

LA DRACHE...



Le bulletin d'information syndicale de l'UNSA Douanes

Section Interrégionale des Hauts-de-France

Amiens - Dunkerque - Lille

N°51 - octobre 2022

Groupe de travail « BREXIT » :
essentiellement de l'information
Compte-rendu du 24 octobre 2022

Ce lundi 24 octobre 2022, un groupe de travail aux airs de réunion d'information s'est tenu à la Direction Interrégionale des Hauts-de-France (HDF) en présence du chargé de mission Brexit. La délégation UNSA Douanes était composée de Florence BAYART, David CAPITAINE et Christophe PLANQUE.

Au sommaire :

- Le trafic.
- L'évolution du SI Brexit
- Que se passe-t-il chez les Britanniques ?
- La refonte du dédouanement
- Le point sur les effectifs
- Les aspects immobiliers
- La cote de service des BC.



En préambule, l'UNSA rappelle que la Brexit s'est mis en place dans un contexte difficile. Les négociations entre l'union Européenne et le Royaume-Uni ont été longues et à cela s'est ajouté une crise sanitaire qui a impacté le trafic sur fond de contraintes budgétaires qui comprimait les emplois. Aussi ne faudrait-il pas compenser le manque d'effectif présent seulement par des modifications de cote de service.

Le trafic

En 2022, on insiste à une stabilisation du trafic et même plutôt à un léger effritement à l'import et export en nombre de camions. Nous ne sommes pas revenus au niveau de 2019. À cela plusieurs raisons peuvent être avancées : La situation économique particulière au Royaume-Uni, la situation géo-politique et la crise sanitaire. Par contre, il y a de plus en plus de déclarations d'importation en lieu et place des titres de transit, ce qui montre qu'on a su capter le trafic.

Le trafic de la DI des HDF :

- En 2021 : le trafic a explosé à Boulogne et Arras (avec le fret express), a été multiplié par 2 à Valenciennes, progressé à Lesquin et Compiègne (surtout à l'importation). En général, il y a eu plus de titres de transit.
- En 2022 : il n'y a pas eu d'évolution marquée par rapport à 2021. Le trafic s'est stabilisé à Calais et Dunkerque avec des déclarations d'importation en nombre plus important qu'en 2021. Cela est

manifeste au bureau de contrôle (BC) de Calais, qui est le plus gros point de passage sur la côte. Le bureau principal (BP) de Dunkerque a connu une augmentation de 30 à 40 % du nombre de conteneurs en raison d'une activité portuaire plus importante. Pour les autres bureaux, les situations sont plus contrastées. Boulogne a subi une baisse de 20 % en raison d'une contraction des produits de la mer avec le Royaume-Uni (R.U.) par rapport à 2021, mais l'activité reste conséquente (c'est 5 fois plus qu'en 2019). Valenciennes, Compiègne et Amiens ont un trafic stabilisé. Saint-Quentin a vu une légère hausse de son trafic, mais c'est un épiphénomène selon le DI. En 2022, la DI des HDF reste celle qui est la plus dynamique en termes de trafic.

Circuit orange : aujourd'hui encore, au moins 20 % des camions sont orientés en circuit orange en raison de dysfonctionnements informatiques (du côté des opérateurs comme Eurotunnel et les compagnies de Ferry ou de la douane comme avec Delta T sur une journée) ou de défaut d'appairage des sociétés précitées. Des consignes strictes sont donc à leur donner.

L'évolution du SI Brexit

Le SI Brexit, déployé en janvier 2021, a un fonctionnement normal. Le système est stabilisé et connaît de récentes évolutions :

...en direction des services : les agents des bureaux peuvent déposer des commentaires sur les différentes étapes de la gestion des déclarations. Il a également été mis en place un onglet permettant un suivi plus facile de l'ensemble des camions en cours de traversée ou stationnés sur le parking (liste de camions en file orange avec possibilité de classement par statuts et d'exportation des listings). Un nouvel écran, dénommé « Statistique déclarant » a aussi été ajouté dans le SI Brexit dans le but d'aider les services douaniers (PAE/Bureaux) en permettant d'identifier les opérateurs qui semblent, à plusieurs reprises, ne pas avoir respecté complètement le processus de la frontière intelligente à l'importation (cas des déclarations multiples sous motif « attente validation déclarant », « Doubleton » ou « MRN en anomalie »).

... en direction des opérateurs trans-Manche : ceci afin de gérer le cas des camions ayant à la fois des carnets ATA et d'autres formalités et de mieux identifier les erreurs d'appairage par la création d'un nouveau statut « non conforme ».

... en direction des partenaires étrangers : pour répondre à leur demande sur la gestion des T2 irlandais.

L'équipe projet a disparu, car la frontière s'inscrit dans la pérennité. Une mission « frontière intelligente et logistique » a donc été mise en place à la DG, et ne concerne pas seulement les HDF. Des réunions, sur un rythme d'une par mois, ont lieu aussi au sein des BC de l'interrégion avec les agents et les opérateurs concernés pour faire remonter les dysfonctionnements et apporter des solutions sur les process comme sur l'informatique. À noter qu'il y a eu dernièrement plus de problèmes au niveau des appairages chez Eurotunnel.

Que se passe-t-il chez les Britanniques ?

Les Britanniques ont choisi une approche par étape. Le 1^{er} janvier 2021, ils ont rétabli les formalités à l'export et le 1^{er} janvier 2022, les formalités à l'import avec le déploiement de leur système de frontière intelligente dénommé « Goods Vehicle Movement Service » (GVMS), qui est une copie de notre SI Brexit. Au tout début du mois de janvier 2022, beaucoup de camions ne déposaient pas de « Goods Movement Reference » (GMR), ce qui entraînait leur refus d'embarquer, car le GMR (équivalent de notre enveloppe logistique) est obligatoire avant l'embarquement. La situation s'est rapidement résorbée et depuis le début du mois de février les refus d'embarquer sont rares.

Le 1^{er} juillet 2022, le R.U. devait rétablir les contrôles en frontière sur les marchandises SPS (sanitaires et phytosanitaires) entrantes, généraliser les pré-notifications pour ces mêmes marchandises et instaurer la déclaration de sécurité et sûreté à l'importation. Mais une pause a été décidée en avril 2022, car les Britanniques n'ont pour le moment pas les moyens humains et matériel, notamment informatique, d'effectuer ce type de contrôle. Ils mènent actuellement une réflexion sur la stratégie de la frontière en 2025, qui serait une frontière digitale. Vers la fin de l'année, on devrait connaître les grandes lignes de ce qu'ils veulent mettre en place.

Pour rappel, dès la fin de l'année 2020, la douane française a mis en place avec ses partenaires britanniques (cabinet du 1^{er} ministre, les douanes britanniques et la UK Border Force) un groupe bilatéral technique chargé d'aborder les questions douanières pratiques et d'apporter des solutions aux difficultés rencontrées des deux côtés de la frontière avec le rétablissement des formalités et des contrôles. Ce groupe intègre aussi les aspects SPS en incluant des représentants de la DGAL et du « Department for Environment, Food and Rural Affairs » (DEFRA). Ce groupe se réunit parfois en sous-groupe bilatéraux en fonction des besoins, notamment sur deux thématiques : le carnet ATA et le transit. Une réflexion est menée sur les moyens de réduire ces carnets, qui passe par une campagne de communication avec DG-COMINT sur la base d'une série de questions/réponses, et sur leur dématérialisation. Une discussion va être engagée avec les Britanniques pour savoir s'ils partagent ces vues. Le transit concerne le bureau principal de Calais qui reçoit des messages IE150 (Demandes de recouvrement) émis par les Britanniques. Ces demandes doivent aller au bureau de destination et non de passage. Cette question a été remontée à TAXUD dont on attend un retour. Un moratoire a donc été établi et si le flux des demandes de remboursement s'est réduit depuis 15 jours, il n'a pas cessé, sans compter celles qui se sont empilées.

La refonte du dédouanement

De nombreuses applications informatiques sont actuellement en phase de déploiement ou de développement comme :

- France Sésame, utilisable au niveau des BP ;
- Delta I/E, pour le traitement des importations et des exportations, est prévu au 2nd semestre 2023 ;
- Import Control System II, permettant aux opérateurs d'envoyer les ENS (déclaration sommaire d'entrée) sur un portail communautaire, est prévu pour 2024 ;
- PNTS qui concerne la phase avant le dédouanement.

Des ateliers BP/BC : il s'agit d'un plan interrégional Brexit dont l'objectif est la consolidation de ce qui a été mis en place (voir ce qui fonctionne ou pas, ce qui n'a pas été pris en compte...). Ce plan s'étale sur plusieurs années. Il est mené avec les agents et piloté par les chefs de division ou de PAE. Ces ateliers donneront lieu à la rédaction de consignes accessibles aux agents CO et SU. Il est même envisagé de créer une base d'information réglementaire dématérialisée.

Il y a 6 ateliers pour 6 thèmes qui se déclinent eux-mêmes en sous-thèmes :

- Gestion des voyageurs : la signalétique, la gestion des vans, les véhicules sur plateaux, le dépôt des marchandises, les colis de fret express, les déménagements et aménagements de résidence secondaire, le contrôle des animaux vivants, les franchises douanières, les denrées alimentaires prohibées, la formation des agents.
- Transit : manière dont les agents peuvent établir des lots (apurement et procédure de recherche), apurement du transit commun et des T2 irlandais, titres de transit non validés dans le système.
- Carnet ATA : expérimentation du e-ATA
- Relation BP/BC : respect de la répartition des compétences dévolues à chacun pour un fonctionnement en synergie, ce qui selon la DR de Dunkerque ne semble pas le cas.
- Gestion en matière contentieuse : les BC gèrent l'immédiateté et les BP, l'avant et l'après. Une note est en cours de finalisation.
- Remorque non accompagnée : il s'agit de mettre en place des processus spécifiques pour des marchandises soumises aux mêmes formalités douanières que lorsqu'il y a un tracteur.

De nouveaux ateliers sont en préparation : droits de port, utilisation et gestion des COD, contrôles des marchandises SPS pour les ports normands pris en charge par le BC Calais la nuit et les week-ends, les réexportations vers le R.U.

Le point sur les effectifs

Le 1^{er} octobre 2022, dans la DI, il y avait **41 paris spé**, 24 CO et 17 SU, dont 23 SU et 12 CO pour la seule DR de Dunkerque. Il faut s'attendre prochainement à perdre une douzaine de paris spé.

En août 2022, 47 ACP2 sont arrivés en HDF (4 CO et 43 SU). Sur ces 43 SU, 20 ont été affecté à Calais, 7 à Dunkerque, 7 à Lille, 1 à Valenciennes, 4 à Amiens et 4 à Nogent-sur-Oise.

25 agents, dont 13 à Dunkerque, **ont réussi le concours de contrôleur**. Leur stage débutera le 20 novembre 2022.

Sur le TAM, selon les estimations, il y aurait plus de départs que d'arrivées, mais ce n'est pas encore matérialisé.

Avec le Concours National avec Affectation Local dans les HDF, ce sont 70 ACP2 SU qui vont arriver dans les services **en août 2023**.

Si le DI garde un œil attentif sur l'évolution des effectifs dans les différents services des HDF, **l'ensemble des OS réclame le retour de la mission de renfort de la BSECT (ex BSIG)**.

Le bureau d'Arras a déjà reçu 2 agents en 2022 et en aura 2 supplémentaires l'année prochaine afin de pouvoir traiter les 2 millions de déclarations de fret express et garantir le fonctionnement de son service tabac.

L'aéroport de Beauvais est arrivé à son trafic d'avant crise et 5 millions de passagers sont prévus pour l'année prochaine. C'est un dossier important à gérer pour le DI.

Les aspects immobiliers

Scanners mobiles et Point de contrôle unique à Loon-Plage : nous réceptionnerons un premier scanner mobile début 2024 et un second on ne sait quand, mais le principe est acquis. Ces scanners nécessitent la même surface qu'un scanner classique et les mêmes formations : permis PL et CAMARI. Le DI assure alors qu'il fera appel à des ER. Le GPMD (Grand Port Maritime de Dunkerque) a eu un retour positif sur le permis de construire demandé pour l'installation à l'entrée en France. Les travaux commenceront début 2023 et devraient être terminés 3^e trimestre de la même année.

BC de Dunkerque : il dispose maintenant d'une salle supplémentaire avec une VMC opérationnelle et du mobilier. La prestation ménage a été signée.

Calais Port, où les travaux de réaménagement ont été réceptionnés : des guichets avec mise en place de pancartes, un modulaire avec une pièce de réunion et du mobilier, de la place pour les vestiaires et plus de surface pour le local social.

Équipements vestimentaires : pour les OP/CO, des brassards et des parkas douanes sont en cours de distribution. Pour les SU, il s'agit des gilets tactiques qui ont été reçus. Des bonnets ont été demandés pour les BC.

Véhicules : le parc a été renforcé à la BSE de Calais Port avec l'arrivée d'une Zoé et d'une Fiesta.

Relance sur les installations : le 26 octobre 2022, visite du littoral par DG-FIN1 pour voir l'ensemble des installations et pouvoir avancer par rapport au BOP et à nos partenaires.

La cote de service des BC

La consultation a été étendue : 6 réunions à la BC de Calais avec 3/4 des agents, 6 également à Dunkerque avec 85 % d'entre eux.

Sur la perception du trafic, il n'y a pas de différence entre celle de l'administration et celle des agents. Concernant la charge de travail, beaucoup de RDE ne travaillent pas la nuit, ni le week-end. Les chauffeurs se présentent le matin et beaucoup le lundi matin. La charge de travail est donc très concentrée le jour.

Malgré deux propositions de l'administration pendant les réunions, les agents souhaiteraient garder la cote actuelle.

Afin de mieux éclairer les agents sur leur choix, l'administration doit rédiger une note reprenant les scénarii possibles selon le régime ARTT choisi (de 35h à 37h30), notamment le nombre de jours 'ARTT, d'heures d'avance ou de jours qu'il est possible d'épargner.

N'hésitez pas à nous faire remonter vos observations, car nous sommes encore en phase de réflexion, le vote devant intervenir avant les vacances de Noël.