

# LA DRACHE...



Le bulletin d'information syndicale de l'UNSA Douanes

## Section Interrégionale des Hauts-de-France

Amiens - Dunkerque - Lille

N°23 - février 2019

### Groupe de Travail « Brexit »

Compte-rendu de la séance du 4 février 2019 à Lille

### La préparation des services douaniers des Hauts-de-France



Ce lundi 4 février 2019, s'est tenu au siège de la Direction Interrégionale, un groupe de travail dédié au Brexit. Il intervient en suite des CTR (Comité Technique Réseau) des 17 et 25 janvier derniers à la DG et avant le prochain CTSD (Comité Technique des Services Déconcentrés) prévu le 12 février à Lille.

Le DI a souhaité la réunion de ce Groupe de Travail (GT), car elle lui offre l'occasion de préparer sans ambages le sujet du Brexit, prévu au CTSD du 12 février, avec les Organisations syndicales (OS).

Le directeur indique que le but de cette réunion n'était pas de faire un remake des CTR, mais de se pencher sur les conditions matérielles dans lesquelles les renforts « Brexit » vont arriver. Il précise également que le prochain CTSD sera consacré à la création de missions et de services pour exercer ces missions, mais que ce ne sera en aucun cas un CT dédié à l'organisation des services ; il renvoie ce thème au second semestre pour prendre en compte les événements postérieurs au 29 mars.

Pour la Direction Générale (DG), l'enjeu est de faire face à une situation de « No Deal », c'est-à-dire que les collègues disposent d'installations et qu'ils soient présents et formés. Mais le DI voit des fragilités dans le processus visé à Montreuil :

- en ce qui concerne le « SI Brexit » (Système d'Informations Brexit), dans le cadre de la « frontière intelligente », il est à craindre que l'informatique ne soit pas opérationnel ;
- le calibrage du « SI Brexit » a été pensé pour des poids-lourds ayant réalisé les formalités de dédouanement en amont. En l'absence de celles-ci, ils sont automatiquement dirigés en circuit orange, ce qui risque d'engorger l'aire de contrôles. À l'export, cela pose moins de problème, l'opérateur pouvant être invité à faire préalablement les formalités.



*La frontière intelligente : Ce dispositif repose sur le rapprochement des plaques d'immatriculation des camions lues à l'entrée et à la sortie des infrastructures de transport (tunnel sous la Manche, port, ferries, etc.) avec les informations douanières préalablement renseignées, afin de déterminer quels camions doivent faire l'objet d'un contrôle.*

Après ces propos introductifs, la délégation UNSA lit sa déclaration (voir en page 3). Le DI reconnaît qu'elle reprend l'ensemble des problématiques du Brexit et rebondit sur le sujet du logement.

En effet le 7 février 2019, une réunion est prévue entre les représentants de la douane et la maire de Calais, car l'offre EPA Masse est limitée.

Le DI souligne que l'administration « a travaillé d'arrache-pied » depuis septembre 2018, alors même que les volumes d'effectifs et les besoins en infrastructures qui en découlent n'étaient pas encore connus.

Malgré ces efforts, les permis de construire pour toutes les nouvelles installations concernées n'ont été signés que fin janvier, ce qui est bien trop tard ! Quant à Eurotunnel, le groupe indique qu'il sera prêt pour le 29 mars, mais le DI veut disposer des locaux dès le 22 mars afin d'installer sereinement les agents.

Concernant les renforts, ceux prévus en termes d'effectifs de référence (ER) dans le cadre du Brexit se chiffrent à 164 agents (170-6 que la DI a déjà dû rendre dans le cadre des économies budgétaires !!!). Ces emplois ont donc été soustraits dans les bureaux : 1 à Arras, Compiègne et Saint-Quentin ; deux autres au CODT (Centre opérationnel de la Douane Terrestre) qui fonctionnait déjà avec un déficit de 2 agents ; enfin, un seul emploi en AG qui n'existait déjà plus, a été supprimé des ER.

À terme, c'est 267 agents qui devraient être déployés au fur et à mesure des sorties de stage.

Ci-après, vous trouverez le détail des différents sites concernés par le Brexit dans notre interrégion.

### **1) BSE Lille Ferro**

**Cette nouvelle unité** sera constituée de 50 agents, tous Paris-spé dans un premier temps. Les emplois seront pérennisés quand le Brexit sera définitif. Elle devrait contrôler les départs de voyageurs dans la gare de Londres de Saint-Pancras, mais pour l'instant, il n'est pas possible de communiquer avec les autorités britanniques, ni avec le gestionnaire de la gare pour ne pas influencer les négociations entre le Royaume-Uni et l'Union Européenne.

En attendant, cette unité fera des **contrôles embarqués de Saint-Pancras à Paris-Nord** avec retour sur Lille en TGV. Les services, de 5 à 10 agents par vacation (selon les simulations de cote de service) seraient de 10 à 12 heures avec des nuitées sur Londres ou Paris. Le but est de couvrir tous les trains, mais pas tous les jours. En fait seulement 20 % des trains seraient contrôlés. Pour les agents, cela se traduirait par **17 vacations en longue durée et une nuit par mois**.

Néanmoins l'objectif à terme (6 ou 8 mois ?) est d'obtenir des locaux à Saint-Pancras pour 6 à 13 agents. Dans ce cas, les agents seraient assujettis à 4 nuits et 3 dimanches par mois en moyenne haute, mais c'est une cote théorique qu'il faudra lisser. Pour les « découchés », le décompte des heures n'a pas encore été arrêté. En ce qui concerne le régime indemnitaire, des réponses seront apportées le 12 février lors du CTSD.

Les 50 agents de cette TGU (Très Grosse Unité) seront **installés dans les locaux de l'ex-BSI de Lille à Mons-en-Barœuil** (environ 220 m²). **Les motocyclistes devront alors rejoindre la brigade d'Halluin-Reckem**. Le DI reconnaît qu'ils étaient bien placés à Mons, mais il ne peut faire autrement. Les motards seront tout de même éligibles à la prime de restructuration.

### **2) Création de la BSE de Dunkerque-Port et maintien de la BSI de Dunkerque**

La BSE sera calibrée à 56 agents et la BSI le sera à hauteur de 45 agents. La BSE exercera ses missions sur le port ; les agents prendront toutefois leur service à Grand-Synthe avec la BSI.

### **3) Création du bureau de contrôle de Dunkerque Ferry**

Il s'agira d'un **service de 25 agents, H24 et 7/7 jours**. Ce sera une résidence spécifique inscrite au TAM, au regard du régime de travail particulier. Au départ, il pourra avoir une fongibilité en matière de personnel entre le tunnel et le port, car c'est le même bureau organisé sur deux sites, mais ensuite les deux équipes seront constituées distinctement.

### **4) Le cas du bureau de Boulogne**

Ce service reçoit des camions concernés par les contrôles vétérinaires et phytosanitaires. Les déclarations peuvent être déposées à Calais. Sur Boulogne, le SIVEP (Service d'Inspection Vétérinaire et Phytosanitaire) est ouvert de 5 à 12 h, alors que le bureau de douane n'ouvre qu'à partir de 7h30. **Le DI proposera du RTS, sur volontariat**, pour le bureau de Boulogne afin d'éviter que les collègues de Calais descendent sur Boulogne.

### **5) Transformation du BFCI en Bureau Principal de Calais**

Le bureau centralisateur de Calais sera **calibré à 31 agents**. Il s'agit du bureau fiscalité contributions indirectes, qui deviendra un bureau de plein exercice. Les locaux, un plateau unique situé au 4<sup>e</sup> étage de l'immeuble Cap Vert, n'étant pas prêts pour le 29 mars, les agents seront en attendant logés à l'étage.

## **6) Transformation de la BSI Calais Littoral en BSE Calais Port**

Ce service de 15 agents va être abondé de 69 agents. Le DI envisage de passer ce service en 3x12 heures.

## **7) Transformation de la BSIG en BSE Calais Tunnel**

Ce service de 25 agents va être abondé de 59 agents. Le DI aurait souhaité que les contrôles se réalisent à Coquelles pour les faire tant à l'import qu'à l'export. Mais la DG n'a pas retenu cette option, à la demande d'Eurotunnel, qui voulait que les contrôles douaniers se fassent dans la foulée de ceux de la PAF et donc à Folkestone (RU).

En même temps, si la solution retenue évite la présence d'une station animalière, côté français, elle est aussi moins souple pour assurer la présence du service.

**Le DI veut le maintien de la prime sûreté.** Le service continuera en effet à passer 25 % de son temps à apporter un renfort sûreté, ce qu'elle faisait déjà à Cheriton (RU).

Pour conclure, le DI nous informe de la mise en place d'un système pour filtrer les poids lourds (PL) sur autoroute (déjà 4 points désignés) afin de les guider sur un parking dans le cas où les chauffeurs n'ont pas de déclaration d'export. Le chauffeur aura alors l'occasion de solliciter son responsable. S'il n'a toujours pas de déclaration, le PL pourra se diriger vers le littoral et embarquer sur le bateau. Au début, les services feront preuve de pédagogie, de communication, voire de sanction, mais à terme les camions sans déclaration risquent de ne plus embarquer.



Pour ce qui est de la formation, la Direction Interrégionale attend toujours de la DNRFP la mallette pédagogique.

**Enfin en ce qui concerne les régimes indemnitaires (nombre de longues durées, pérennité des primes sûreté, versement d'une prime brexit, etc.), le DI va se rapprocher de la DG pour avoir les réponses avant le CTSD du 12 février.**



Lille, le 04 février 2019

## **DÉCLARATION LIMINAIRE** **Groupe de travail « Brexit »** ***Une faillite de nos dirigeants !***

Monsieur le Directeur,

Trop confiants dans la signature d'un accord entre le Royaume-Uni (RU) et l'Union Européenne (UE), prévoyant une période transitoire pour la mise en œuvre effective du Brexit, nos dirigeants ont failli. **Ce n'est pourtant pas faute de les avoir mis en garde !**

La préparation de la Douane à cet événement majeur s'est faite au doigt mouillé tant en termes de formation que de moyens humains et matériels.

Le Comité Technique Réseau qui s'est tenu à la DG le 17 janvier dernier a soulevé plus de questions qu'il n'a apporté de réponses, renvoyant d'ailleurs cette responsabilité au CTSD (Comité Technique des Services Déconcentrés) des Hauts de France qui se tiendra le 12 février prochain.

Nous voici donc dans l'obligation de combler en partie les manquements de vos supérieurs.

En effet :

**Quid des effectifs**, lorsque côté britannique, 3000 douaniers sont formés, pour seulement 700 recrutements supplémentaires côté français, répartis sur trois ans. C'est encore plus inquiétant, vu la faiblesse des dernières sorties de stage pour les Hauts-de-France.

Quant aux mutations anticipées, contraires de toute façon aux intérêts des agents parents d'enfants scolarisés, elles relèvent de l'anecdotique. La DG se targue d'avoir anticipé les besoins en personnels avec les emplois Brexit. C'est se moquer du monde !!! Ces agents n'ont bénéficié que d'un stage « découverte » d'un mois qui ne leur a pas permis d'être opérationnel, faute d'être bien formés, ce que nous avons déjà dénoncé lors d'un précédent CTSD.

**L'UNSA Douanes demande à minima 200 agents de plus, soit un total de 900 recrutements supplémentaires comme le ministre l'a laissé entendre en septembre dernier.**

Quid des infrastructures douanières dont la grande majorité est en état de projet, alors que nous sommes à deux mois à peine de l'échéance du 29 mars 2019. N'oublions pas non plus la situation des PPF (point de passage frontalier) qui n'ont pas de service à demeure comme Beauvais, pour ne citer que le plus important.

Quid sur une nouvelle façon de travailler « la frontière intelligente » qui nous laisse dubitatifs et pour laquelle nous attendons des précisions quant à sa mise en œuvre.

Quid des conditions de travail et du régime indemnitaire qui doit en découler, lorsque l'Administration nous annonce des services OP/CO 7/7 jours et H24 sans compensation !

La question se pose également pour les services de Surveillance, notamment la Brigade de Lille gares, emprise à de fortes contraintes dans l'exercice de ses fonctions, que nous aurons l'occasion d'aborder.

**Sur cette question l'UNSA réclame pour les deux branches d'activités le même régime indemnitaire avec des heures de nuit, de dimanche et jours fériés revalorisées. Il est impensable d'exploiter le personnel OP/CO : l'esclavage a bien été aboli en France le 27 avril 1848 !**

Quid des prochaines formations qu'il faudra dispenser en urgence en espérant qu'elles soient plus pratiques que théoriques. Heureusement encore, l'Administration nous promet qu'elles se feront sur site.

**L'UNSA Douanes propose, sur la base du volontariat et du versement d'indemnités conséquentes, que des agents titulaires en poste dans d'autres services de l'interrégion, viennent renforcer temporairement les nouvelles structures et former ainsi les agents.**

Quid du logement dont nous attendons une offre sociale forte et à la hauteur.

**L'UNSA douanes revendique le versement d'une aide exceptionnelle au logement pendant 3 ans pour tous les agents qui ne pourront pas avoir accès à un logement à caractère social (MASSE, ALPAF, Mairie)**

L'UNSA s'inquiète aussi du déséquilibre entre les services du littoral et ceux de l'intérieur, sachant en plus que l'impact du Brexit sur les bureaux en matière de dédouanement n'a été que faiblement pris en compte.

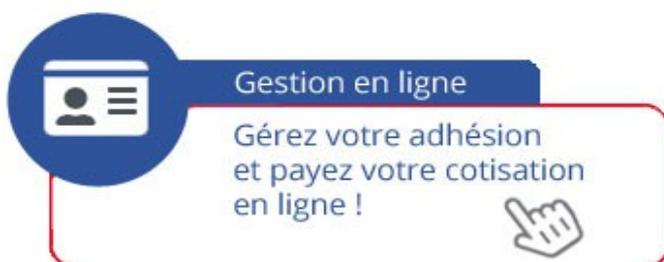
L'UNSA dénonce une fois de plus la fermeture de la Brigade de Beauvais au milieu des années 2000 et de celle d'Abbeville dernièrement ; des dispositifs douaniers pourtant essentiels dans le cadre du Brexit.

Enfin, si l'UNSA Douanes n'attend pas de miracles de ce GT (et du CTSD qui suivra), à la vue de l'absence des moyens que nos dirigeants auraient dû mettre en œuvre bien plus tôt, nous attendons de votre part un soutien et une protection forte envers les agents qui vont subir, comme d'habitude, la foudre des usagers mécontents.

**C'est pour cela que l'UNSA douanes réclame une « prime Brexit » pour tous les personnels, à l'instar du dispositif mis en œuvre à la DGFIP pour la mise en place du prélèvement à la source.**

Retrouvez toute notre information sur le site internet UNSA Douanes, rubrique LES SECTIONS puis HAUTS-DE-FRANCE : <http://www.unsadouanes.fr/>

Adhérez en ligne, avec la rubrique adhésion :



Le site internet de l'UNSA Douanes présente une interface moderne avec un menu de navigation en haut (LES SYNDICAT, LES SECTIONS, LES PUBLICATIONS, LA VIE DE L'AGENT) et une section d'actualités. Les actualités incluent des articles sur la prime Brexit, l'adhésion en ligne, la galerie photographique, le journal des douaniers en tenue, et les retraites des douaniers. Une section de publications régionales est également visible, avec une déclaration liminaire du groupe de travail « Brexit ».