

Section du Havre

**Stups :
Entre fantasme et aveuglement!!!**

De la Typologie des contrôles LCF au HAVRE (Acte II)

La convocation de trois collègues chez le Directeur régional, liée aux péripéties d'un contrôle au sycoscan, soulève des interrogations sur la politique des contrôles au sein du POC.

Pourquoi contrôler des conteneurs à destination de Rotterdam ?

Nos homologues des douanes néerlandaises seraient-ils défaillants que nous nous sentions obliger de vérifier nous-mêmes leurs conteneurs sans demande expresse de leur part ?

Ouverte en 2005 la ligne maritime entre le Surinam et les Pays-Bas via Le Havre n'avait entraîné à l'époque que peu de contrôles par rayons X (3 à destination de Rotterdam), tout en faisant l'objet d'une surveillance étroite de la part du service.

En 2006, c'est 57 conteneurs qui ont pris la direction du scanner havrais. Actuellement nous en sommes à 20 (en comptant les 3 mois d'indisponibilité du sycoscan).

Quelles raisons expliquent une telle augmentation ?

Nous avançons **une première hypothèse : la déclinaison de la LOLF.**

Les indicateurs en matière de saisie de stupéfiants dans les conteneurs au Havre sont au plus bas depuis plusieurs années. Malgré un niveau de risque peu élevé, tout est bon pour atteindre « la valeur cible » .

L'équipe dirigeante pousse à la mise en place d'opérations au niveau de la cellule de ciblage et, au niveau des contrôles, n'hésite pas à mettre en concurrence les équipes cynotechniques, voire les équipes de vérifications. Un résultat doit à tout prix sortir avant la fin de l'année. Voilà où peut conduire l'idéologie des chiffres!

A-b-e-r-r-a-n-t !

Car c'est nier la qualité du travail des douanes néerlandaises, voire mettre en péril leurs investigations en cours. En outre, **pour satisfaire les objectifs arbitrairement fixés par la DG et les DI, c'est faire exécuter le travail par des agents sans moyens techniques appropriés** (nous attendons toujours **l'installation de Paletscans dans les hangar 27 et Pélican, ou mieux encore l'acquisition d'une version mobile**), alors même que ces outils ont fait leur preuve chez nos homologues du Range Nord. Ce serait pourtant bien un exemple de professionnalisme à suivre.

Une autre hypothèse serait la mise en concurrence des services douaniers entre les pays membres de l'Union Européenne. Mais ne serait ce pas plutôt entre ports d'Europe?...avec ses répercussions sur leurs administrations douanières respectives. Faisons donc un petit rappel statistique.

Classement des ports européens en milliers de TEU pour 2005:

1er : Rotterdam = 9287

2ème: Hambourg = 8088

3ème: Anvers = 6482

...

10ème: Le Havre = 2119... (Apparemment, nous ne jouons pas dans la même cour).

Les scores de ce trio de tête ont cependant leur revers : ces places portuaires sont les têtes de ponts des organisations criminelles internationales depuis des décennies. **Et malgré les succès remportés en matière de LCF par nos homologues de la mer du Nord les trafics illicites se portent très bien.** Augmentation des saisies ne signifie pas coût d'arrêt.

Au delà de la question d'atteindre des objectifs déconnectés de la réalité, nous sommes atterrés du battage médiatique autour du port du Havre depuis quelques temps.

Nous songeons particulièrement à une émission diffusée à la télévision le 1er avril, consacrée au trafic d'héroïne en Afghanistan, et qui finissait, on ne sait pourquoi, sur une séquence de dernière minute au Havre, hypothétique point d'entrée de cette substance en Europe. La théâtralisation frisait l'apocalyptique.

Sur la base de quels faits s'appuie une telle vision ?

De manière générale, l'excès de médiatisation des saisies, outre le fait qu'il amène à s'intéresser d'un peu trop près à nos méthodes et moyens, ne contribue pas à donner une image réelle de l'activité portuaire havraise et des bonnes volontés qui l'animent, tant au niveau public que privé.

En tout cas un phénomène est confirmé: l'explosion des flux, en provenance d'Asie, de marchandises à faible valeur ajoutée, à destination d'une myriade de jeunes sociétés de la région parisienne.

Lorsqu'elles n'ont pas volontairement choisi de décharger leurs marchandises à Anvers, il apparaît qu'elles privilégient souvent la procédure NSTI plutôt que le dédouanement au Havre, place jugée trop rigoureuse pour ses contrôles.

Mais, dans un contexte d'invasion de produits contrefaits en Europe, ou encore de menaces sanitaires, qui pourrait blâmer les pratiques de la plate-forme normande ?