

## Déclaration liminaire CSAL reconvoqué du 05/01/2026

Le port de Jarry est le terminal à conteneur français de la Caraïbe possédant le trafic conteneurisé le plus important. D'ailleurs, les évolutions entamées vont doubler cette capacité, passant 120 000 à plus de 250 000 EVP (Équivalent Vingt Pieds).



Mais ce port représente aussi l'une des places les plus prisées par les narcotrafiquants afin d'expédier plusieurs tonnes de cocaïne depuis ces dernières années. La croissance exponentielle du niveau des constatations réalisées au cours de cette année en sont une preuve irréfutable. L'UNSA tient à rappeler que les ports de marchandises sont historiquement le terrain de jeu de la Douane. L'UNSA salue donc la création de la Cellule de Renseignement et de Ciblage Maritime.

Eu égard à l'ampleur qu'a pris **le port de Jarry** dans le « **business plan** » du narcotrafic, il était plus que temps d'apporter une réponse et démontrer que la douane n'a pas totalement abandonné la LCF en milieu portuaire en Guadeloupe.

L'UNSA se félicite de la création de cette cellule qu'elle a défendue depuis tantôt auprès de la direction. De plus au regard des résultats et des niveaux des saisies sur le vecteur fret aérien, l'UNSA revendique toujours la création d'une cellule de ciblage fret alliant des agents des deux branches.

Toutefois, ne nous y trompons pas ! **Le retard accumulé depuis la création de la BSE de Baie-Mahault** sur le sujet portuaire, malgré quelques avancées, reste encore à combler.

Ainsi, la CRCM s'inscrit parfaitement dans la mission LCF en milieu portuaire et a donc vocation à alimenter en cibles les contrôles SMBI. Cependant, l'UNSA rappelle un point non résolu concernant **l'aire de contrôle SMBI**, qui demeure **une zone amodiée par le GPMG**. Donc une zone dont la Douane ne bénéficie **pas de l'exclusivité** !

En outre, nous parlons d'un port dont la sensibilité stratégique n'est plus à démontrer dans l'exécution de nos missions LCF et de protection du consommateur. Aussi, l'UNSA vous soumet quelques interrogations.

Première interrogation : Comment a-t-on pu créer une cellule dite de ciblage en restant à effectif constant ?

**La BSE de Baie-Mahault compte aujourd'hui 28 agents (source RUSH) pour 30 effectifs prévus.** Parmi ces agents, sont repris une collègue absente depuis près de 10 ans du service (depuis la BSE de Pointe-à-Pitre) et une collègue promue Inspecteur qui va donc quitter le service. **La ponction de 4 agents pour la CRCM et la mobilisation quasi exclusive ( 3 services /semaine) de 15 agents pour le SMBI entraînent de fait un transfert de la charge de travail sur les effectifs restants (soit 7 agents, commandement compris)** car les autres missions demeurent.

Deuxième interrogation : Comment a été réalisé le recrutement des agents de cette cellule ?

En effet, le mystère demeure sur le mode de recrutement. **À ce jour, aucune enquête n'a été publiée ni en local, ni en national !** Qu'à cela ne tienne, nous ne serons pas avares de détails, car la transparence semble ne pas avoir droit de citer. Peut-être est-ce le pré-carré de quelques-uns ?

Troisième interrogation : Qu'en est-il de la formation pour professionnaliser le ciblage portuaire en Guadeloupe ?

L'UNSA attend un plan de formation pour **l'ensemble des collègues de cette cellule** qui s'attache à sortir de la seule pratique empirique. Au passage, l'UNSA soumet à votre jugement l'opportunité d'un échange in situ au port du Havre. Ceci afin de permettre à nos collègues de s'imprégner des bonnes pratiques.

Et enfin, notre dernière question : A-t-on enfin accès au système d'information de la CMA-CGM ?

L'UNSA ne comprend pas qu'une entreprise, fût-elle l'un des plus grands armateur du monde, s'oppose à une administration régaliennes. La CMA-CGM étant l'acteur majeur sur ce terminal, le ciblage ne saurait être complet et efficace sans un accès contrôlé et exclusif Douanes au SI de ce mastodonte du transport maritime

En somme, l'UNSA estime que cette nouvelle entité intégrée à la BSE existante est de bonne augure pourvu que la maîtrise des éléments et la montée en charge adviennent plutôt rapidement, car l'évolution du trafic n'attendra pas que la Douane se décide enfin à investir ambitieusement le Port de Jarry, cet immense boulevard trop longtemps abandonné aux organisations criminelles.