

# LA DRACHE...



Le bulletin d'information syndicale de l'UNSA Douanes

## Section Interrégionale des Hauts-de-France

Amiens - Dunkerque - Lille

N°37 - octobre 2020

### GRUPE DE TRAVAIL BREXIT :

### ENFIN NOUS Y VOILÀ !

Direction interrégionale des Hauts de France

15 octobre 2020



Ce jeudi 15 octobre 2020, un groupe de travail consacré au Brexit, s'est tenu à la direction interrégionale des Hauts-de-France. Une délégation UNSA Douanes était composée en présentiel de Mme Pascaline BOUBET et M. Christophe PLANQUE ainsi que de Mme Mélanie DACOSSE, en visioconférence. En préambule, nous avons lu notre déclaration liminaire que vous trouverez en dernière page.

Au sommaire :

- des mesures de contingence ;
- le traitement migratoire des passagers britanniques ;
- le sujet des animaux de compagnie ;
- la gare de Saint-Pancras ;
- la préparation des douanes britanniques ;
- l'information aux opérateurs ;
- personnel et formation
- les bureaux de contrôle de Calais et Dunkerque : régime de travail et mode de fonctionnement ;
- la brigade de Lille Ferro ;
- une annonce de l'intersyndicale des Hauts-de-France.

En propos introductif, le DI nous informe qu'une expertise est actuellement menée avec la coordinatrice de la médecine de prévention sur les masques DIM. En attendant, il est préconisé d'utiliser les masques chirurgicaux.

**Encore faut-il en avoir à disposition dans les services !!!**

Si des marches à blanc ont déjà eu lieu dans l'interrégion normande et plus précisément à Dieppe, dans les Hauts-de-France, contrairement à ce qu'on aurait pu croire, elles ne commenceront que début novembre jusqu'au 13 de ce même mois.

Le 24 novembre 2020, se déroulera un test sur la gestion de crise et un autre en présence du préfet sur la gestion du trafic afin d'évaluer les flux à l'exportation. Le 6 novembre se tiendra le GT Brexit à la DG (Direction Générale). Malgré un emploi du temps chargé, le DI envisage d'organiser un CTSD à la fin du mois d'octobre, suite à une demande de l'intersyndicale du 08 octobre et conformément au règlement des comités techniques.

### Des mesures de contingences

Les négociations arrivant à leurs termes (il ne reste plus que 15 jours), qu'il y ait accord ou non, il n'y aura pas d'incidence sur nos missions : les réglementations douanières et sanitaires s'appliqueront au 1<sup>er</sup> janvier 2021. Néanmoins la commission, composée notamment de la DG TAXUD, pourrait prendre des mesures de contingence sur des sujets ciblés, c'est-à-dire des accommodements où la réglementation communautaire ne serait pas

appliquée. Cette commission va se déplacer début novembre sur les infrastructures.

### Le traitement migratoire des passagers britanniques



Il y a la question du compostage, du visa, du pécule (un voyageur tiers doit justifier de moyens de subsistance), mais aussi de la recherche fichier qui est plus longue pour des passagers tiers tels que seront considérés les Britanniques. Il y a espoir que ces questions soient réglées dans 15 jours/3 semaines.

### Le sujet des animaux de compagnie

Selon le DI, cela pourrait faire l'objet d'une mesure de contingence. En attendant, le R.U (Royaume-Uni) étant considéré comme un pays tiers sans traitement de faveur, l'animal devra être accompagné, avoir une puce électronique, un passeport en cohérence avec celle-ci et le titrage sérique anti-rabique. Les compagnies de transport s'engagent à pré-filtrer les animaux au départ côté anglais : ils seront dotés de lecteurs de puce.

A l'arrivée en France, les contrôles seront aléatoires sur la base d'une analyse de risques, ce qui correspond à un travail normal de vérification. Si l'animal n'est pas « en règle », se pose les questions du stockage et de la possibilité d'avoir les services d'un vétérinaire joignable H24 qui puisse se déplacer. Les solutions vont se mettre en place, mais en tout cas les douaniers n'ont pas vocation à garder les animaux.



En revanche à Cheriton, il ne devrait pas y avoir d'animaux en non conformité avec la réglementation française, d'après le DI. **Comme le souligne l'UNSA, très souvent les animaux ne sont pas déclarés et sont sans papier.** Si tel était le cas, le véhicule et l'animal seront refoulés sur le territoire britannique comme prévu avec Eurotunnel. **Encore faut-il que les contrôles puissent être réalisés !!!**

En ce qui concerne le matériel de contrôle, les services seront dotés de lecteurs de puce, permettant une lecture à distance sans avoir besoin de sortir l'animal de sa cage. **Il serait aussi utile de réfléchir à des EPI (équipements de protection individuelle) tels des gants spécifiques et relancer les formations CHS sur les chiens méchants.**

### La gare de Saint-Pancras



Il n'y aura pas de brigade avant la fin 2021 : les négociations sont encore en cours. Un texte de droit international sur le sujet devra être ratifié par les deux parlements. À Saint-Pancras, la question immobilière et celle de la cote de service viendront forcément se poser. En attendant, les contrôles se feront en embarqués dans les trains.

### La préparation des douanes britanniques

Les Britanniques se sont mis au travail depuis septembre. Schématiquement, ils vont faire en 4 mois ce que nous avons fait en 2 ans en termes d'informatiques, d'infrastructures, de plate-formes de stockage...

Pour l'instant, il n'y aurait qu'un seul bureau de déclaration à Manchester, et des équipes qui feraient quelques contrôles à la frontière. Le R.U envisage d'installer 10 points de contrôle (bureaux de déclaration intérieurs), qui auront pour objectif de ne pas arrêter les flux à la frontière. Leurs formalités à l'exportation seront applicables au 1<sup>er</sup> janvier 2020, alors que celles à l'importation ne le seront qu'au 1<sup>er</sup> juillet.

Il y aura aussi une plate-forme de stockage d'une capacité de 1300 camions à Wellington et un dispositif informatique à Douvres, interdisant à un camion de se présenter s'il n'a pas accompli les formalités export. Les Britanniques auront un outil informatique basé sur la lecture de plaque, le GBSM, proche de notre SI Brexit.

Avant le Brexit, le R.U traitait 50 millions de déclarations, après le Brexit, ce sera 250 millions, soit 5 fois plus. Pour la France, cela représentera une augmentation de 8 %.

### L'information aux opérateurs

Les PAE (Pôles d'Action Economique) sont amenés à informer les entreprises. Des flyers revisités en 8 langues, notamment pour y inclure ICS (Import Contrôle System), seront distribués aux chauffeurs qui se dirigeront et passeront la frontière par les Hauts de France. Le site de la Douane et les réseaux sociaux ont également été revus ; des réunions se sont tenues avec les fédérations de professionnels. Il y a eu des encarts dans la Presse. La

coopération avec les administrations douanières des autres pays a été activée, car 80 % des flux qui traversent la France viennent de l'extérieur.

Des spots télé pour rappeler les formalités à remplir sont envisagés. Les infrastructures (la SANEF et la SNCF) peuvent aussi délivrer des informations, notamment sur leur site sous forme de popups. Ce qui peut être aussi le cas de GOOGLE MAPS.

### Personnel et formation

Les premiers « paris-spécial » sont arrivés au début du mois de septembre. Une équipe miroir, constituée à la demande de la DG, de 17 agents (A+, A et B), dont la vocation est d'effectuer la formation des agents, de mener des marches à blancs et de préparer l'accueil de leurs futurs collègues affectés dans les bureaux de contrôles de Calais et de Dunkerque, est déjà formée et assiste à toutes les formations et les réunions.

Pour les agents déjà présents l'année dernière. Il s'agit de réactualiser leurs connaissances.

Le 16 novembre, 20 agents de constatations stagiaires vont arriver sur le bureau de Calais. Une journée d'accueil, étudiée avec le DR (directeur régional) de Dunkerque, est prévue pour les familiariser avec leur nouvel environnement.

En parallèle, la DG a lancé une enquête pour obtenir des renforts : plus de 200 agents volontaires ont répondu à l'appel. La DG est en cours d'analyse des candidatures. Certains candidats étaient déjà présents l'année dernière. L'affectation de ces renforts aura lieu fin décembre.

Les contraintes sanitaires et le volume important des formations a nécessité de construire un planning de formation qui s'étalera de novembre à décembre avec comme objectif que les agents soient tous formés fin décembre. Les agents, qui étaient déjà là l'année dernière, doivent aussi suivre un cursus complet. Étant sur un poste ailleurs et afin d'éviter de les faire venir par intermittence, ils suivront toutes les formations sur une semaine.



Les structures à l'impact Brexit plus importants (bureaux de Calais et de Dunkerque) sont les premiers servis au détriment des autres. En effet, contrairement au trafic passager à Eurotunnel qui est passé de 20 à 3 millions de personnes, le fret va s'intensifier d'ici la fin de l'année.

Le bureau de Calais, dont l'effectif de référence était fixé à 8, sera évidemment renforcé grâce à la réserve d'une centaine d'agents reportée l'année prochaine. Cette même réserve permettra de combler ce qui aurait été sous-estimé, car selon le DI, il y a certes une estimation au regard de l'analyse du trafic, mais la réalité du terrain est toute autre. L'objectif sera d'être capable d'adapter assez vite l'effectif à l'activité. Des services comme IDS (Info Douane Service) demande déjà des renforts, mais la chef de la FRHL indique qu'il faut que des personnes s'inscrivent au tableau de mutation, ce qui n'est pas le cas jusqu'à présent.

**Il a été rappelé que le temps de formation que ce soit pour les OPCO ou pour les SU est nettement insuffisant au vu de la complexité des missions à venir.** Il n'a été abordé que le renfort en « paris-spé » des OPCO, mais qu'en est-il du renfort des brigades à mission Brexit ? **Rappelons que la totalité de ces brigades n'a pas atteint son effectif de référence.** S'il est vrai que le trafic transmanche est en baisse par rapport à la situation sanitaire actuelle, les missions sont bien présentes et multiples, d'autant plus que personne n'est en mesure de prédire la fin de la pandémie du Coronavirus. **Il faut savoir se donner les moyens pour atteindre les objectifs fixés.**

### Les bureaux de contrôle de Calais et de Dunkerque

**Le régime de travail :** sans compter les jours de fractionnement et d'ARTT (aménagement et réduction du temps de travail), ces agents CO ne bénéficieraient que de 30 jours de CA pour 36 en SU. Ils feraient une moyenne de 39 % d'heures de nuit pour 15 % en SU. De plus, ils n'auraient pas le droit de récupérer leurs jours fériés comme cela se fait en Surveillance. **C'est inacceptable !!!** Au regard des conditions de travail difficiles (ces agents sont notamment astreints à une surveillance médicale annuelle en raison du travail de nuit), l'**UNSA** réclame à minima la récupération des jours fériés et la bonification. D'autant plus que le problème d'attractivité qui se pose déjà sur ces résidences, ne peut que s'accroître avec de telles conditions de travail. Le DI indique que ce sujet sera rediscuté. **Nous ne lâcherons pas !!!**

Le coefficient de 1,25 appliqué aux heures supplémentaires n'est pas supprimé, mais il faudrait que les agents aient la possibilité d'en faire. Le régime de travail actuel mis en place ne le permettra pas.

**Le mode de fonctionnement** : les « paris-spécial » déjà sur place travaillent sur un projet de cote de service en 4, 5 ou 6 équipes selon l'activité et pour que ce soit le moins fatiguant pour les agents. Pour l'instant une cote avec 6 équipes serait la plus adaptée, mais le travail se poursuit sur ce sujet.

La cote, qui nous est présentée, n'est pas équilibrée : il n'y a parfois qu'une équipe sur les jours de forte activité (mardi, mercredi ou jeudi) et deux équipes le samedi. Le DI indique que la cote sera revue.

Des ajustements dans les locaux sont aussi à mener dans le cadre du coronavirus :

- des devis sont en cours pour l'installation de plexiglas à l'accueil ;
- un sens de circulation sera organisé ;
- du gel hydroalcoolique sera distribué aux agents et placé à l'entrée ;
- les locaux sociaux seront réaménagés ;
- le nombre de personnes par pièce devra être affiché et les postes de travail seront distants de 2 mètres.

Au tunnel, dans le centre SIVEP (service d'inspection vétérinaire et phytosanitaire) qui réunira la Douane, la DGAL (Direction Générale de l'Alimentation) et Eurotunnel, des dispositions seront également prises pour éviter aux agents de se croiser.

Les locaux de Dunkerque Ferry ne sont pas les plus grands pour recevoir un nombre conséquent d'agents. Ils vont donc être réexaminés.

A Calais, des agents d'un site peuvent être amenés à renforcer un autre site. Un véhicule de service est prévu à cet effet et les agents prendront toujours leur service sur le site dans lequel ils ont été affectés.

Les bureaux de contrôle assureront le contrôle et la gestion des flux, tandis que les bureaux principaux se chargeront du suivi, notamment contentieux.

En ce qui concerne les marchandises saisies, nous disposons d'un stockage sécurisé à Eurotunnel et au bureau de Calais.



### **La brigade de Lille ferro**

**L'UNSA expose trois sujets qui préoccupent les agents de cette unité :**

— Pour leur grande majorité, ils demandent de repasser en service de 10 heures. Rappelons que cette unité était prévue initialement pour des 12 heures. En attendant la mise en place de sa mission principale (contrôles embarqués dans les eurostars), elle s'était organisée en 10 heures. Or à présent, au motif de la crise sanitaire, les agents font des vacations de 8 heures, ce qui paradoxalement accroît leur présence et donc les risques par rapport à la pandémie (5 à 6 vacations au lieu de 4). Les agents souhaiteraient donc revenir au régime des 10 heures, d'autant que les effectifs (38 agents en réel) le permettent. Le DR dit que la crise sanitaire COVID ne permet pas de revenir à des vacations de 12H sauf si le trafic eurostar reprend à 100 % au 1<sup>er</sup> janvier ; quant au DI, il veut visualiser et ensuite ajuster le régime horaire en fonction de l'activité.

— Si les agents acceptent toutes les missions dans l'attente de pouvoir mener leur mission principale, ils trouvent les contrôles chez Mondial Relay particulièrement ennuyeux et décourageants. Le DR de Dunkerque indique que le fret postal plus intéressant a été réinvesti et qu'il fera le point avec le divisionnaire sur les contrôles à Mondial Relay.

— L'accès au parking est vétuste : La grille est munie d'une chaîne et d'un cadenas pour en sécuriser l'accès. Pour un(e) agent(e) seul(e), descendre de son véhicule pour manipuler un cadenas et une chaîne dans une relative pénombre en fin de journée, peut s'avérer dangereux. Il serait donc souhaitable d'équiper le parking d'une grille automatique avec badge ou digicode, car plus sécurisant. De plus, l'allée gravillonnée pour accéder au parking présente des nids de poules qui risquent d'abîmer les véhicules. Il faudrait donc les combler. L'adjointe au DI en a pris note et s'engage à étudier ces questions.

### **Une annonce de l'intersyndical des Hauts de France**

En raison de la suppression des CAP mutation cette année et des CAP promotions l'année prochaine, l'intersyndicale des Hauts-de-France annonce au DI que l'ensemble des organisations syndicales de l'interrégion boycottera les CAPL qui devaient se tenir ce vendredi 16 octobre 2020.



## **DÉCLARATION LIMINAIRE**

### **Groupe de travail Brexit**

### ***Enfin nous y voilà !***

Monsieur le président,

Après de longues négociations avec les Britanniques, qui ont engendré de nombreux reports en 2019 et au début 2020, le Brexit va enfin avoir lieu au 1<sup>er</sup> janvier 2021. En effet, plus aucun report n'étant possible, les formalités douanières et sanitaires s'appliqueront dès cette date. Il y aura bien deux espaces douaniers distincts : l'Union Européenne d'un côté et le Royaume-Uni avec le protocole irlandais de l'autre.

#### **La Douane est-elle prête ?**

En termes de personnel, la DG n'a pas revu sa copie : le sous-calibrage des services, que nous avons déjà dénoncé, demeure. Aujourd'hui, la situation est moins bonne que précédemment. Si des agents sont revenus, beaucoup sont définitivement partis. Et en attendant l'affectation de nouveaux agents puisée dans une réserve de 100 stagiaires reportée l'année prochaine, paris-spécial et volontaires seront chargés de combler les nombreuses vacances. Néanmoins, il ne faudrait pas que des bureaux intérieurs, notamment dans les Hauts-de-France, pâtissent de ce manque d'anticipation, car personne n'est capable de mesurer l'impact du Brexit sur leur activité de dédouanement. De plus, des volontaires et des paris spécial n'arriveront qu'après la mi-décembre, ce qui est beaucoup trop court pour appréhender son contexte professionnel et prendre ses marques.

Concernant les formations, le temps qui y est consacré (1 semaine en CO et 3 jours en SU) est insuffisant au regard des thématiques abordées. Pour les CO, il y a le SI Brexit, les fondamentaux du dédouanement, ICS/Delta P, la réalisation des contrôles DGCCRF et la préparation à la participation au plan de gestion. Pour les SU, il s'agit de la taxation, de la détaxe, de la maîtrise du contentieux en frontière tierce et du contrôle des animaux de compagnie. Vu le peu de temps, il est fort à craindre que ces formations soient uniquement théoriques. À cela s'ajoutent les contraintes sanitaires liées au coronavirus qui limitent le nombre de participants, alors que les formations ne commenceront que courant novembre.

L'**UNSA** réclame toujours un statut spécifique pour les agents CO des bureaux de Calais et de Dunkerque ouverts 24h/24, 7jours/7 et 365 jours par an. Pourquoi ces agents assujettis au travail de nuit, de dimanche et jours fériés, n'auraient pas le droit comme leurs collègues de la Surveillance de récupérer leurs jours fériés et de bénéficier de la bonification ? C'est une atteinte à l'égalité républicaine. Enfin, comment voulez-vous attirer et fidéliser des agents sur ces résidences avec un régime de travail aussi minimaliste qu'anti-social.

Nous souhaiterions aussi connaître le contenu et le résultat des marches à blanc qui ont été réalisées et avoir de nouvelles précisions sur la mise en œuvre de la frontière intelligente, qui nous laisse encore dubitatifs.

L'**UNSA** réaffirme sa volonté de voir améliorer l'infrastructure du tunnel, ce qui ne peut que contribuer à apporter un plus à nos collègues en termes de conditions de travail et donner une meilleure image de la France.

Que ce soit au tourisme et au fret, l'**UNSA** réclame que toutes les décisions concernant l'organisation du Brexit, soient prises en collaboration avec les agents du terrain et pas seulement avec la société Eurotunnel, ceci afin d'éviter toutes difficultés de fonctionnement sur lesquelles il serait difficile de revenir.

L'**UNSA** n'oublie 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 et qui n'est pas à l'abri de recevoir des vols en provenance du R.U.

L'**UNSA** exige également une clarification sur l'organisation des missions et des conditions de travail pour nos collègues affectés à Lille ferro.

Enfin nous vous demandons de nous refaire un point précis sur les offres de logement, avec de notre part une attente sociale forte et à la hauteur.