



# EL' TCHIOTE PACHE

*le bulletin d'information dématérialisé  
de la section interrégionale  
des Hauts-de-France*



N°12 – 23 janvier 2021



Ce vendredi 22 janvier 2021, un point d'information relatif au Brexit s'est tenu en visioconférence, à la direction interrégionale (DI) des Hauts-de-France, avec les représentants du personnel (Florence BAYART, Pascaline BOUBET et Christophe PLANQUE pour l'**UNSA**)

Les prochaines dates de l'agenda social nous ont été annoncées, à savoir un point COVID le 28 janvier à confirmer et un nouveau point Brexit le 5 février.

## Le trafic routier

**Le niveau du trafic** n'est toujours pas à son niveau habituel pour cette époque de l'année (70 à 75 % du trafic normal). Les raisons sont bien connues : les importations britanniques en novembre et décembre 2020 et la crise sanitaire qui complique les chaînes logistiques. Le 21 janvier, le trafic à l'import et à l'export étaient de 10 000 camions. Si à Calais Port et Tunnel, le trafic est à peu près au même niveau, à Dunkerque il est en dessous. Le bureau de Boulogne connaît une importante augmentation du trafic par rapport l'année dernière (x2,5 à l'import et x2 à l'export). Cette augmentation est moindre sur le bureau d'Arras et s'explique par l'installation d'une société de fret express. Selon le DI, des conséquences seront sûrement à tirer sur notre organisation.

**Le circuit orange** concerne en moyenne 20 % du trafic, soit 1 camion sur 5. Si les motifs sanitaires ont représenté jusqu'à 25 à 30 % de ces mises en circuit orange, dues à des difficultés techniques chez les Britanniques, ils ne sont à présent plus que de 2 à 3 %.

**Les formalités** : le taux de camions à l'export sans avoir effectué les formalités est inférieur à 2 %. Les exportateurs européens ont bien compris qu'il fallait préparer les opérations d'exportations. Les zones d'information filtrage n'ont donc plus d'intérêt. La DI a demandé à la préfecture l'autorisation de les suspendre. Il est tout de même constaté dans les bureaux de contrôle une part marginale d'impréparation des formalités douanières et sanitaires. Des camions se retrouvent alors bloqués parce que le contrôle sanitaire ou la déclaration en douane ne sont pas validés et le chauffeur ne sait pas forcément à qui s'adresser, le patron ne lui ayant pas donné l'information.

**Le transit** : le système de transit britannique est incapable de traiter les changements de bureau en cours de route. Cette incapacité du système britannique met en échec Delta T, ce qui a pour conséquence le placement des camions en circuit orange (50 % des camions dans ce circuit). En attendant la résolution de ce problème par les Britanniques, la commission européenne a autorisé à mentionner les deux bureaux de passage de Calais et de Dunkerque. Delta T sera donc adapté. Les Britanniques ont aussi un sujet d'organisation administrative. Ils n'ont pas assez de RDE (Représentant en Douane enregistré) et de bureaux en Douane pour le transit. Il n'y a qu'un seul bureau dans le Kent, Ashford, qui est submergé, notamment avec les tests COVID. Les temps d'attente pour les chauffeurs étant de 2 à 4 heures, certains se rendent à Douvres sans titre validé. L'administration britannique réfléchit à une validation sans arrêt physique.

**L'appairage** est encore à travailler à l'importation comme à l'exportation pour éviter les messages d'erreur.

**La signalisation** reste perfectible à Dunkerque.

## L'immobilier

**Les locaux sont un peu exigus dans les trois implantations (Calais Port, Calais Tunnel et Dunkerque).**

**Bureau tunnel** : une extension de 130 m<sup>2</sup>, retardée suite aux intempéries, devrait être réalisée la semaine prochaine.

**Bureau du port de Calais** : 2 pièces de 20 à 25 m<sup>2</sup> seront aménagées en retrait des quais de contrôle. Elles sont chauffées, vitrées et claires. L'une accueillera 2 ou 3 postes de travail, l'autre sera transformée en toilettes hommes et femmes. Une salle de réunion de 30 à 40 m<sup>2</sup> devrait être édifiée à l'étage.

**Bureau Dunkerque** : des pièces seront également récupérées, notamment auprès du GPMD (Grand Port Maritime de Dunkerque), sans autre précision.

**Brigade fret routier tunnel** : le plan de la future aubette centrale est en cours de validation. **L'UNSA est intervenu sur le fait qu'il ne serait pas judicieux de réduire le local dédié à la détection de particules. Il faut maintenir au**

**moins la dimension actuelle pour permettre à deux agents de valider leur contrôle simultanément.**

### **Les effectifs**

**Dans les bureaux** : nous sommes à l'ER (effectif de référence), voire au-dessus pour Calais. L'effectif est composé au 2/3 de Paris spé et de volontaires qu'il va falloir transformer en effectif pérenne. Une cinquantaine de postes en sorties de stage dans les catégories B et C ont été demandées.

**En surveillance** : la situation est plus compliquée. Selon une précédente annonce du DI, 14 paris spé devaient arriver. Ils n'ont été que 5 au 18 janvier et 8 autres n'arriveront que vers la fin février. À la BSE de Dunkerque, 11 agents vont être mutés le 1<sup>er</sup> mars. Or ces agents, en récupérant leur solde d'heures d'avance et de RH ne seront déjà plus là à la mi-février. Le DI va faire le point avec la DG pour puiser éventuellement dans la ressource DIPA (Direction Interrégionale Paris-Aéroport). Des sorties d'écoles en contrôleurs seront également demandées, notamment 2 maîtres-chiens pour la BSE et la BSI de Dunkerque et 1 maître-chien explo pour le tunnel. Il reste un déficit de 40 C que le DI va résoudre avec RH3. **L'UNSA dénonce à nouveau le manque d'anticipation de la DI face au manque d'effectifs ! La BSE de Dunkerque va se retrouver en grande difficulté et aucune solution pérenne n'y est apportée à l'heure actuelle. Ces demandes de mutation ne datent pourtant pas d'hier !!!**

### **Le régime de travail**

Une note est en cours de rédaction et une fiche mode d'emploi pour l'utilisation de Mathieu-CO devrait être établi.

**Les heures supplémentaires** sont toutes les heures effectuées au-delà d'une vacation de 12 heures. Elles sont générées par des événements ponctuels, traçables et consignés dans Mathieu, telle une procédure contentieuse entamée ou l'attente de la relève.

**Les jours fériés à récupérer** ne peuvent pas être mis sur un CET.

Pour **les formations professionnelles**, on détaille les différentes plages horaires dans Mathieu dans le cadre des 12 heures, sinon c'est un forfait de 7h12 qui s'applique.

**Le cycle de 6 semaines comme le format des équipes** n'est pas gravé dans le marbre. Il faudra analyser le trafic.

**Le régime des paris spé est basé sur 46 jours de CA et celui des volontaires est variable.** Chacun conserve son nombre de jours de congés et récupère les jours fériés travaillés, mais tous sont inclus dans la cote de service au même titre que les agents pérennes.

**Les états de frais** : la notion de résidence est assouplie, ce qui veut dire par exemple que Calais s'étale au-delà de Calais même. Les seuls jours n'ouvrant pas au taux de mission sont les périodes de congés.

**BVE Tunnel** : il sera fermé à 17 heures à partir du 25 janvier 2020.

**TPCI** : Volonté de reprise des formations de niveau 1. La DI réfléchit encore aux modalités de fonctionnement, car la crise sanitaire impose 8 m<sup>2</sup> par binôme. Il faudra, par conséquent, trouver des salles adaptées pour chaque site.

### **Questions diverses**

– Sur le quart d'heure de relève au moins des chefs d'équipe, le DI se montre toujours réticent, **prétextant cette fois-ci le COVID.**

– Des flyers continuent de se faire attendre.

– Seuls 10 % des certificats sanitaires anglais sont conformes pour le SIVEP, mais la période de tolérance est terminée. À présent, en cas de déclaration non conforme, les marchandises repartent. Concernant la taxe vétérinaire, le SIVEP assure la liquidation et la Douane, la perception. Les douaniers seront habilités à l'application TRACES et les agents du SIVEP au SI Brexit.

– Quelques camions s'évadent encore du circuit orange. Des agents se positionnent donc au départ de la navette.

– Des masques avec élastiques seront expédiés au tunnel si besoin.

– Mouvements internes et mutations : les agents seront informés au début de la semaine de leur affectation, néanmoins le SG de la DR de Lille a déjà envoyé un message aux agents mutés.

– **L'UNSA dénonce les refus abusifs de congés annuels au Ferry, alors que les agents les ont posés un mois auparavant.**

– **L'UNSA dénonce également l'utilisation du 650 de la Brigade Calais Litto par le bureau OP/CO du port de Calais. Il est pour nous inadmissible que ce bureau ne possède pas son TPE propre, ce qui l'oblige à quémander celui de la brigade voisine. Ce mode de fonctionnement ne peut être que source de problèmes et d'erreurs et ne peut en aucun cas devenir un mode de fonctionnement pérenne. Au niveau de la DR, il nous a été répondu que le problème était en cours d'analyse, car l'administration aurait dû faire face à l'urgence. Pour l'UNSA, ce problème aurait dû être pris en compte dès le moment où ces deux bureaux de Calais ont été pensés, ne serait-ce que pour assurer une plus grande efficacité et donner une bonne image de la DOUANE. Il ne peut y avoir qu'une seule solution : chacun son TPE, chacun ses actes comptables !**