



EN DIFFÉRÉ DU CTR DES 2 ET 3 OCTOBRE :

UN POINT SUR LE BREXIT

1

LE RETOUR DE JEAN BART ?

Ce corsaire, icône chaque année des joyeuses bandes du carnaval de Dunkerque, est connu pour avoir bataillé contre les anglais au 17^e siècle. Certes, Français et Anglais ont mis fin depuis longtemps à leur conflit (quoique ?), mais la décision des britanniques de quitter « l'Europe » marque la fin de l'union douanière. Le ministre de l'Action et des Comptes publics, M. Darmanin, s'est rendu dans les Hauts-de-France ce mardi 2 octobre afin d'annoncer le dispositif prévu pour le Brexit.

Et de Dunkerque à Calais, il n'y a qu'un « Pas » que le ministre a franchi pour aller à la rencontre des personnels OP/CO et SU de Dunkerque, Calais et Boulogne afin d'aborder avec eux notamment la formation des agents et l'organisation des unités CO et SU sur le littoral.

Le ministre a ensuite tenu plusieurs réunions avec la Préfecture, les différentes administrations concernées par le Brexit, les opérateurs des ports et du Tunnel sous la Manche (TSM), les élus locaux, etc.

Le Directeur général adjoint (M. Thillier) était présent aux côtés du ministre. Il a donc pu nous rapporter les différentes annonces ministérielles pendant le second jour du CTR.

2

LA SITUATION ACTUELLE

L'Angleterre, le Pays de Galles, l'Ecosse et l'Irlande du Nord, regroupés au sein du Royaume-Uni (RU) doivent sortir de l'Union Européenne (UE) le 29 mars 2019. Une phase de transition est possible jusqu'au 31 décembre 2020 si un accord est conclu avant le 29 mars prochain entre l'UE et le Royaume-Uni concernant les modalités de sortie de l'Union par les britanniques.

A ce jour, aucun accord n'a été signé. Un prochain rendez-vous est prévu le 18 octobre entre les différentes parties pour s'entendre, avant une ultime échéance au conseil européen de fin d'année.

Dans ces conditions, il est délicat pour les états concernés d'organiser leurs services douaniers. Le RU pourrait rester dans l'union douanière jusqu'en décembre 2020, ou non, proposer un accord de libre échange, ou non. Bref, il faut se préparer à toutes les éventualités.

3

LES MESURES EN COURS

Parmi les quelques certitudes, si on peut parler ainsi, **le RU a demandé son adhésion au système du « Transit commun »** (décision au 15 décembre) avec une possibilité de mettre en place des avis de passage simplifiés ou automatisés. De la même manière, un **accord de reconnaissance mutuelle de sécurité et sûreté pour ICS** est en bonne voie.

Enfin, l'administration lancera une campagne de sensibilisation auprès des opérateurs afin de les inciter à mettre en place des DCN pour les exportations vers les îles britanniques. Ces trois mesures ont pour but de faciliter le trafic commercial.

4

LES PROJETS ANNONCÉS

Toutefois, il n'est pas possible de contraindre les entreprises à s'engager dans les modes de fluidité des échanges cités précédemment. Il faut donc prévoir des lieux et espaces de contrôles sur le territoire français. C'est un réel problème car il n'existe quasi aucune réserve foncière dans les ports ainsi qu'au TSM.

Le ministre a donc annoncé **la création d'un nouveau bureau d'opérations commerciales qui sera implanté entre le port de Calais et le TSM.**

L'organisation, les effectifs, les moyens matériels et immobiliers et le régime de travail ne sont pas encore déterminés. Le BFCI déjà en place sur Calais ne sera pas impacté par cette opération immobilière.

Concernant la **Surveillance**, les **accords du Touquet*** sont toujours d'actualité, mais ils ne concernent que les contrôles d'identité. **Ils devront donc être revus** afin de prévoir les lieux de contrôles douaniers et de taxation des voyageurs.

Les agents déjà sur place dans des BSI locales recevront des formations relatives au travail de BSE. Les prochains CT des Hauts-de-France (HdF) devront définir le format et l'organisation des brigades.

Des appareils de contrôle par rayons X (scanners) seront armés dans les différents ports. Là encore, les agents devront être formés à l'utilisation de ces machines.

5

LES AUTRES SITES CONCERNÉS PAR LE BREXIT

Si les HdF sont fortement impactés par le Brexit, le DG adjoint a indiqué qu'il a ciblé trois autres principaux types de site concerné :

- la Gare du Nord ;
- les PPF maritimes d'Ouistreham, St-Malo et Roscoff ;
- tous les PPF aériens dont les plus nombreux sont situés en Nouvelle Aquitaine.

La DG prévoit donc des aménagements pour l'ensemble de ces services mais n'a pas encore communiqué de mesures concrètes. Nous en apprendrons peut-être davantage lors du prochain GT Brexit programmé au 8 novembre ?

De même, une étude globale sera demandée à toutes les DI afin de déterminer plus précisément quels sont les services impactés par le Brexit au plan national. **Des moyens supplémentaires pourraient donc être proposés dans d'autres bureaux ou brigades que ceux déjà identifiés en Hauts-de-France, Normandie, Bretagne et Ile-de-France.**

6

LES QUESTIONS DES REPRÉSENTANTS DES PERSONNELS

L'UNSA Douanes est notamment intervenue sur la nécessité de ne plus entamer de processus de fermeture de bureau de dédouanement sur l'ensemble du territoire. En effet, s'il faut mettre en place des DCN pour l'export vers le RU, il est utile de préserver ce qui reste du maillage dédié au dédouanement en attendant de connaître les besoins des sociétés exportatrices.

Il faudra également prévoir les effectifs nécessaires dans les PGP et PAE.

A cette occasion le DG adjoint a rappelé qu'il n'y avait aucune fermeture nouvelle de bureau à prévoir, autre que celles déjà en cours.

Nous avons également demandé un éclairage sur **le projet de création d'une brigade à l'aéroport de Beauvais-Tillé**, dixième aéroport français avec près de 4 millions de passagers et de nombreux vols à destination ou en provenance du Royaume-Uni.

L'administration semble effectivement y réfléchir mais se heurte à un problème foncier. La plateforme est en pleine évolution et n'offre plus assez de surfaces suffisantes pour accueillir une brigade. **Le retour à temps complet des gabelous à Beauvais ne semble pas pour demain !**

Quant à la réflexion du ministre sur la possibilité de porter les recrutements dédiés au Brexit de 700 à 900 agents, le DGA n'a pas été en mesure de le confirmer.

D'autres interventions durant la séance ont permis de mettre en exergue **la grande difficulté d'organiser la brigade Transmanche à Paris (BSITM)**. Les quais de la Gare du Nord n'offrant pour l'heure aucune possibilité pour aménager des zones de contrôle sécurisées. Idem pour la détaxe.

Quant aux **bornes PABLO**, si l'administration en a commandé en nombre pour les différents lieux de frontière, il lui faut à présent obtenir des autorisations auprès de chaque gestionnaire concerné avant de les installer.

7

GLOIRE À CÔ-PINARD !

Au final, ces quelques annonces démontrent certes que l'administration s'organise comme elle le peut à l'événement Brexit, mais que de très nombreuses interrogations et incertitudes demeurent. Il faut donc se préparer au réarmement (complet?) des frontières pour le 30 mars prochain, tout en se gardant une marge de souplesse en cas d'accord d'ici là : l'équation est complexe !

Si le DGA ne peut ouvertement l'admettre, nous pensons clairement que personne dans l'UE, comme au RU, ne saurait être prêt au 30 mars 2019. Il va nous falloir une sacrée dose de flegme, *of course*, ou retrouver un Côté-Pinard afin d'affronter ce joyeux bazar !

De plus rien ne nous permet actuellement d'avoir une visibilité réelle sur les moyens en effectifs que cet événement nécessitera. L'histoire ancienne et récente nous a appris que les ministères et DG successifs voyaient toujours en la matière le minimum vital et pas autre chose.

Ainsi les chiffres annoncés, même évolutifs ne sont étayés par aucune étude sérieuse ; en tout cas pas divulguée.

Donc nous appelons à la plus grande méfiance !

**Accords ou traité du Touquet :*

Après la fermeture du centre de la Croix-Rouge de Sangatte fin 2002, la Grande-Bretagne, qui n'appartient pas à l'espace Schengen, voulait interdire le passage de ses frontières aux non-ressortissants de l'Union européenne ne possédant pas de visa. Les accords du Touquet, conclus le 4 février 2003 lors du 25ème Sommet franco-britannique, prévoyaient alors de renforcer les contrôles d'identité (et non pas les contrôles douaniers) aux frontières entre la France et le RU avant d'être étendu à la Belgique en 2004.

Le texte a eu pour effet un « déplacement de la frontière britannique » de Douvres (Royaume-Uni) à Calais (France). Ainsi, des bureaux de contrôle d'immigration communs, dits « juxtaposés », ont été installés dans les ports de la Manche et de la Mer du nord, notamment à Calais, Boulogne-sur-Mer et Dunkerque côté français et à Douvres côté anglais.

En vertu de ce décret, Paris ne peut donc pas légalement laisser les migrants traverser la Manche.

Entre 2009 et 2014, d'autres accords ont été signés. Désormais, la Grande-Bretagne finance les contrôles et la sécurisation des sites de transit dans le Calaisis. En échange, la France contrôle l'immigration clandestine vers l'Angleterre, y compris aux abords du tunnel sous la Manche.

