

LA DRACHE...



Section Interrégionale de LILLE

DR : Picardie - Dunkerque - Lille



Le bulletin d'information syndicale de l'UNSA Douanes

N°10 - juin 2017



Groupe de travail dédouanement du 13 juin 2017 à Lille : impact des mesures de la création du SGC et du dédouanement centralisé.



Ce groupe de Travail (GT) s'inscrit dans un cycle annuel, débuté en juin 2016 dans notre interrégion et qui doit se prolonger jusqu'à la mise en œuvre complète du dédouanement centralisé national (DCN) prévu pour 2019.

Comme l'année dernière, la direction a établi des statistiques relatives aux opérations de dédouanement validées dans delt@D et présentées dans un des bureaux de l'interrégion.

Ensuite, elle évalue le taux de ces déclarations qui pourraient ne plus être présentées dans ces bureaux, consécutivement à la création d'un DCN géré par le Service des Grands Comptes (SGC), par un pôle d'expertise ou par un autre bureau principal (BP) extérieur à la DI des Hauts-de-France (HdF).

A cela s'ajoute la possibilité d'apprécier l'évolution de 2015 à 2016.

Pour rappel, le DCN est une nouvelle procédure offerte aux opérateurs depuis l'instauration du CDU en mai 2016, qui permet de dissocier le lieu de présentation d'une déclaration du flux réel des marchandises déclarées. Ainsi, un bureau principal (ou le SGC ou encore un centre d'expertise) reçoit toutes les déclarations d'un même opérateur, il traite les contrôles documentaires et supervise les éventuels contrôles physiques dans les différents bureaux du territoire national, rattachés à la procédure. C'est ce qu'on appelle le « contrôle prescrit ».

Dans son introduction, le directeur interrégional a rappelé son souhait d'avoir, à travers ce GT annuel, une instance permettant d'observer les évolutions du dédouanement pour tous les bureaux d'opérations commerciales des HdF.

Pour cela, il veut s'appuyer sur une méthode d'analyse homogène et approuvée par les participants de cette réunion afin de mettre à jour les tableaux qui seront proposés chaque année.

A terme, cet outil doit permettre aux chefs de service d'anticiper les besoins matériels et humains ainsi que les formations nécessaires aux agents.

Toutefois, il insiste sur le fait que l'information présentée ne débouchera pas sur l'organisation d'un comité technique local en 2017 avec des modifications de structures et des variations relatives aux Emplois de Référence (ER).

Enfin, il se félicite d'avoir observé une « reconquête du dédouanement » par des gains de DCN enregistrés dans la DI des Hauts-de-France.

Les organisations syndicales ont ensuite pris la parole sur l'aspect général de cette démarche. Toutes sont intervenues en premier lieu sur la **méthodologie employée pour générer les statistiques ; celle-ci ne semble pas suffisamment fiable.**

En outre, la présentation qui en est faite dans les bureaux ne permet pas de faire remonter les éventuelles discordances avant la tenue du GT.



Sur ce point, les représentants de l'UNSA Douanes ont demandé qu'une autre méthode soit employée :

- établir un cahier des charges commun par la DI ;
- confier la réalisation des tableaux aux différents services concernés ;
- valider les tableaux élaborés par les bureaux au niveau régional par les CROC ;
- consolider les résultats au niveau interrégional avant leur présentation en GT.

Un autre sujet a été relevé par plusieurs organisations concernant les évolutions à venir : **l'administration ne propose pas de nouvelle stratégie pour le métier de dédouanement.**

Quel sera l'impact du DCN sur l'aspect contrôle des marchandises ?

Comment fonctionner en réseau pour partager les informations, répartir les contrôles ?

A ce jour, très peu de contrôles sont initiés par des PRODC (ex PROPDU) et des flux de marchandises, visités « régulièrement » jusque ici, échappent complètement aux bureaux de contrôle (BC).

Par conséquent, les agents manquent de perspectives sur l'organisation et l'activité de leurs différents services.



Les représentants de l'administration partagent notre ressenti, mais ils expliquent cette situation par une volonté de la direction générale d'observer les évolutions engendrées par le DCN avant de se positionner sur un schéma de travail en réseau.

De nouveaux plans de contrôle seront produits et leurs thèmes seront répartis entre les différents bureaux de contrôle des marchandises, rattachés à un même DCN.

Après ce premier tour de table, chaque représentant des directions régionales a été invité à faire un point sur sa circonscription.

La DR d'Amiens (un BP à Amiens et deux BC à St-Quentin et Compiègne)

Les chiffres ont été présentés dans les trois bureaux par le DR et le chef du PAE. La tendance baissière affichée pour ces bureaux se poursuit en 2016, mais elle pourrait s'inverser, **notamment pour le BP d'Amiens, car des DCN conséquents devraient se mettre en place.**

Quant aux BC de **St-Quentin et Compiègne**, la tendance devrait au minimum se stabiliser en 2017.

La DR de Dunkerque (deux BP à Dunkerque et Arras, un BC à Boulogne et Dunkerque Energie)

Là encore, les tendances établies en 2015 se confirment pour 2016 : **le BP d'Arras** voit son activité augmenter pendant que les trois autres bureaux sont en baisse.

Le directeur de Dunkerque s'inquiète de la concurrence possible venant du port d'Anvers et souhaite consolider toutes les PDU (procédure de dédouanement unique) actuelles en DCN. Toutefois, le bureau de **Boulogne** pourrait retrouver une activité soutenue quand le « brexit » sera effectif. Quant au bureau de **Dunkerque**, son port demeure un point d'entrée conséquent sur le territoire national. Ainsi, il conservera toujours une grosse activité de contrôle.



Le directeur régional de Dunkerque a d'ailleurs plébiscité notre souhait de voir une adaptation des critères de performance (à l'instar des indicateurs « miroirs » établis en SU) afin de valoriser le travail des bureaux de contrôle. Il a enfin rappelé que ces BC, qui possèdent encore la connaissance des flux, doivent être associés à l'élaboration des plans de contrôle des DCN.

L'UNSA est alors intervenue sur les problèmes liés à la « Performance ».

En effet, pendant que le nombre de contrôles s'effondre pour les flux en DCN, l'administration maintient des indicateurs, tels que les F1, F2 et F23-1, que les services doivent combler pour justifier leur activité.

A moins de reporter cette mission de contrôle sur les opérateurs restants hors DCN, ce qui serait injuste pour eux, il devient nécessaire de repenser les critères dits de performance, voir en créer sur de nouveaux thèmes comme la coopération entre bureaux.



Concernant les PGP (pôle de gestion des procédures), nous avons relevé une tendance forte qui consiste à reporter une partie de l'activité du SGC et des centres d'expertise vers les **PGP locaux**. C'est ainsi que les

agents doivent réaliser des agréments de locaux pour des DCN qu'ils n'ont pas à gérer dans leur porte-feuille !

Cette contrainte, chronophage et cumulée à un manque de personnels, réduit d'autant leur disponibilité pour les entreprises dont ils ont effectivement la gestion.

Enfin, nous avons rappelé que l'étude faite aujourd'hui repose sur un pan de l'activité de dédouanement. Même s'il est important, il ne reflète pas la tendance globale du dédouanement.

Pour exemple, le BP de Valenciennes a connu une hausse du dédouanement global de 3 % entre 2015 et 2016.

La DR de Lille (deux BP à Lesquin et Valenciennes)

L'évolution globale à la hausse du bureau de Lesquin est confirmée. De nombreuses PDU ont été transformées en DCN et des options importantes sont prises sur ce bureau (à concrétiser en 2017). **Le bureau de Lesquin pourrait devenir un bureau majeur au plan national.**

A l'inverse, **le BP de Valenciennes subira effectivement une perte de trafic mais nettement moins importante que celle présentée.** En effet, des erreurs ont été relevées sur les documents de travail : des flux ont été soustraits en double et d'autres, à ajouter, n'ont pas été comptabilisés. Ces erreurs s'expliquent notamment par le fait que des grandes sociétés confient leurs opérations de dédouanement à des déclarants. Ainsi, il faut une maîtrise du trafic local pour retrouver les déclarations concernées.

De plus, comme pour le BP d'Amiens, plusieurs DCN sont en préparation sur Valenciennes.

Au final, la baisse abyssale annoncée de 44 % pour ce BP pourra se limiter à seulement 5 % du trafic, **soit une variation bien peu suffisante pour remettre en cause la structure de ce bureau.**



Tout cela ne sera pas sans conséquence pour la DR de Lille qui verrait son trafic augmenter de près de 14 % ! Ce qui amène les représentants du personnel à s'interroger sur le fait qu'aucun centre d'expertise n'ait été installé dans le Nord, siège de grands groupes dans les secteurs de la grande distribution et de l'automobile.

En conclusion, ce deuxième GT sur le thème de l'impact des DCN dans l'interrégion aura surtout servi à mettre en avant **la difficulté d'avoir une méthodologie fiable. Face à ce constat, deux solutions ont été amenées durant la séance : il sera nécessaire au DI d'en retenir une pour l'année prochaine. A défaut, le GT prévu pour 2018, qui commencera à établir de vraies tendances, risquerait d'être houleux.**

En matière d'emplois, le DI a insisté sur le fait qu'aucune décision ne découlera de cette réunion pour 2017.

De toute façon, avec un impact global annoncé à 5,5 % de perte de trafic, sans tenir compte des erreurs à rectifier et sans prendre en compte également l'effet prochain du « brexit » (qui ne pourra qu'augmenter le flux de déclarations), nous sommes loin du « big bang » prédit par l'ancienne tenancière de la rue des deux communes ! **Il sera donc difficile pour la DG de s'appuyer sur le DCN pour fusiller de nouveaux emplois en OP/CO dans les Hauts-de-France...**



Changement d'horaires au Tunnel : Les 2X12 heures, c'est possible !



C'était loin d'être gagné, il y a encore quelques mois, lors des groupes de travail (GT) organisés en février et mars. La hiérarchie locale paraissait fermement opposée au changement, malgré une réelle demande de la part des agents qui avaient été officieusement sondés.

Ces GT avaient pour but de faire émerger plusieurs types de cote de service, respectueux des règles qui prévalent en matière d'ARTT (aménagement et réduction du temps de travail) et de sécurité des agents, tout en maintenant la qualité des missions dévolues au Tunnel.

Plusieurs modèles, dont les 2X12 heures, ont été soumis à l'approbation du directeur interrégional (DI) en sa qualité de responsable des personnels.

Nous insistons sur ce modèle des « 2x12 heures » car il nous semble à la fois le plus pertinent et le plus plébiscité par les agents. Il est simple : un jour + une nuit. Exemple : lundi 7h-19h et mardi 19h jusque mercredi 7 heures puis trois jours de repos avant de reprendre un même cycle le samedi 7/19 et dimanche 19/7, etc. Ce rythme régulier présente notamment l'avantage d'offrir de la visibilité au long terme sur sa cote. En outre, il évite de « repiquer » sur une nuit après avoir déjà réalisé une vacation du matin.

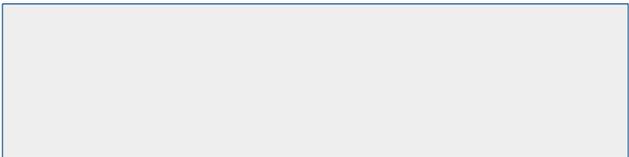
Au final, le DI a retenu cinq modèles de cote de service pour les soumettre au vote des personnels. Ces cinq modèles sont les suivants :

1. la cote actuelle (après-midi, matin/nuit le lendemain) ;
2. les 2x12 heures ;
3. la cote en 3x8 heures ;
4. la cote actuelle « bis » (une demi-équipe en après-midi + nuit le lendemain et une demi-équipe en après-midi + matin le lendemain et 8/16 le jour suivant) ;
5. la cote actuelle « ter » (une demi-équipe en après-midi + matin/nuit le lendemain et une demi-équipe en après-midi + matin le lendemain et 8/16 le jour suivant)

En cette période déjà hautement électorale (!), les agents du tunnel ont pu également se prononcer pour un nouveau régime horaire (ou pas !) avant le 4 mai, date du dépouillement.

Chaque brigade est considérée comme une entité à part entière et fonctionnera sur le régime de son choix, indépendamment des autres.

Pour chaque brigade, nous vous présentons ci-après les résultats de la consultation.

<p>Tourisme BSIST1, pour un total de 44 votants :</p> <ul style="list-style-type: none">• 26 en faveur des 2X12 ;• 17 en faveur de la cote actuelle ;• 1 vote blanc ; <p>soit 59,10 % des suffrages exprimés en faveur des 2X12 heures.</p>	<p>Tourisme BSIST2, pour un total de 47 votants :</p> <ul style="list-style-type: none">• 30 en faveur des 2X12 ;• 16 en faveur de la cote actuelle ;• 1 en faveur de la cote actuelle « ter » ; <p>soit 63,83 % des suffrages exprimés en faveur des 2X12 heures.</p>
<p>Fret Ferroviaire, sur un total de 28 votants :</p> <ul style="list-style-type: none">• 25 en faveur des 2X12 ;• 2 en faveur de la cote actuelle ;• 1 abstention ; <p>soit 92,59 % des suffrages exprimés en faveur des 2X12 heures.</p>	<p>Pour la BSIG, le résultat ne permet pas de dégager une majorité forte car, pour un total de 42 votants :</p> <ul style="list-style-type: none">• 19 en faveur des 2X12 ;• 23 en faveur de la cote actuelle ; <p>soit une majorité à 54,76 % qui ne désire pas le changement de côte.</p> <p>Le statu quo va donc prévaloir dans cette unité, mais cette majorité fragile doit amener l'administration à rester vigilante sur le bien-être des agents.</p> 
<p>Fret routier, pour un total de 64 votants :</p> <ul style="list-style-type: none">• 45 en faveur des 2X12 ;• 18 en faveur de la cote actuelle ;• 1 en faveur de la cote actuelle type « ferro » (cote actuelle avec un décalage d'heure) ; <p>soit 66,17 % des suffrages exprimés en faveur des 2X12 heures.</p>	

Globalement, les chiffres parlent d'eux-mêmes ! Les agents du TSM (Tunnel sous la Manche) se prononcent majoritairement en faveur des 2X12 heures.

Ce régime sera expérimenté à compter du mois de septembre et pendant quatre mois (jusqu'au 31 décembre 2017). A la fin de cette période d'essai, un nouveau vote sera organisé afin de valider définitivement, ou non, le régime des 2X12 heures.

La BSIG ne connaîtra aucun changement ni période d'essai. Elle conserve le rythme après-midi, matin/nuit.

Toutefois, la hiérarchie locale semble affectée par le choix des agents et manifeste un certain mécontentement. Elle exige une absolue rigidité de fonctionnement durant la phase test : aucune décote ou recote et aucun arrangement horaire !

Serait-ce une « punition » infligée aux agents pour avoir retenu une cote que rejetait la hiérarchie ? Car c'est bien ainsi que le perçoivent les personnels.

Non, répondent les chefs. Pour leur part, cette rigueur est nécessaire pour assimiler la réalité des 2x12 heures.



Pour l'UNSA Douanes, notre position sera claire. Il est normal que chacun s'investisse, agents et encadrement compris, durant cette phase de test.

La cote de service doit être réalisée de manière à concilier les obligations professionnelles et les attentes personnelles.

Néanmoins, les responsables des cotes devront composer avec les absences légales et les contraintes que cela engendre.

D'autre part, il est évident que si cela devait tourner à la « psychorigidité » au-delà de la phase test, nos représentants sauront intervenir pour défendre tout agent qui ferait l'objet d'inégalité ou de discrimination.

+ solidaire l'Unsa !