

LA DRACHE...



Le bulletin d'information syndicale de l'UNSA Douanes

Section Interrégionale des Hauts-de-France

Amiens - Dunkerque - Lille

N°49 - juin 2022

Comité Technique des Services Déconcentrés des Hauts-de-France : essentiellement de l'information

Compte-rendu de la séance du 9 juin 2021

Ce jeudi 9 juin 2022, un comité technique des services déconcentrés des Hauts-de-France s'est tenu à la Direction Interrégionale des Hauts-de-France (HdF). La délégation UNSA Douanes était composée de Christophe PLANQUE et Florence BAYART en qualité de titulaire et suppléant et de Pascaline BOUBET et David CAPITAINÉ en qualité d'experts. En préambule, nous avons lu notre déclaration liminaire.

Au sommaire :

- Préambule : les réponses du président aux déclarations liminaires.
- Le premier examen d'impact des transferts de missions fiscales 2023-2024.
- La GTA (Gestion du Temps de Travail) dans SIRHIUS.
- Le Brexit (mise en œuvre de l'accord du 4 mars 2022 au sein des BC de Calais Port/Tunnel et Dunkerque Ferry).
- La LIC (Lutte contre l'Immigration Clandestine).
- Le télétravail.
- Le point sur la crise sanitaire
- L'actualité immobilière.
- Le point sur les effectifs.
- Questions diverses

Suite aux différentes déclarations préalables, le président a tout de suite tenu à apporter des réponses sur :

- la **GTA** (Gestion du Temps et des Absences) : il nous indique que la direction générale (DG) allait prendre du temps sur ce point-là. Il fait remarquer que nous sommes la seule administration à ne pas savoir compter nos heures, ce qui nous est reproché, notamment par la cours des comptes. La bascule dans cet outil se fera sans toucher aux différents modes de comptabilisation existants.

- les **effectifs** : il n'y a pas de diminution dans les HdF, au contraire, mais il reconnaît qu'au-delà les effectifs de référence (ER) qui ont été abondés (BC Calais Port Tunnel, BSI Fret routier, BSE Calais-Port : chacun : + 15), il y a des préoccupations sur les effectifs réels. À défaut d'agents pérennes, il faut se battre pour avoir des paris-spé. A noter que les HdF sont la première interrégion en terme d'ER, après Roissy, et une des rares à voir ses ER progresser. **L'UNSA partage grandement les préoccupations de notre DI. Nous constatons chaque jour les impacts que peuvent engendrer sur la vie professionnelle et parfois même personnelle des agents ce manque d'effectifs. Ces ER peuvent paraître satisfaisants, mais s'ils ne sont pas assez abondés, ils ne sont que vitrine !!!**

- le **concours spécial HdF** : il y a un peu plus de 600 inscrits. L'objectif est de recruter des personnes ayant des intérêts dans l'interrégion. Les personnes seront recrutées dans les mêmes conditions et avec les mêmes épreuves que le concours national, avec également le passage devant la psychologue. Deux concours seront donc organisés, l'un avec affectation HdF et l'autre avec affectation nationale, et on puisera les futurs agents sur les deux listes. **A ce stade là de l'intervention, les syndicats avaient les yeux qui brillaient. Ils avaient presque l'impression d'avoir enfin été entendus ! Puis le président nous a informé qu'il attendait de ce concours 20 à 30 personnes grand maximum. Désillusion ! Bien sûr ce n'est qu'une expérimentation et dans le cas où cela fonctionnerait, elle serait étendue à d'autres interrégions.**

- la **mission sûreté** : aucune décision n'a été prise (cf drache n°48). Le président rappelle que suite au conflit douanier du printemps 2019, la SNCF et Eurostar ont écrit au ministre pour demander de transférer cette mission à des sociétés privées. Aujourd'hui, le trafic remonte et dans le contexte d'événements sportifs la question se repose à nouveau. Selon lui, Lille-gares ne serait pas concerné dans les années 2022/2023. **Mais après...**

- le BCNJ (bureau de contrôle national juxtaposé) : ce projet n'avance pas à cause des Britanniques. La doctrine demeure donc les contrôles en embarqué sur les Eurostars, complétés par des contrôles à l'arrivée.

L'intersyndicale des HdF a refusé de participer à l'approbation du PV de la réunion du 14 mars 2022, à laquelle elle n'avait pas participé pour cause de boycott.

Le premier examen d'impact des transferts de missions fiscales 2023-2024

Il a été demandé de regarder les structures impactées sur lesquelles des postes étaient supprimés. La modification de l'arrêté du 16 juin 2020 permet en effet d'enclencher l'accompagnement social et financier des agents plus tôt, à partir d'une liste des structures concernées où les agents pourront demander à bénéficier de l'accord. La liste des HdF, qui serait présentée au prochain CTR, début juillet, est la suivante : la recette interrégionale, les bureaux principaux de Dunkerque Énergie et Lesquin, le BFCI de Lille (un agent qui s'occupe des remboursements taxi) et le PAE de Lille (un inspecteur s'occupant des questions fiscales).

Ont été écartés, les SRA et SRE, car pour le DI, ces services peuvent se recentrer sur la matière douanière. Pareillement pour les bureaux d'Amiens, Arras, Boulogne, Sain-Quentin, du fait que les remboursements taxi ne représentent même pas un ETPT (équivalent temps plein travaillé). Le DI souligne qu'il s'agit bien d'une analyse d'impact au temps présent.

Si les autres organisations syndicales votent contre, l'UNSA s'abstient. En effet, elle ne pouvait voter contre car cette étude d'impact au bénéfice des agents fait partie de l'accord du 4 avril dernier (Montreuil 3) dont elle est signataire. Mais elle ne pouvait voter pour, car elle s'oppose toujours aux transferts des missions fiscales.

La GTA

Le basculement dans l'outil, qui ne concerne que les AG/CO, sauf ceux soumis à Mathieu, se fera le 1^{er} août 2022 dans le respect des conventions RTT et du temps de travail des agents existant.

Il ne sera plus question de conserver 60 heures d'avance comme on peut le voir dans certains endroits, puisqu'il y aura un écrêtage au-delà de 12h à chaque fin de mois.

Il existera 3 types de régime horaire :

- fixe, avec la gestion d'une cote de service à part. En cas de modification de ses horaires habituels, l'agent fait une rectification sur SIRHIUS que son chef de service valide avec possibilité pour lui de validation groupée ;
- variable, avec un système de pointeuse ;
- au forfait.

Concernant les formations, la FRHL sera formée par la DG la semaine prochaine, les chefs de service fin juin/début juillet. Pour les agents, l'UNSA regrette qu'il n'y ait qu'un pas-à-pas, mais la FRHL se veut rassurante, indiquant que l'outil est très intuitif.

Le passage à la GTA aura pour conséquence technique le remplacement (à Lesquin et DI) ou la reconfiguration de certaines pointeuses (au CISD, DR d'Amiens et de Dunkerque) et la commande de nouveaux badges avec un délai, nous assure-t-on, compatible avec le 1^{er} août, la livraison des badges étant d'ailleurs prévue pour le 11 juillet.

Au regard de la période estivale et des effectifs réduits dans les services, l'UNSA demande le report en septembre. Le DI nous répond que ce n'est pas son objectif et qu'il aura d'autres sujets à traiter à la rentrée. N'étant pas les premiers « à basculer », il est confiant sur le calendrier de mise en œuvre.

L'UNSA reste à votre écoute si toutefois la mise en place de GTA ne se déroulait pas aussi parfaitement que l'administration le souhaite. N'hésitez pas à nous contacter !

Le Brexit

BC de Calais Port/Tunnel et Dunkerque : Les mesures de l'accord du 4 mars 2022 concernant l'ensemble des agents ont été prises, il ne reste que la prime dont on ne connaît pas encore le calendrier, même si le DI souhaite que ça aille vite (Cf Drache n°48).

S'agissant des jours de congés supplémentaires, les 6 autorisations d'absence (AA) au titre de l'année 2021 doivent être intégrées à part de façon manuelle. La prise en compte dans Mathieu ne date que du 1^{er} mars 2022. Chaque AA doit donner lieu à 1/5 RH. Un courrier sera adressé à chaque DI pour les agents qui ont muté afin de bénéficier de la rétroactivité.

Les conventions RTT des services créés suite au Brexit doivent être faites en septembre/octobre prochain. La médecine de prévention a été consultée et son retour est attendu pour le 24 juin. Entre juillet et septembre, un cadre d'organisation de la cote doit être mis en œuvre après la concertation avec les agents. La convention RTT serait votée en comité technique fin septembre ou début octobre.

Les effectifs chutent dangereusement dans les BC, si les sorties d'école ne sont pas suffisantes, il faudra que l'administration fasse de nouveau appel aux paris-spéciaux.

Il a été rappelé à l'administration qu'il manque encore un adjoint sur le BC de Calais et qu'il est grand temps d'y penser puisque l'ensemble de l'encadrement en place est retraitable pour 2023 !!!

BSE Dunkerque : la convention ARTT devrait être votée également au mois d'octobre. Bien trop tard pour l'UNSA. C'est pourquoi nous demandons, en accord avec tous nos camarades de l'intersyndicale, la convocation d'un nouveau CTSD .

BSE Calais Port : un sondage va être proposé aux agents sur demande d'une organisation syndicale afin de savoir si les agents souhaitent modifier leur régime horaire. Il a été rappelé qu'il ne s'agissait que d'un sondage, mais que si la volonté de changement était prédominante, un vote serait organisé. **L'UNSA n'est aucunement à l'origine de cette demande. Toutefois il est vrai qu'il faut s'inquiéter de cette volonté de beaucoup d'agents de rejoindre la division du tunnel sous la manche. Pour l'UNSA, l'arrivée des missions Brexit et le sous effectif perpétuel ont dégradé l'environnement professionnel des agents. La démotivation est palpable ! Il faut que les agents soient récompensés de leur implication de façon indemnitaire et que cette résidence soit placée en zone peu attractive.**

La Lutte contre l'Immigration Clandestine

Cette LIC est principalement ancrée dans les BSI et elle occupe aussi en terme d'activité le DI et le chef de POC de Dunkerque avec des réunions hebdomadaires.

La situation en France est complexe, car il y a quatre frontières : l'Italie et l'Espagne avec des flux migratoires entrants, la Belgique aussi avec 250 points de passage qui rendent la frontière difficile à tenir et le Royaume-Uni avec des flux migratoires sortants. La situation des HdF est donc d'autant plus particulière (Cf Drache n°48).

Au vu des naufrages, des risques pris par les migrants, c'est pour le préfet un axe prioritaire. 4 à 5 unités mobiles sont d'ailleurs dédiées à la LIC. La Douane s'intègre dans la stratégie du préfet en regardant ce qui passe dans les points de passage non gardés.

Il a été demandé à tous les services de se mobiliser pour trouver les passeurs et le matériel permettant d'organiser les traversées : traque de gilets de sauvetage, parfois non conformes, dans le fret express, intervention dans les dunes, survol d'avions et de drones... L'aspect renseignement se développe aussi avec les autorités belges et allemandes. Dans beaucoup de cas, les passeurs sont des résidents allemands.

Jusqu'au milieu de l'année dernière, le mode de transport prépondérant était le poids-lourd. Aujourd'hui, 80 % des tentatives se font en « small boat ». 30, voire 40 ou 50 migrants montent dans des canots pneumatiques sous-motorisés et en piteux état, quand ce n'est pas dans des radeaux confectionnés avec du matériel de récupération.

Le nombre de migrants interceptés a été multiplié par 2-2,5 par rapport à 2021, mais en valeur absolue, il est plus important que l'année dernière. La période estivale qui arrive est encore plus favorable aux traversées.

Les réseaux de passeurs sont de mieux en mieux organisés et se rapprochent de plus en plus des organisations criminelles qui relèvent de la fraude douanière.

Le DI a demandé à la DG des indicateurs de performance pour que cette mission LIC, qui risque de durer dans le temps, soit prise en compte. Il faut selon lui, essayer d'intégrer le contrôle LIC aux contrôles douaniers.

Les services rencontrent parfois des difficultés avec la PAF dans le cadre de la remise des personnes. Le DI demande de faire remonter ces problèmes. Une note va être rédigée sur la conduite à tenir en matière de FPR (Fichier des Personnes Recherchées). Il est temps aussi d'alléger le nombre de tableaux à remplir par les CSDS et leur adjoind.

Le télétravail

Depuis septembre dernier, il s'agit de télétravail (TT) pérenne, qui fait suite au TT de crise.

Le TT en chiffres :

- 409 agents concernés et 503 demandes de TT qui se déclinent comme suit : 377 ponctuel, 126 régulier et 94 combinaison fixe/régulier.
- Sur les 409 agents, 346 émanent de la branche AG/CO et 63 de la branche SU.
- 53 % des télétravailleurs sont des femmes.
- 31 % sont des agents de catégorie A, 47 % de catégorie B et 89 % de catégorie C.
- S'agissant du TT régulier (jours fixes), la ventilation selon le nombre de jours accordés est la suivante : de 0,5 jour à 1 (61%), de 1,5 à 2 (33 %), de 2,5 à 3 (16%), soit un nombre moyen proche de 1,5.
- S'agissant du TT ponctuel, la moyenne concernant les jours flottants s'établit annuellement à 59 jours.
- Le nombre moyen de jours de TT par semaine (jours fixes et jour flottants inclus) s'établit à 1,5 jour par agent.

En septembre/octobre, un bilan sera élaboré, où il faudra examiner de près la place du TT, notamment en quoi celui-ci est compatible avec la nécessaire cohésion des services.

La crise sanitaire

En juin, le recensement statistique est devenu mensuel.

En surveillance, il est de nouveau possible de mixer les équipes. Le port du masque dans les véhicules est recommandé, mais plus obligatoire.

Le DI rappelle que lorsqu'on est positif, on ne vient plus au bureau et que lors du retour, on doit porter le masque pendant 7 jours. Le jour de carence continue d'être suspendu pour les agents atteints de la Covid 19, au plus tard jusqu'au 31 décembre 2022.

L'UNSA demande s'il est prévu que les visites médicales ordinaires, perturbées par la crise sanitaire, reprennent normalement. La cheffe de la FRHL indique qu'un point de situation sera fait en septembre pour une reprise normale.

Actualités immobilières

Brigade de Beauvais-Tillé : la consultation des entreprises de travaux aura lieu fin 2022 et les travaux commenceront début 2023 pour un aménagement au plus tôt le dernier trimestre 2023. Les effectifs seront prévus dans l'ER 2024, 15 agents qui seront financés sur nos ER et sur du financement supplémentaire.

Senlis – relogement de la brigade de Nogent-sur-Oise : en fonction des résultats du diagnostic amiante d'ici peu, on s'interrogera sur la pertinence de ce choix, sachant que la présence d'amiante peut doubler ou tripler le prix de l'opération qui est déjà fixé à 1,5 millions.

PCUF (Point de Contact Unique à la Frontière) : Le dépôt du permis de construire est intervenu fin janvier 2022. La consultation du CHSCT est intervenu le 1^{er} mars pour laquelle les OS ont émis un avis défavorable dont on vous épargne les détails. Toujours est-il que les réunions techniques (contrôle d'accès, vidéosurveillance, électricité, informatique...) se poursuivent avec la maîtrise d'ouvrage.

GPMD – Site de Loon-Plage : des modulaires ont été installés et le permis de construire pour des constructions en dur va bientôt être déposé. **L'UNSA demande d'améliorer et de mieux sécuriser les locaux.** La Directrice régionale de Dunkerque répond que des modulaires ont été remplacés, que des aménagements intérieurs avec dotation de matériels ont été réalisés et que la grande porte du hangar a été réparée. **L'UNSA souligne que la fenêtre du bâtiment à l'import ne ferme toujours pas et revient sur l'importance d'une aire de contrôle sécurisée pour la visite des conteneurs (Cf Drache n°48).** La DR de Dunkerque nous informe d'un protocole d'accord entre la DGDDI, le GPMD et le terminal des Flandres pour pouvoir déterminer un site dédié aux contrôles et à la lutte contre le trafic de stupéfiant. À cette occasion, le DI nous annonce l'arrivée, fin 2023, de 2 scanners mobiles d'un modèle différent des précédents, à un faisceau, pour lesquels il faudra discuter de la politique d'emploi pour 2024. Même si la priorité reste le littoral, il envisage un déploiement à l'intérieur (région lilloise et amiénoise). Pour les armer, il a demandé un effectif de 20 (2 équipes de 10).

Calais Port : Les nouveaux locaux ont été mis à la disposition de la BSE de Calais. **L'UNSA a souligné l'état déplorable du carrelage impossible à nettoyer.** La hiérarchie locale et la DI sont en train d'essayer d'y remédier. **Pour l'UNSA, il est impératif de revoir l'aménagement de la zone import afin de faire ralentir les véhicules et de pouvoir contrôler en toute sécurité .**

BC de Calais Port : les travaux de réaménagement du guichet ont été réceptionnés, tandis que les travaux d'extension sont en cours de finalisation. En parallèle, l'aménagement intérieur de l'extension est en cours. **L'UNSA a demandé des lampes de bureau et un digicode pour sécuriser l'accès du bâtiment coté guichet.**

BSE Calais Tunnel : **Une fois n'est pas coutume, vos syndicats se mobilisent pour lutter contre l'infestation de mouches dans les locaux tourisme à Cheriton qui perdure depuis plus d'un an.** La cheffe du PLI nous assure essayer toutes les pistes possibles. La fenêtre dans les vestiaires devrait être installée courant juillet 2022 et il a été demandé de démonter tous les faux plafonds. **La suite au prochain épisode...**

Tunnel sous la manche - sites français : L'agrandissement du local social et la réfection des garages au tourisme de même que la nouvelle aubette du fret routier sont toujours d'actualité. La Direction régionale va établir un dossier complet sur les besoins du tunnel afin de faire une demande groupée à Eurotunnel. **Espérons que certains travaux soient réalisés avant l'hiver, car les agents du tourisme n'ont pas les moyens de se chauffer convenablement dans les garages !**

Le point sur les effectifs

Les ER de l'interrégion des HdF s'élève à 1639 agents avec 1576 agents pérennes et 43 paris-spé, soit un effectif à -20, ce qui n'est pas la situation la plus courante, généralement à -50. La DR de Dunkerque est la plus concernée. La DI, la RI, le CIDS et IDS sont à l'équilibre. La DR de Lille et d'Amiens sont à -5 ou 6 chacun. Certains services très en dessous des ER sont à surveiller plus que d'autres : le fret routier, Dunkerque BSE, le tunnel BSE, Lille Ferro, Amiens BSI et Nogent BSI. **Concernant la BSE du tunnel sous la manche, l'UNSA et la CGT demande un ER à 100 agents pour effectuer correctement les missions (Brexit et renfort).** Pour le DI, le vrai sujet, ce sont les effectifs réels et la pérennité des effectifs, d'où le concours spécial HdF (**de 20 agents...**)

Le cas particulier de Dunkerque Énergie : 12 agents à l'ER, 9 en réel et bientôt 8. Or ce service fermant à l'horizon 2024, il n'est plus question de nouvelle affectation. La DR de Dunkerque a donc demandé à ce service d'adapter son programme d'activité et de contrôle.

Questions diverses

Défilé du 14 juillet : si pour les CO, le paquetage est fourni et doit être restitué à l'issue de la cérémonie, pour les SU, il serait pris sur leur carnet à point. **Inadmissible !**

Borne électrique : il y aura la possibilité de recharger son véhicule personnel au moyen d'une carte bleu.

AGNET : les batteries ne tiennent pas. La DG est consciente du problème et a prévu des batteries de secours.

Véhicule pour les moniteurs TPCI : **l'UNSA rappelle le manque de véhicule pour les moniteurs TPCI.** En effet le moniteur de la BSI Saint-Omer est retraitable en juillet, la BSI d'Arras n'en a plus. La BSE Calais Port n'a qu'un seul moniteur tout comme à la BSI de Boulogne et on leur demande de prendre leur véhicule personnel pour former les agents d'Arras ou de saint-Omer. La cheffe de PLI reconnaît qu'il y a un problème de ratio véhicules/agents sur la DR de Dunkerque et va demander à l'IMI de refaire un point. Le DI acte le fait qu'il faut mettre un véhicule à disposition des moniteurs TPCI.