanes.

Je savais pas...

L'injustice que constituent les suppressions de services est double en ce qui concerne la Surveillance.

En effet, de la même façon que la TVA est un impôt considéré comme indolore par nos grands argentiers successifs, les coupes sombres sont moins visibles et occasionnent moins de réactions périphériques en SURV, de par la nature même des missions de cette branche, qu'en OP/CO.

Il est de notoriété publique que la mise à la trappe des Brigades n'entraîne aucun émoi particulier chez les assujettis, et dans l'opinion publique en général, bien au contraire !

Par contre la suppression d'un CRD provoquera une levée de boucliers des opérateurs, avec pétitions, interventions des élus locaux par déclarants interposés, et manifestations des transporteurs.

Donc en surveillance plus qu'ailleurs, c'est aux personnels de prendre en main leur destinée en démontrant autour d'eux, par tous les moyens syndicaux à leur disposition, l'importance de leurs missions et les risques que feraient courir à la santé des consommateurs et au porte-monnaie des usagers, l'absence de contrôles douaniers.

Répondre aux consignes syndicales de lutte est donc primordial sauf à accepter passivement de disparaître, car, il est patent que les unités supprimées seront, comme d'habitude, celles où le taux de grévistes avoisine le zéro, car l'administration n'a pas pour habitude de rechercher l'affrontement lorsqu'elle peut s'en dispenser.

Certaines brigades, portuaires et aéroportuaires, échapperont à cette logique mais pas à la symbiose avec une unité voisine, l'assiette pleine cachant ainsi, comme souvent, une assiette vide.

Il fallait choisir entre la banderole et la valise, à malentendant, salut !

Touche pas à ma poste.

Le samedi 3 octobre dernier a vu la clôture d'un scrutin qui, pour ne pas avoir de caractère juridique, a eu le mérite d'exister.

On pourrait en dire tout autant en faveur de notre institution bicentenaire de la Masse que les tenants d'une privatisation rampante, appelée EPA, s'emploient à maltraiter.

Ici, toutefois, il s'agissait de se prononcer pour ou contre l'ouverture du capital de La Poste, mesure qui conduira fatalement à la privatisation (cf. EDF et Télécom).

Plus de deux millions de nos concitoyens ont participé à cette consultation avec une majorité écrasante de « NON ».

Si le résultat de ce référendum d'initiative citoyenne ne peut entrer en vigueur en l'état, ce dernier n'a toutefois rien d'illégal puisque prévu dans la réforme de la Constitution votée le 21 juillet 2008.

Pourtant le gouvernement se déchaîne, par la voie de ses tribuns, contre cette votation citoyenne qualifiant ni plus ni moins de « pantalonnade » cet exercice réussi de démocratie participative où les électeurs ont simplement répondu : « Non, notre patrimoine public n'est pas à vendre ! ».

Quoique puissent en penser les amateurs de Commedia del' arte, la mobilisation d'un collectif de plus de 60 associations, syndicats et partis politiques ne peut que nous réjouir, et nous montrer la seule voie à suivre pour nous faire entendre, celle qu'ont emprunté en début d'année, nos camarades du LKP de Guadeloupe, l'unité de toutes les victimes du profit maximum.

=====

La citation du mois :

« Le courage, c'est dire la vérité sans subir la loi du mensonge triomphant qui passe. »

Jean Jaurès

(Discours d'Albi à la jeunesse-1903)

Yo no soy marinero, soy capitán (*)

Après avoir perdu, par évaporation budgétaire, la moitié de ses unités au profit de la Gendarmerie maritime, notre flottille douanière prend désormais ses distances avec la mer.

On connaissait les ports à secs, où les bateaux sont sur étagères, dorénavant et pour la première fois à Marseille, vous pourrez rencontrer des marins au sec.

Il suffit pour cela de se rendre, non à l'amirauté Schuman (je vous vois venir, ne me faites pas dire ce que je n'ai pas dit...), mais à l'ancienne salle de conférences de la caserne de la Joliette (finalement bien nommée !)° où l'équipage du Lisséro renforcé par ceux du regretté Mistral et du Pélican attendent, à pied sec, un retour de marée ou une hypothétique montée des eaux suite au réchauffement climatique.

Pendant ce temps, la Marine nationale se fait un festival de go-fast autour des Baléares.

Paraît néanmoins que, sur ces coups là, le droit est respecté.

En effet, un officier des Douanes, comme ce grade l'indique, officierait à bord des frégates et autres avisos en puissance d'arraisonnement.

Tout cela ne nous rassure toutefois qu'à demi car bientôt, pour les équipages de la Royale, sûr qu'il suffira d'embarquer un Code des Douanes et un «képi» à bord pour solde de tous comptes avec la légalité.

Et nos garde-côtes alors ? !

Et bien ils seront versés dans l'infanterie de Marine pour aller, en ferry-boat, contrôler les concerts de Marsatac au Frioul avec les fantassins douaniers qui les accompagnaient lors de la dernière odyssée musicale et ultramarine concoctée par nos têtes pensantes soucieuses et responsables de l'action de l'Etat en mer!

(*)La bamba. Trini Lopez.



1910-

Marins des Douanes en tenue d'été.

O, mon bateau ho, ho, ho...

Depuis septembre 2009, nous pouvons assister à une optimisation maximum du dernier moyen naval de Marseille, car, sous couvert de la sauvegarde de l'intégrité physique des équipages et du principe de précaution (suite à la vétusté et au délabrement de l'ancienne consigne sanitaire) le DI a, par la même occasion, grandement amélioré l'efficacité du service en :

- 1/ délocalisant le service technique et le service administratif du Vieux Port à la Caserne (distante du bateau de 7 km)
- 2/ privant de logement une famille de douanier au bâtiment F1
- 3/ supprimant un local social à la Cité douanière

4/ mettant en péril les habitants de ladite cité et les enfants de la maternelle par entreposage de matériel toxique, inflammable et corrosif dans un container et un algeco sur le parking du garage atelier administratif.

Gageons que, grâce à cette « refonte », le « cœur de métier » de nos marins pourra être activé avec plus d'efficacité et d'allant pour le plus grand bénéfice du service public douanier.

COPIE remise à notre déléguée en Comité Hygiène et Sécurité Spécial
pour les suites utiles.

-Bulletin d'adhésion-

Nom :

Prénom :

Service :

Branche :

Adresse :

Signature :

A renvoyer au: SNAD-CGT. 56 bvd de Strasbourg Bt A 13003 Marseille.

ou cgt-marseille@douane.finances.gouv.fr

- Caserne des Douanes de la Joliette -

On ne peut pas parler de la Caserne de la Joliette sans évoquer l'institution douanière d'inspiration mutualiste appelée Masse, créée par ses personnels. Née en 1791 en même temps que la Régie des Douanes qui supplantait la Ferme Générale, cette première forme de mutualisation du logement commença par être une caisse commune permettant aux douaniers de se pourvoir en armement et équipement, compte tenu de la modicité de leurs émoluments, puis se chargea (bien avant la naissance des mutuelles et de la sécurité sociale) des frais médicaux, pour finalement se préoccuper (1838) d'assurer aux agents des douanes un logement à bas prix, seul rôle que la Masse joue encore, bien qu'imparfaitement, aujourd'hui.

C'est en 1861 que, sur décision ministérielle, le Directeur des Douanes de Marseille, M.GASC, acheta un terrain de quatre hectares dans le quartier de la Belle de Mai pour regrouper **dans un casernement spacieux l'effectif des Brigades de la Joliette** (d'où le nom de la caserne).

Le montant de cet achat fût de 672.000 francs de l'époque.(1)

Déjà en 1854, lors de la cession par l'Etat des terrains de l'ancien lazaret du quartier d'Arenc, 8.545 m² avaient été conservés pour la construction d'une caserne des Douanes mais le projet avorta faute d'une contenance suffisante pour y loger tous les **agents inférieurs des Brigades**.

Le 18 février 1862, les formalités d'acquisition du terrain de la Belle de Mai terminées, les difficultés commencèrent, car les problèmes de nivellement multiplièrent rapidement par deux le prix d'achat. En effet les constructeurs durent aplanir en partie la colline du Racàti et construire un énorme mur de soutènement, encore visible aujourd'hui à l'angle formé par les rues du Sud et Pierre Leca (2), sous l'actuelle Faculté de Médecine.

De plus, un terrain sans servitude d'accès n'étant d'aucune utilité, l'administration dut remettre à la Ville les parcelles destinées à servir de voies publiques : Rues du Sud, de l'Est et de L'Ouest, (aujourd'hui respectivement : Rue (du Sud et) du Père Thérobe (3), rue de Crimée et rue Pierre Leca, que l'on peut donc considérer comme faisant partie de notre patrimoine administratif), pour se retrouver finalement propriétaire d'un terrain restant de 24.000 m² qu'elle avait payé en totalité 1.453.124,94 francs provenant pour 748.892,33 francs du budget et pour 704.232,61 francs du « Boni » de Masse, c'est à dire de la cagnotte des douaniers (4).

Il fallu néanmoins attendre presque quarante ans pour que la construction soit enfin autorisée (loi de Finances du 3 juillet 1900) et les premiers coups de pioches donnés, fin 1901, par les maçons piémontais. ; l'inauguration, elle, n'eût lieu qu'en 1903...

C'était une construction moderne, dotée du confort de l'époque et logeant plus de 2.000 habitants dans des conditions sinon optimales tout au moins supérieures à celle des maisons alentours (5).

L'exiguïté toute relative du terrain pour un si grand nombre d'habitants fit qu'on **demanda à la hauteur ce que la surface ne pouvait donner**, les immeubles étaient de 5 étages et la hauteur sous plafond de 3 mètres.

La bâtisse actuelle ne donne qu'une vague idée de la construction neuve qui alignait 17 immeubles d'habitations avec infirmerie, pharmacie, buanderie, épicerie, lavoirs, bains douches, réfectoires, buvette, cantine, salle des fêtes, salle de billard, bureaux et école maternelle, le tout ouvrant sur une cour d'honneur de 3.720 m² **se prêtant particulièrement aux exercices militaires.**

Enfin, du point de vue esthétique, la façade principale sur le boulevard de Strasbourg, avec sa porte d'entrée et ses deux portes latérales, dénote toutefois dans sa sobriété d'une certaine recherche architecturale.

Le haut relief qui orne la porte donnant sur le porche représentant Neptune (dieu de la mer) et Mercure (dieu des voyageurs, des commerçants et des voleurs) sur fond de trafic maritime, illustre les noces plus que bimillénaires entre Marseille et la Méditerranée. Cette allégorie dépeignant, dans un espace restreint, l'essentiel de la vocation et du rôle de la Douane ainsi que la destination du bâtiment.

Elle est l'œuvre d'un sculpteur de talent, Raymond SUDRE, second Grand Prix de Rome et deuxième médaille du Salon.

Guy DIAZ

- (1) **Franc de 1862**: Pour avoir une idée de la valeur faciale, toujours supérieure à la valeur métal, la pièce de 1 franc contenait alors 5 grammes d'argent.
- (2) Frère de douanier, tué lors des combats pour la libération de Marseille le 21 Août 1944.
- (3) Surnommé le « curé des gitans » dans le quartier voisin de la Villette.
- (4) En 1899, la rétrocession de ce terrain aux Domaines amena le Parlement à reconnaître, pour la 1^{ère} fois au profit de la Masse, un droit mitigé de propriété sur les biens acquis avec les deniers de la collectivité.
- (5) Tout à l'égout, W.C., eau courante (du canal pour le ménage, filtrée pour la boisson, chaude grâce à un ingénieux système utilisant le fourneau de la cuisine du réfectoire des célibataires !), paratonnerres et éclairage des cours et parties communes au gaz.

N.B.: Les phrases en caractère gras sont tirées de textes d'époque.