



Ce mercredi 6 janvier 2021, un point d'information relatif au Brexit s'est tenu en audioconférence, à la direction interrégionale (DI) des Hauts-de-France, avec les représentants du personnel.

Les prochaines dates de l'agenda social nous ont été annoncées, à savoir un point COVID le 14 janvier et un nouveau point Brexit le 22 janvier.

Le trafic routier

Globalement, le dispositif s'est correctement mis en place. Le système informatique (SI) Brexit s'est déclenché et a filtré comme attendu. Delt@ a été arrêté le 31 décembre 2020 à 22h30 afin de changer le statut du Royaume-Uni (RU), puis a été redémarré le lendemain à 4 heures et ouvert aux opérateurs à 7 heures.

Le trafic à l'importation au 5 janvier 2021 à 14 heures, sur les 3 infrastructures, est évalué à 4100 camions : 50 % pour le tunnel, 40 % pour Calais Port et 10 % pour Dunkerque Port, chiffres pouvant fluctuer d'une journée à l'autre. Les flux ont surtout augmenté hier, avec 1600 camions supplémentaires, ce qui représente entre un quart et un tiers du trafic normal. L'explication se trouve dans la situation sanitaire compliquée que connaît le RU. Les prévisions de trafic dans les prochains jours ne sont guère plus optimistes, mais on s'attend à un retour à la normale d'ici le 22 janvier 2021.



Le trafic à l'exportation au 5 janvier 2021 à 14 heures, sur les 3 infrastructures, dénombre 4900 camions embarqués, dont 800 de plus par rapport à la veille, ce qui ne reflète pas encore le niveau habituel. Les contrôles documentaires et physiques révèlent que des camions franchissent le tunnel à vide (+ de 50% du trafic), ce qui est bien plus que d'habitude.

Les points d'attention retenus par le DI

La nature des marchandises transportées doit être clairement indiquée. À ce jour, cette information, devant être délivrée par les opérateurs, fait défaut. Un simple rappel leur a été fait (pression amicale), mais l'administration compte se montrer plus contraignante dans le cadre d'un plan d'action. En attendant, la fin d'une facilité à l'import comme à l'export, à savoir que les marchandises expédiées avant le 1^{er} janvier 2021 sont considérées comme européennes, va permettre d'éclaircir chez les opérateurs les formalités à accomplir.



Le taux de conformité mesure la part des camions qui ont anticipé les formalités douanières avant le passage à la frontière. Des interventions ont eu lieu sur différents points entre 2 et 4 heures sur les flux à l'exportation en provenance de Belgique et du Sud de l'Europe et il en ressort que 80 % des camions avaient anticipé leurs déclarations. Si ce chiffre est correct pour un début, il sera insuffisant au regard de la hausse du trafic. Il faut donc continuer à informer les opérateurs en France comme à l'étranger.

Certains camions n'ont pas suivi le circuit orange qui leur était imposé. Or, la frontière doit être étanche. Aussi la signalisation va-t-elle être améliorée, notamment sur le port de Dunkerque, et une information va être délivrée aux chauffeurs pendant la traversée.

Des vans à vocation commerciale ne passent pas en circuit fret comme ils le devraient, ce qui fera l'objet d'un travail pour les semaines à venir.

Le transit avec les Britanniques

La commission européenne avait oublié de mettre à jour la liste des bureaux ouverts au transit, ce qui a

été réglé en urgence ce dimanche dernier.

Les Britanniques n'ont pas de bureau de passage pour le transit. Le contrôle lors du passage n'apparaît donc pas dans Delt@ T.

De même, le transit britannique ne permet pas à l'opérateur de changer de bureau de passage.

Ces sujets seront solutionnés prochainement.

Le trafic voyageurs

Avec les fêtes, **le trafic sur l'Eurostar** avait un peu repris (5 à 6 Paris-Londres au lieu des 15 habituels), mais il est depuis redescendu à 3 et il est envisagé de n'en mettre plus qu'un, avec un seul arrêt à Lille. Les contrôles embarqués sont donc difficiles à mettre en place en raison du peu de rotations (les collègues risquent d'être coincés sur Paris).

Beaucoup de voyageurs ne connaissent pas les formalités douanières, constat établi partout en UE.

Pour pallier au manque d'effectif en SU, que nous avons dénoncé, RH3 a affecté 28 paris-spé pour le 1^{er} janvier 2020 sur Calais Port, Dunkerque Port et le Tunnel et 13 autres sont attendus au fret routier (tunnel) pour la mi-janvier. Des agents de Roissy devraient aussi venir en renfort. Le DI a demandé des effectifs supplémentaires pour combler les ER (effectif de référence) insuffisants, même si pour l'heure, l'activité des unités SU sur les flux voyageurs reste réduite en raison de la crise sanitaire. Le 22 janvier prochain, le DI devrait nous apporter des infos sur les arrivées prochaines d'agents au tunnel et sur les autres brigades.



Pour pallier le manque de formation pratique respectivement dans les domaines de la détaxe et du contentieux s'y rapportant, point sur lequel nous avons attiré l'attention de l'administration l'année dernière, une collègue qui mute de Roissy et qui est expérimentée en la matière, assurera les formations pratiques à la DR de Dunkerque autour des bornes Pablo. Des modèles de PV seront aussi récupérés auprès de Roissy. **Mieux vaut tard que jamais !!! Ce n'est pas faute de les avoir prévus !!!** Faut-il rappeler que nombre d'agents n'ont toujours pas reçu la totalité des formations nécessaires à l'exercice de leurs fonctions à l'heure du Brexit +6 jours ?

Infos Douane Service

La note de la DG du 31 décembre 2020 qui prévoyait l'élargissement des horaires de ce service (de 8h à 20h au lieu de 8h30 à 18h) pour répondre aux questions Brexit a entraîné **une réaction immédiate d'opposition de l'UNSA Douanes**, notamment la rédaction d'un tract en date du même jour ([lire ici](#)). Cette note a finalement été suspendue.

Le DI explique que c'est le bureau DG-COM qui chapeaute IDS en termes de fonctionnement métier qui a rédigé cette note, la DI se limitant à la gestion administrative des agents. Un point a été réalisé par DG-COM, la DI et le chef de service d'IDS pour le mois de décembre et les premiers jours du mois de janvier. Il en ressort que ce n'est pas le Brexit qui a engendré une augmentation des appels, puisque sur 9000 réponses données, plus de 200 ne concernaient que ce sujet. La plupart des réponses étaient d'ordre sanitaire. Pour le DI, rien ne justifiait donc un élargissement des horaires. La note était malvenue.

Pour **l'UNSA Douanes**, le manque d'effectif demeure, d'autant plus que ce service s'est vu retiré ses deux « paris-spé » pour les placer dans des « structures fléchées Brexit prioritaires », alors que le nombre d'appels reçus ne cesse de progresser. IDS a reçu 34 % d'appels en + lors du dernier trimestre 2019 par rapport à celui de 2018 (suite à la fusion du site internet de la douane et de prodou@ne fin 2019) et a subi une augmentation de + 35% au dernier trimestre 2020 comparé à celui de 2019. Chaque fois que les services douaniers et la douane évoluent, IDS est directement impacté alors que les effectifs, eux, ne changent pas.

Le DI s'engage à porter une attention particulière à l'activité de ce service.

L'UNSA Douanes souligne le manque d'équipement, notamment de casques, pour ces agents qui sont tous placés en télétravail.

Les représentants UNSA : Florence BAYART, Pascaline BOUBET et Christophe PLANQUE

Retrouvez l'information syndicale de Lille, Amiens,

Dunkerque et des Hauts-de-France sur internet:

<http://www.unsadouanes.fr/fr/HAUTS-DE-FRANCE>

Pour nous rejoindre, adhérer, cliquer sur l'image ci-contre :

