

# LA DRACHE...



Le bulletin d'information syndicale de l'UNSA Douanes

## Section Interrégionale des Hauts-de-France

Amiens - Dunkerque - Lille

N°27 - septembre 2019

### Comité Technique des Services Déconcentrés des Hauts-de-France :

## BREXIT, RAPPORT GARDETTE, LA DOUANE DANS LA TOURMENTE !

Compte-rendu de la séance du 16 septembre 2019 à Lille



Ce lundi 16 septembre 2019 s'est tenu au siège de la DI un comité technique des services déconcentrés (CTSD) consacré une nouvelle fois au Brexit, à la demande de la CFDT qui, ne serait-ce par respect de tous les agents qui ne partagent pas leur sensibilité syndicale, aurait pu informer les autres organisations de l'intersyndicale des Hauts-de-France.

Le récent rapport « Gardette » a été largement évoqué dans les déclarations liminaires de chacun des syndicats présents. (consulter la déclaration de l'UNSA Douanes en page 4 ou sur ce lien : [ici](#))

### Il faut sauver le soldat « fiscal »

Concernant « Gardette », le directeur des Hauts-de-France, président de séance, n'a pas caché son ressenti : la hiérarchie douanière a émis des doutes sur certaines pistes envisagées...

**Pour l'UNSA Douanes, voici des propos certainement très, voire trop modérés !**

Le DI a souligné la nécessité d'une concertation avec la DG, métier par métier et d'une réflexion sur l'accompagnement social (**comprendre que c'est déjà plié pour l'administration !**).

Le DI affirme que ce rapport nous touche forcément en tant que douanier, mais il a une portée bien plus large.

**L'UNSA a fait remarquer que nous sommes certes des douaniers, mais également des contribuables éclairés et en tant que tel, le rapport Gardette se montre fort inquiétant. Nous sommes formellement opposés à la mise en œuvre programmée de ce rapport, tant sur la forme que sur le fond.**

Pour comprendre ce rapport : [lien vers la commission des Finances de février 2019](#)

Les discussions ont ensuite commencé sur le point principal inscrit à l'ordre du jour : le Brexit.

### L'avenir nébuleux des nouveaux agents OP/CO

Le DI a indiqué qu'il travaille avec ses équipes afin d'être prêt pour le Brexit au 31 octobre prochain. Il a bien conscience des problèmes que cela pose aux jeunes stagiaires, notamment en termes de logement, de positionnement familial, etc., puisque ces agents sont affectés temporairement sur d'autres postes (Arras, Lesquin et Valenciennes) dans l'attente d'une affectation définitive à Calais ou Dunkerque. La DNRFP a été également contactée pour assouplir les horaires de formations et en proposer ailleurs qu'à Tourcoing.



## Que se passe-t-il si le Brexit n'a pas lieu au 31 octobre ?

Il peut intervenir au 31 janvier 2020 et dans ce cas la position est maintenue : la politique RH ne change pas, les agents restant mis à disposition dans d'autres services.

Si le Brexit intervient au-delà, et même très au-delà si l'accord ouvre sur une période transitoire de 18 mois ou plus, des discussions s'ouvriraient sur l'affectation des stagiaires dans les structures existantes.

Concernant l'enquête actuelle, si le Brexit est reporté, les agents auront la possibilité de se rayer le moment venu.

A noter que s'il n'y a pas de Brexit, le passage de CO en SU ne peut se faire qu'à travers une demande de changement de branche comme dans tout autre cas actuellement.

Enfin, les agents de la brigade de « Lille Ferro » restent sur le schéma d'organisation actuel en attendant la mise en œuvre du Brexit. Si le Brexit ne devait pas avoir lieu, ils feraient l'objet d'un dialogue social dédié pour déterminer leurs nouvelles affectations.

### Des effectifs nettement insuffisants



Le DI reconnaît que les effectifs du bureau de contrôle de Dunkerque Ferry sont très limités. De ce fait, il a nommé temporairement 5 agents supplémentaires pour ce service, qui comptera à terme 30 agents au lieu de 25 ; l'effectif de référence sera régularisé à l'occasion du prochain Budget Opérationnel de Programme (BOP).

Concernant Lille Ferroviaire BSE, il souligne que les 50 emplois prévus seront justes et qu'ils permettront, au mieux, de contrôler 15 à 20% des trains. Il faut selon lui garder à l'esprit que c'est une solution d'attente entre la mise en place du Brexit et notre installation en gare de Saint Pancras.

Les paris-spéciaux combleront les effectifs manquant pour atteindre l'effectif de référence (ER) en attendant de nouvelles arrivées. Ils seront en nombre suffisant, car la direction interrégionale a déjà reçu d'autres agents mutés entre-temps.

Du point de vue de la Direction Générale et du ministre, l'ensemble des effectifs actuels, consacrés au Brexit, ne constituent qu'une base de travail dans un contexte de rareté de l'emploi public, à mettre à l'épreuve du feu avant d'envisager les ajustements nécessaires. Il est certain qu'il faudrait anticiper (équipes parfois de 4 agents nettement insuffisant au regard des différentes absences possibles : maladie, formation, absence syndicale, congés, etc.), mais d'après la DG, il est plus facile d'augmenter l'ER que de le diminuer.

### Travail de nuit et aptitude des agents

Les comptes-rendus des médecins sur les visites médicales auxquelles ils ont procédé, devaient être transmis au plus tard, le 6 septembre à la direction. Mais en raison des vacances d'été, ces visites n'ont pas toutes été réalisées. Elles devraient avoir lieu courant septembre. Pour l'heure, seuls quatre agents ont été déclarés inaptes. *L'inquiétant, c'est que certains médecins se disent incompetents pour évaluer l'aptitude au travail de nuit !*

Si les ACP2 nouvellement recrutés ne sont pas aptes au travail de nuit, ils travailleront de jour, sans que cela ne remette en cause leur titularisation.

### Un nouvel agent OP/CO sans statut

Nous faisons observer au président de séance que le Brexit a créé un nouvel agent OP/CO, assujéti au travail de nuit et jours fériés (tout comme un agent en surveillance) et qui, pourtant, n'a pas le droit de bénéficier des repos compensateurs (RC) et de la bonification au 1/5ème.

Le directeur, semble partager notre point-de-vue, puisqu'il a souligné l'importance de ce point et demande à ce qu'il soit bien acté au procès-verbal.

**L'UNSA Douanes réclame un statut adapté pour ces agents confrontés à de nouvelles conditions de travail. Nous agissons ainsi par justice et égalité sociale, mais également afin d'assurer aux agents une couverture juridique en capacité de les protéger.**



### Brexit et régime de travail

Pour le DI, la brigade de Lille-Ferroviaire BSE ne peut pas pour l'instant travailler sous le régime des 12 heures, car sa mission actuelle ne correspond pas à celle du Brexit. Le DR de Lille indique qu'il avait transmis l'information aux agents, notamment aux primo-arrivants.

Une cote de service nous a été présentée pour **les bureaux de contrôle de Calais et Dunkerque**. Cette cote instaure des cycles de 6 jours, c'est-à-dire 4 jours de travail + 2 RH, ce qui peut amener les agents à faire deux nuits sur une semaine du calendrier. Les RH ne tombent les samedi/dimanche que toutes les 7 cycles. N'étant pas satisfaisante à nos yeux, le DI propose de réexaminer cette cote avec un « Matthieu CO », *bien évidemment au rabais puisqu'il n'y a pas les RC !*

Le régime de travail des bureaux de contrôle de Calais et de Dunkerque est le suivant :

- les vacances sont de 12h (et non 12h15 pour assurer une relève) ;
- les vacances de jour et de nuit sont définies de la façon suivante : 07-19h et 19-07h ou 08-20h et 20-08h. Par rapport aux contrôles sur Boulogne évoqués ci-dessous, le second choix serait le mieux, mais ce sera aux agents concernés de se prononcer ;
- le nombre maximum d'heures d'avance ou de retard par agent est fixé à  $\pm 12$  heures, conformément aux règles de la Convention ARTT, sauf en cas de nécessité de service.



*Pour l'UNSA Douanes, ce système est hors cadre et pose problème. Il doit être revu rapidement en réunion technique en y associant les représentants des personnels, notamment ceux ayant déjà exercé des fonctions de contrôle en 12 heures.*



*A défaut d'un cadre légal mis en œuvre, l'administration s'exposerait à des amendes journalières.*

*Pour exemple, le BOD Surveillance prévoit : « chaque agent de ces unités (SU) y compris l'encadrement doit, en 8 semaines, bénéficier en principe au moins de 3 et au plus de 5 RH tombant un dimanche. »*

**L'OP/CO du littoral serait-il un sous douanier ?**

### **Les spécificités calaisiennes**

Concernant le SIVEP (Service d'Inspection Vétérinaire et Phytosanitaire), **c'est le Bureau de contrôle de Calais qui va gérer les contrôles documentaires, la nuit, à la place du bureau de Boulogne**. Pour ce qui est du contrôle physique SIVEP, le DI est prêt à discuter pour changer le régime de travail de Boulogne, ce qui suppose de dialoguer avec les collègues et de mesurer l'activité douane pendant le temps concerné. En attendant, ce sont les agents de Calais qui descendront sur Boulogne pour procéder à ces contrôles.



Les agents de Calais seront affectés sur le site le plus près de chez eux. Cependant, en cas de nécessité de service et afin d'assurer la permanence des fonctions du bureau de contrôle, ils peuvent, sur ordre du chef de service ou de son adjoint, être amenés à effectuer ponctuellement des contrôles physiques sur l'autre site que celui sur lequel ils travaillent habituellement, avec un délai d'information préalable ne correspondant pas à la veille pour le lendemain, sauf nécessité impérieuse et en accord avec l'agent.

**Quant à la Surveillance, selon la loi sur la mobilité, la sûreté pourrait être déléguée** à un OPJ ou même une société privée comme dans les aéroports en restant toutefois sous tutelle douanière... *donc rien de rassurant en perspective !*

### **Les derniers points « Brexit ».**



**Les bureaux de contrôle de Calais et de Dunkerque** disposeront d'EPI (équipement de protection individuelle) : chaussures de sécurité, gants, chasubles ; par contre pas de casque de prévu pour le moment...

Concernant l'immobilier, sur **le site du tunnel**, les travaux réalisés par euro-tunnel ont fait disparaître les toilettes pour homme. La société a donc proposé un nouveau plan qui prévoit de faire des locaux supplémentaires pour ces toilettes, débordant sur le local de contrôle. De ce fait, un « bocal » pour les contrôles sera accolé à la salle de saisie, ce qui sera plus ergonomique. Les travaux seront réalisés pour le 31 octobre.

L'information a été donnée que le service **IDS (Info Douane Service)** voit ses effectifs baisser, alors que se profile le Brexit. Le DI répond qu'il a demandé des effectifs, mais qu'ils tardent à arriver. Cela peut surprendre quand on sait que 2 postes d'agents ont été ouverts justement pour le Brexit.



## Questions diverses

Le manque de **places de parking à Lille-Gare** : Le DI propose de prendre huit places supplémentaires sur le budget de la DI, mais prévient qu'il peut se faire retoquer par le contrôleur budgétaire.

Selon lui, ces 8 places sont justifiées par le fait que les agents ont une mission prioritaire de sûreté et qu'ils doivent pouvoir rapidement se garer.



L'aéroport de Beauvais-Tillé

L'Effectif de Référence de la **future brigade de Beauvais** sera proposé lors du prochain CTSD consacré au BOP Effectifs. Comme déjà annoncé, l'ER sera pris sur le BOP actuel et donc sur les effectifs d'autres brigades existantes.

Aux dernières nouvelles, les futurs locaux de la **brigade d'Amiens** ne seraient pas livrés avant le 3<sup>e</sup> trimestre 2020, voire la fin 2020. Pour l'instant, le maître d'œuvre est en train de rédiger le cahier des charges.

Il aura ensuite à lancer les appels d'offre auprès des entreprises. Une contrainte demeure au niveau du SAFI-GIM (service des achats, des finances et de l'immobilier – Gestion immobilière ministérielles) qui peut toujours trouver des choses à redire, retardant ainsi la livraison.

**Le port du gilet pare-balles** : Faut-il le porter tout le temps, même en dehors d'un niveau élevé du plan Vigipirate, ou uniquement la nuit ?

Le président propose d'interroger la DG pour une doctrine d'emploi claire.

---

### **Déclaration liminaire de l'UNSA Douanes au CTSD du 16 septembre 2019**

Alors que notre maison commune vient de sortir d'un conflit social sans précédent et qu'elle est confrontée à la direction incertaine que prendra le Brexit, nos dirigeants n'ont pas trouvé mieux que de proposer un énième plan de restructuration dans la logique du PSD qui ne dit plus son nom. Ce néfaste projet est assorti de la perte de 649 ETPT sur 3 ans.

Nous allons bien évidemment évoquer devant vous le rapport Gardette. Et force est de constater que malgré la crise des gilets jaunes, la gouvernance « jupitérienne » n'a pas disparu. En effet pour ce qui est des restructurations dans les administrations fiscales, DGDDI et DGFIP, comme pour la réforme des retraites – sujet en cours –, il semble que les décisions soient prises avant la tenue de ce qui ne peut être qu'un simulacre de concertation. L'UNSA ne cesse de dénoncer cette pratique, contraire à nos valeurs démocratiques.

Or ce rapport est des plus dangereux qui soit, non seulement pour nos missions et nos emplois, mais aussi pour les intérêts financiers de l'État, la sécurité de nos concitoyens et la compétitivité de nos entreprises.

Le transfert de nos missions vers la DGFIP est annoncé sans transfert d'emploi. Cela laisse préfigurer, outre la perte de précieuses compétences professionnelles, un terrible coût humain, non encore mesuré, avec pour corollaire la fermeture de nombreux bureaux de douanes.

La chaîne de contrôle, le cœur même de notre métier, sera encore plus fragilisée. Comment va-t-on sécuriser l'assiette sans déclaration ? Comment va-t-on contrôler sans déclaration ? De quelles manières mettre en œuvre le travail sur un périmètre commun avec deux administrations différentes de par leur culture, leur identité et leur système informatique. Et quelle visibilité, quelle compréhension auront des services fiscaux de l'État, nos concitoyens et les opérateurs.

Il est regrettable de voir que le groupe de travail DGDDI/ DGFIP, qui s'est tenu ce 12 septembre au ministère sur les missions fiscales et le recouvrement, n'a rien apporté de concret sur l'avenir des personnels, les missions et les effectifs, ne se bornant qu'à une présentation technocratique du rapport Gardette.

L'UNSA constate donc que la Douane continue d'être sacrifiée sur l'autel d'une logique budgétaire contre-productive, qui se soldera à n'en pas douter par une désorganisation des administrations fiscales et une menace à terme sur la sécurisation des recettes de l'État comme des services que nous devons à nos concitoyens pour leur sécurité et aux opérateurs pour leur compétitivité. Les seuls bénéficiaires de cette réforme brouillonne à venir ne pourront être que les fraudeurs !



Retrouvez toute notre information sur le site internet UNSA Douanes,

rubrique LES SECTIONS puis HAUTS-DE-FRANCE : <http://www.unsadouanes.fr/>

*Pour nous rejoindre, adhérer,*

**Douanes**

*cliquer ce lien : <http://www.unsadouanes.fr/fr/adhesion>*