

VENDREDI 12 JUILLET 2024

AUDITIONNÉ PAR LA COMMISSION DES AFFAIRES EUROPÉENNES, LE DG ANNONCE UNE AUTORITÉ DOUANIÈRE EUROPÉENNE !



1/2



Le 17 juin dernier, le Directeur Général des douanes a été auditionné devant la commission des affaires européennes du Sénat. Au cours de la séance, il a abordé différents sujets qui semblent révéler ses futures idées directrices, offrant un aperçu plus détaillé sur le « projet Colas » pour la Douane.

Nous devons admettre la perspicacité de notre dirigeant principal concernant l'état de notre administration. Il est maintenant nécessaire de saisir en détail les orientations qu'il envisage d'implémenter dans un avenir proche, même s'il est encore trop tôt pour connaître les intentions des futurs gouvernants.

De son intervention, nous retenons les tendances suivantes : **la préservation du réseau des BSI, une possible refonte des procédures, l'intégration prochaine de l'IA pour assister les agents dans la sélection des contrôles en fret express, la prise en compte de l'augmentation de la menace, l'accent mis sur la protection des agents et le besoin d'adaptation continue face à l'évolution des flux.**

Et surtout, la création d'une autorité douanière européenne. Mais kesako ? Ce sera un point essentiel à soulever rapidement avec le principal intéressé, tout comme **l'avancement des travaux pour garantir l'anonymisation de tous les actes** (AG, CO et SU) et, bien sûr, **le niveau des ressources attribuées à la DGDDI** pour relever ces défis.

Vous pouvez consulter la restitution complète de son intervention, un document d'une dizaine de pages, sur [le site du Sénat](#). Pour vous en convaincre, nous vous proposons quelques morceaux choisis et concentrés, ci-après, concernant l'avenir proche de notre administration.

HORIZON 2030



Florian COLAS (FC) : En cette année 2024, nous nous trouvons presque à la fin de la période du contrat d'objectifs et de moyens 2022-2025. Notre administration commence à se projeter et fixer des objectifs à l'horizon 2030, en tenant compte des différentes tendances qui affectent l'exercice de ses missions (NDLR : en OP/CO, le dédouanement, la régulation et la police des flux licites, en SU, la lutte contre les divers trafics illicites). Nous avons identifié **cinq tendances majeures qui pèsent sur l'évolution de nos métiers** :

L'augmentation très substantielle des flux à gérer, qu'ils soient déclarés ou illicites. Le nombre de colis importés est passé de 170 à 410 millions entre 2022 et 2023.

La sophistication des circuits logistiques. Il peut y avoir toutes sortes de fraudes sur des produits licites, mais cette sophistication se retrouve aussi du côté des procédés criminels, très élaborés.

L'adversité croissante à laquelle nous faisons face dans le cadre de nos activités : notre sécurité est menacée, que ce soit lors des contrôles, qui sont de plus en plus violents, ou lors des opérations de plus en plus nombreuses menées par les organisations criminelles pour récupérer des marchandises saisies dans des zones d'entrepôt ou dans des locaux des douanes.

L'adaptation permanente des flux, l'action de la douane provoque aujourd'hui une recomposition très rapide des flux logistiques : lorsque la pression s'accroît, les flux se décalent et se déplacent vers d'autres plateformes logistiques.

La porosité des flux. Dans l'économie légale, certains opérateurs privés sont en fait les faux-nez d'États souverains, qui cherchent à acquérir des technologies et font de la prédation. La porosité s'exprime aussi à travers une forme d'infiltration du commerce légal par l'argent du crime.

L'IA AU « RENFORT » DES CONTRÔLES OP/CO ?

FC : Quand 410 millions de colis sont reçus, disséminés sur l'ensemble du territoire dans des entrepôts, il importe d'avoir une capacité de détection et de contrôle efficace. Les critères de provenance sont utilisés mais ils ne sont pas suffisants. **Nous sommes actuellement en train de développer le « scanning » des colis dans l'entrepôt avec des algorithmes de détection de l'image.**

LE RÉSEAU DES BSI DÉFENDU...

Le transport routier est sans doute l'un des grands défis auxquels nous sommes confrontés. Le fret maritime ou le fret aérien ont des points de passage obligés que sont les grandes plateformes (port ou aéroport), ce qui facilite l'action et le contrôle. En revanche, le transport routier est beaucoup plus éclaté. **Nous nous reposons donc beaucoup sur notre réseau de brigades dites de sécurité intérieure**, qui maillent tout le territoire, et pas seulement les zones frontalières.



LA CRÉATION D'UNE DOUANE EUROPÉENNE ?

FC : L'approfondissement de la coopération européenne est un levier majeur pour répondre à tous les défis évoqués. Le mécanisme même du marché unique implique que les frontières extérieures soient contrôlées de manière assez homogène d'un pays à l'autre.

Cette coopération européenne est en forte recomposition actuellement du fait de la réforme de l'union douanière et, notamment, de la révision du code des douanes de l'Union européenne. La réforme de l'union douanière devrait contribuer à la création d'une plateforme Data Hub, un entrepôt de données qui n'existe pas encore aujourd'hui. La seconde nouveauté résidera dans la mise en place d'une autorité douanière européenne. Cette réforme est largement initiée par la France. Il n'y a pas d'interconnexion des systèmes aujourd'hui, c'est pour cette raison que cette réforme de l'union douanière est essentielle.

Le dernier volet de la réforme préfigure ce que pourrait être l'une des missions de la future autorité douanière européenne, à savoir le renforcement de la coopération des administrations douanières sur les plateformes portuaires. Le Northern Range ou « rangée nord-européenne », qui va grosso modo de Hambourg jusqu'au Havre, concentre à travers cinq à dix grandes plateformes logistiques l'essentiel des flux internationaux qui entrent sur le territoire européen.



UNSA DOUANES : 6 RUE LOUISE WEISS - BÂTIMENT CONDORCET - TÉLÉDOC 322 - 75703 PARIS CEDEX 13 / UNSADOUANES@GMAIL.COM / TÉL. : 0766321859 / 0617097262

VERS UNE REFORME DES PROCÉDURES ?

Une intervenante : Ma question porte sur la coordination du travail des douanes avec celui des forces de l'ordre. Les agents, après avoir intercepté un camionnette transportant du tabac, m'expliquaient ne pas savoir quelle suite serait donnée à cette affaire une fois les trafiquants remis entre les mains des forces de l'ordre.

FC : Ce sujet, essentiel, me tient particulièrement à cœur. Aujourd'hui, les cadres juridiques d'intervention des administrations sont très segmentés et très étanches (...) effectivement, le champ d'action de la douane est très circonscrit. La découverte douanière clôt l'action de la douane : PV de constatation, saisie de la marchandise, éventuellement placement en retenue des personnes avant le passage possible à une phase judiciaire. Auquel cas, les règles de la procédure judiciaire s'imposent, dont le secret de l'enquête, ce qui limite la possibilité pour nous d'avoir des retours et de coopérer davantage dans la suite de l'enquête.

Cette distinction est très française et on la retrouve assez peu à l'étranger, où l'on considère que, les services de l'État œuvrant tous dans le même sens et dans un cadre juridique défini, leurs actions peuvent se superposer et se compléter. Ce n'est pas que nous voulions nous détacher de notre cœur de mission ; l'idée est simplement de savoir ce qu'il advient des investigations que nous menons. Cela nous permettrait d'en tirer des conséquences, en orientant et en ciblant mieux nos contrôles.

UNE EFFICACITÉ MISE SOUS PRESSION

FC : Nous faisons face à de nombreux défis, le premier d'entre eux étant celui du maintien de l'efficacité de nos contrôles. La douane étant un passage obligé pour toute marchandise entrante ou sortante, elle est devenue un véritable « couteau suisse » de la police des marchandises.

On a assisté à un transfert de charges de certaines administrations spécialisées vers l'administration des douanes, comme la mise en œuvre du mécanisme d'ajustement carbone aux frontières, dont nous serons le premier opérateur. La douane est désormais une police de la marchandise à laquelle il incombe de vérifier, au moment du passage des marchandises, une foultitude de réglementations.

Le second défi que nous devons relever tient à l'optimisation de notre potentiel opérationnel. Nous sommes lancés dans une véritable course technologique : le contrôle n'est efficace aujourd'hui que s'il est très approfondi et cela peut prendre une demi-journée, voire une journée entière pour vider intégralement un conteneur.

Nous cherchons en outre à résoudre le problème de la sécurité de nos implantations et de nos agents, et à préserver notre réactivité opérationnelle, puisqu'il faut adapter nos dispositifs de contrôle à la nature très volatile des flux.

