



## Union Syndicale des Douanes-FO

GT LCF  
Jeudi 7 mars 2024  
Compte-Rendu

Madame CLEOSTRATE, sous-directrice JCF préside la séance accompagnée par ses chefs de bureau JCF2 et JCF3 et leurs adjoints.

**L'USD-FO est représentée par Laurent-Théo JOLY, Thomas VIDAL et Joël JAEGER.**

Deux points sont à l'ordre du jour :

- 1) le déploiement du dispositif ICS2. Bilan et perspectives 2024/2025
- 2) la politique des équipements de détection non intrusive (scanners/LAPI)

En propos liminaire, **l'USD-FO souligne** la pauvreté des documents présentés par l'administration pour des sujets majeurs et très actuels de notre administration. Nous regrettons que des points à l'ODJ du GT LCF du mois d'octobre dernier ne soient pas repris aujourd'hui. **L'USD-FO s'interroge** sur la méthode et la doctrine d'emploi sans compter la formation, les emplois nécessaires et la réelle pertinence des camionetas.

**L'USD-FO attire** l'attention de l'administration sur la Cellule de levée de doute de Marseille. En effet, celle-ci n'aura aucun rôle à jouer dans le dispositif ICS2, c'est donc la suppression définitive de la CLD de Marseille que la DG projette. La DG laisse ainsi les agents de cette cellule dans l'incompréhension et le dépit ! **L'USD-FO et les agents de la CLD, qu'elle représente, n'acceptent pas cette décision, ni sur le fond, ni sur la forme !**

**Sur le fond**, nous avons tous les arguments pour accompagner la CLD du Havre en vue de relever le défi d'ICS2 dans le domaine maritime. Ces derniers ont été présentés à Mme Braun Lemaire lors de l'audience syndicale à Marseille en décembre 2023. Les agents de la CLD de Marseille ont cru naïvement que la directrice générale, à l'époque, les avait entendus.

Le seul argument qui leur a été opposé c'est l'exigence imposée par la Commission Européenne d'avoir un point d'entrée unique par pays pour ICS2. Force est de constater que la France ne respectera pas cette contrainte. Cette argumentation est donc difficilement acceptable.

**Sur la forme**, les agents de la CLD de Marseille ont le sentiment d'avoir été dupés par l'administration depuis près d'un an. Alors que la DG réfléchissait sur la pertinence de leur maintien, nous n'avons eu droit durant toute cette période qu'à des bruits de couloir, des informations lapidaires, souvent contradictoires, et des questions restées sans réponse.

Tout semblait joué d'avance : la CLD de Marseille devait disparaître sans jamais pouvoir défendre son bilan et ses perspectives. Ses agents n'ont jamais été conviés aux réunions préparatoires à ICS2. Pourtant, localement, il leur a été annoncé dès le mois d'octobre qu'il fallait qu'ils se préparent à revenir en H24, en vue d'intégrer ICS2.

La fiche préparatoire illustre parfaitement le mépris que l'administration peut porter à ses agents : pas un mot, pas une phrase, pas un paragraphe sur la CLD de Marseille. Malgré tout elle a encore prouvé toute son utilité et son implication en participant à un contentieux de presque 3 tonnes de cigarettes il y a deux semaines grâce à un hit ICS.

**L'USD-FO exprime également toute sa solidarité** aux collègues de la CLD du Havre qui eux, viennent d'apprendre qu'ils vont récupérer toute l'activité de la CLD de Marseille, en plus d'une charge de travail découlant d'ICS2 qui va grandement s'alourdir.

**Pour l'USD-FO**, l'administration navigue à vue sur le sujet et ne semble pas mesurer les conséquences de ses choix.

**Les agents de la CLD de Marseille demandent avant toute chose de la considération et exigent en premier lieu de revenir sur la décision d'exclure la CLD du dispositif ICS2. FIN DE NON RECEVOIR de la DG qui annonce un transfert de mission.**





## Union Syndicale des Douanes-FO

### I Le déploiement du dispositif ICS2. Bilan et perspectives 2024/2025

L'administration concède que le programme ICS2 est complexe à mettre en œuvre parce qu'il est le programme douanier le plus intégré et abouti de l'UE ; il préfigure ce que sera le modèle de dédouanement communautaire de demain. C'est le plus gros budget informatique de la Commission Européenne.

La DG reconnaît les bugs et les **dysfonctionnements**. On subit les bugs de la France mais aussi des autres états membres.

**L'USD-FO s'inquiète** des problématiques d'adhérences entre les différents applicatifs et s'interroge sur la méthode de conception de l'applicatif. **L'USD-FO dénonce** l'absence de comité utilisateur à l'instar de ce qui a été fait pour Delta IE ou Antes par ex. ? Beaucoup d'énergie, de perte de temps aussi auraient pu être évités.

La DG assure échanger régulièrement avec les différentes CLD. **Pour l'USD-FO**, ces échanges sont soit stériles soit inaudibles puisqu'on ne prend pas en compte l'avis des agents. **L'USD-FO demande** à ce que l'on donne du sens aux collègues. On doit savoir où l'on va, comment on y va et quels sont les objectifs clairs en matière de ciblage et de levée de doute ICS.

**Sur la CLD de Marseille, la DG annonce que les effectifs resteront et que leur mission évoluera sur le ciblage des manifestes (E-Manifest, ndlr). Elle continuera à effectuer la gestion d'ICS 1 jusqu'à la bascule vers ICS 2 prévue le 2 décembre 2024.**

### II La politique des équipements de détection non intrusive (scanners/LAPI)

Il est prévu de déployer 12 camionnettes scanner sur les ports en priorité Le Havre, Dunkerque et Marseille positionnées au sein même des terminaux il y aura aussi Hendaye et Le Perthus.

Pour la DG c'est un moyen de premier niveau de détection pour lutter en particulier contre le Rip Off. Des moyens de niveau 2 (camions) et 3 (scanners fixes) viendraient compléter le dispositif dans les prochaines années, avec pour objectif d'avoir au moins deux niveaux de contrôle sur chaque port.

En ce qui concerne la méthode de travail, la DG vante une « task force » entre JCF3 et FIN 2, la sous-direction RH et Réseau 2 avec un comité d'experts terrain. Le marché a été validé début mars 2024 et le déploiement aura lieu à compter de septembre 2024.

**L'USD-FO reconnaît et salue** le travail d'investissement des équipes de la DG sur ce dossier. Des « petites mains » souvent dans l'ombre qui agissent sur commande hiérarchique et dont on oublie trop souvent leur importance à traduire les pensées parfois complexes voire légères de certains décideurs.

**L'USD-FO souligne** les points positifs de la politique actuelle de contrôles non intrusifs à savoir :

- la participation des agents à la phase de tests sur les camionnettes pour départager les candidats.
- la formation de nouveaux agents au CAMARI / permis poids-lourds et la création de zones scanners dans les ports.

**Ce sont de nouvelles bases pour un futur réseau de scanners portuaires, avec des matériels potentiellement plus puissants à l'avenir.**

**L'USD-FO note** que la DG admet ne pas être experte sur un sujet aussi technique **et pour l'USD-FO** elle a donc validé ce projet sur une simple intuition ou un choix politique : aucune étude, aucun chiffre sur les résultats des camionnettes dans les pays européens ne nous ont été présentés.

Les arguments avancés par la DG en faveur de la camionnette (rendement, taille de zone, mobilité) vis-à-vis d'un camion scanner ne résistent pas à une analyse sérieuse. En effet, la camionnette cumule les contraintes d'un camion scanner (nécessité d'avoir 1 CAMARI, 1 permis PL, 4 agents pour fonctionner et une zone d'opération) pour des capacités moindres.

**Pour l'USD-FO**, la méthode employée pour le choix initial du moyen, sans concertation avec les OS et les agents de terrain, interpelle et inquiète. En effet, dans un contexte où la criminalité organisée se développe dans les ports européens et français, on comprend que **l'objectif réel des camionnettes est avant tout de combler « les trous dans la raquette » en attendant des moyens de détection plus lourds.**





## Union Syndicale des Douanes-FO

La DG compte avant tout sur la phase d'expérimentation qui suivra le déploiement des trois premières camionnettes pour modifier la doctrine d'emploi et effectuer un recalibrage des effectifs.

**L'USD-FO rappelle** la nécessité d'affecter des effectifs suffisants pour la bonne réalisation des contrôles scanner et notamment l'ouverture des conteneurs présentant une anomalie, problématique rencontrée actuellement sur le port de Fos.

**L'USD-FO s'interroge sur l'attribution future d'effectifs alors que ceux-ci ont été prélevés sur des unités existantes et que la dynamique actuelle est plutôt à rendre des emplois...**

**L'USD-FO pointe du doigt** l'état actuel des 4 unités scanner en France, qui fonctionnent en vase clos : aucun échange entre les unités en matières d'images et de savoir-faire n'est organisé, absence d'une banque d'images scanner nationale, absence d'harmonie en matière de rémunération, absence de formation douane à l'imagerie sur fret maritime et routier... la liste est longue ! A ce sujet, la DG reconnaît et identifie un immense travail à réaliser pour que les scanners se structurent et commencent à travailler en réseau. L'objectif recherché serait la création à terme d'une communauté sur le modèle des cibleurs portuaires.

Enfin, **l'USD-FO demande** la reconnaissance des opérateurs scanners en tant que spécialistes à part entière, afin d'obtenir une reconnaissance de la spécificité du travail, de la qualification et du savoir-faire des agents.

La DG répond qu'il y a une expertise au Havre qui doit être reconnue mais que parler de spécialité est pour l'instant prématuré.

**Le sujet reste ouvert à la sous-direction RH et pourrait être amené à évoluer dans les prochains mois, en parallèle du déploiement des camionnettes.**

**>>>Point indemnitaire CAMARI :** la DG rappelle que : Camari ACF+NBI 160€ 10 points cat B et ACF 136€ +10 NBI cat C

La DG annonce qu'il va y avoir un appel de marché sur les scanners portatifs et reviendra sur le sujet lors d'un prochain GT. Pour info, la DG informe les OS que les camions SMS seront davantage présents dans les ports.

**L'USD-FO s'étonne** de la venue de notre ministre au Havre le même jour où se tient le GT **et s'insurge contre la communication ministérielle à tout-va et sans concertation préalable des OS. Les collègues en ont plus qu'assez d'être des variables d'ajustements gouvernementales avec une vision stratégique certes louable mais des moyens de gagnes-petits.**

**L'USD-FO salue** l'internalisation de la solution LAPI en Douane, chose qui n'était pas acquise, l'intérieur lorgnant très souvent sur notre dispositif. Cette pérennisation et le plan qui en découle vont dans le bon sens que ce soit pour la DNRED comme pour l'ensemble de l'administration, car le renseignement est bien l'affaire de tous et ce moyen de captation a fait ses preuves et **pour l'USD-FO**, il devait être renforcé.

**L'USD-FO s'interroge** sur la place de l'IA en Douane et ce que cela va impliquer tant sur les effectifs que sur les possibilités de contrôle et moyens de détectations non intrusifs et demande la tenue d'un GT dédié à l'IA qui est accepté par la DG et sera programmé prochainement.

### En résumé...

Un GT poussif où nous n'avons pas toujours obtenu des réponses à nos questions. Souvent évasifs sur des dossiers a priori encore sensibles ou complexes, **l'USD-FO reste perplexe** sur la pertinence des camionnettes notamment sur la doctrine d'emploi et le cadre réglementaire. S'il faut saluer une fois encore l'investissement des équipes JCF pour aller chercher des budgets européens ou via la MIDELCA, parfois avec « les dents », l'emploi de cette manne budgétaire, la méthode de sélection des moyens choisis nous laisse encore dans le brouillard.

Sur ICS2, dans l'attente du cadre réglementaire précis et d'une mise en œuvre moins chaotique sur les prochains « release », **l'USD-FO regrette et dénonce** la décision de la DG de fermer boutique ICS à Marseille pour suivre l'exigence de la Commission. Encore fois, nous plions devant Bruxelles et sacrifions de la cohérence et un peu de notre sécurité sur la façade méditerranéenne. **L'USD-FO veillera** à ce que les nouvelles missions de ciblage de la CLD de Marseille (*qui changera de nom*) viendront non seulement pérenniser les emplois et contribueront à la sécurité du territoire...autrement.

