

NON.

le BREXIT ne se limite pas au

SI Brexit



Ce 24 octobre 2022 il s'est tenu, sous la supervision du DI un **Groupe de Travail sur le BREXIT**.
En pj la Note d'Information préparatoire au GT.

M. le Directeur Inter-régional a fait un bref résumé de la situation et du trafic trans-manche.

Si le trafic n'est pas revenu au niveau de 2019 il s'est stabilisé par rapport à 2021, la situation économique et politique du Royaume-Uni en plus de la crise sanitaire en sont probablement les raisons.

On remarque une **augmentation des déclarations d'importation** au détriment des déclarations de transit (25% contre 75%), ce qui permet une perception de ressources propres et une captation du trafic. Les bureaux déjà impactés par une augmentation du trafic due aux changements de la frontière n'ont pas vu, en 2022, leur activité augmenter... sauf pour la gestion des carnets ATA et le Bureau Principal de Dunkerque compte tenu de l'augmentation de 30 à 40 % du nombre de conteneurs.

Il semblerait que l'activité de notre DI reste dynamique en question flux Brexit ce qui n'est pas le cas des autres DI du pays...

Il s'en est suivi un large exposé, par le Chargé de Mission BREXIT de la DI, sur la totale réussite du BREXIT et le magnifique outil qu'est le SI BREXIT. Notons quelques évolutions comme l'onglet « statistiques déclarant » qui permettra d'identifier les déclarants mauvais élèves qui ne réalisent pas convenablement toutes les formalités à l'appairage à l'origine de la majeure partie des 20 % de déclarations tombant en circuit orange. Il existe toutefois quelques pannes de plusieurs téléservices (comme DELTA T) qui en sont en outre à l'origine.

La DG a remplacé l'équipe projet BREXIT par une mission Frontière Intelligente et logistique, cette mission rencontre régulièrement les acteurs Français et Britanniques du BREXIT. Si la France commence à maîtriser sa frontière intelligente, le Royaume Uni est en train de la mettre en place par paliers et selon un calendrier plus lent que le nôtre. Ils devraient être au top pour 2025... sans que cela impacte le trafic trans-manche et donc notre administration.

Bonne nouvelle, il y a une réflexion en cours pour mettre en place des **e-ATA** et essayer d'alléger ce travail papier digne du monde d'avant... nous espérons que les deux pays puissent trouver un accord et rentrer de plein pied dans une douane moderne.

L'autre réflexion concerne le traitement des **déclarations de transit** et soulager le travail du BP de Calais qui se trouve inondé des demandes britanniques pour les recouvrements et la recherche d'opérations de transit qui ne concernent pas le bureau de passage (BP Calais) mais les bureaux de destination. La direction TAXUD est amenée à trancher en ce sens. Le Chargé de Mission Brexit informe, concernant la gestion des demandes de compétence de recouvrements transit émanant des autorités britanniques (IE150), que le « robinet a été arrêté depuis 15 jours ». La **CGT** contredit cette affirmation, ces demandes continuent d'abonder BC et BP.

La **CGT** souligne que la gestion des T2 irlandais doit relever du déclarant en douane ; il est regrettable que les collègues doivent se substituer à leurs tâches.

La **CGT** en a profité pour faire un bilan **effectifs au BP de Calais**, bilan bien triste en effet la gestion des ATA et la mission PCF n'étaient pas prévues par l'administration, nous demandons un abondement de 10 agents pour le bureau sans oublier la mise à niveau des ER avec des effectifs réels. Plusieurs pôles voient leurs effectifs décroître suite à des départs de Paris Spé et d'autres situations personnelles. La **CGT** rappelle que les Contributions Indirectes sont entre autres les grands oubliés du Brexit. Le nombre de demandes de rectifications des déclarations demeure également important. Le DI s'engage à effectuer une demande pour réévaluer les ER du bureau afin de tenir compte de la mission PCF et de la future implantation d'une société de fret express espagnole.

Le développement de **DELTA IE** est reporté à la fin du 1^{er} semestre 2023. ICS 2 et PNTS (avant dédouanement) vont suivre.

La DR de Dunkerque a mis en place 6 ateliers BREXIT en 2022 sur les problématiques suivantes :

- 1 – gestion voyageurs
- 2 – transit
- 3 – carnets ATA
- 4 – relations BP-BC
- 5 – relations BP-BC suite à contentieux
- 6 – Remorques non accompagnés (RNA)

en résumé :

1 – un focus sur la signalétique. Gestions des vans. VL sur plateaux. Placement en dépôt des marchandises. Colis de fret express. Déménagements. Contrôle d'animaux vivants. Franchises. Denrées alimentaires. Formation professionnelle des agents.

Ces sujets ont fait ou feront l'objet de notes réglementaires qui seront à la disposition des brigades en ligne et sur les classeurs à disposition des agents.

La **CGT** a toujours demandé une mise à jour des connaissances professionnelles des agents surtout après quelques mois de BREXIT pour coller au mieux avec la réalité après les formations factices de fin 2020...

2 – Transit : Il a été identifié plusieurs problèmes : L'établissement des Liquidation d'Office en l'absence de toutes les données nécessaires au recouvrement, le transit commun, apurement des T2 Irlandais, Validés MRN et Procédures de secours.

3 – ATA : Une question-réponse de la DG sera bientôt diffusée et expérimentation e-ATA dans un premier temps sur Dunkerque.

4 – Les deux entités BC et BP (surtout Calais) doivent apprendre à vivre ensemble dans la répartition des compétences respectives. « Le BP a été créé pour être un support du BC » dicit Madame la Directrice Régionale. Le bilan d'étape BREXIT, entraîne une meilleure répartition de portefeuille entre les BP des Hauts de France qui géreront les opérateurs de leur ressort géographique. La **CGT** interroge à ce titre l'administration à propos de l'opérateur BMW instruit à Calais avant de s'établir à Lesquin. Choix de l'opérateur nous répond l'administration.

5 – Les contentieux : les BC s'occupent de l'immédiateté des flux et les BP de l'après, une note est en cours de finalisation.

6 – Les RNA sont un enjeu économique majeur pour les opérateurs trans-manche et pour la douane française. La tendance consiste à utiliser de plus en plus le lien trans-manche du littoral français pour acheminer des RNA.

De **nouveaux ateliers** sont en préparation : droits de port, utilisation/gestion des COD, contrôles des marchandises SPS pour les ports normands pris en charge par le BC Calais la nuit et les week-ends, vans, déménagement, refoulement UK...

Une **formation BREXIT Export** est en cours de finalisation pour les brigades du Tunnel sous la Manche.

La **CGT** a souligné encore une fois la fragilité de la frontière intelligente au Tunnel sous la Manche au niveau import tant sur les PL que les vans transitant par le flux tourisme. On exige qu'Eurotunnel mette en place un **circuit coercitif** pour un passage obligé vers le rond point flux vert/orange.

EFFECTIFS

Les OS ont rappelé que suite aux acquis sociaux du printemps dans les BC de Calais et Dunkerque il faut réévaluer les effectifs, en effet les agents ont quasiment eu une augmentation de 4 semaines de repos sur une année.

Selon le DI les heures d'avance des agents de ces services sont dues à un manque d'effectifs réels qui a désormais atteint le niveau des effectifs de référence, il sera donc « facile » de revenir à une situation d'heures plus saine pour les agents. D'après le DI, certes les effectifs avaient été abondés jusqu'à 110 à Calais BC mais le taux de circuits orange est passé de 70 % au début du Brexit à 20 % aujourd'hui. Le DI communique les chiffres actuels des BC. A Calais 88 Effectifs Réels pour un Effectif de Référence évalué à 95. Pour Dunkerque 28 Effectifs Réels pour un Effectif de Référence prévu à 31.

Au 1^{er} octobre dans la DI il y avait 41 Paris Spé (24 SU et 17 CO) dont 23 SU et 12 CO sur la DR de Dunkerque.

Dans les mois à venir il faudra évaluer les départs de notre DI : concours, tableau annuel de mutation et retraites. Le DI estime que les sorties de stage B et le Concours National avec Affectation Local dans les Hauts de France (ACP2 Surv. 70 agents) absorberont les départs et colmateront les déficits d'effectifs dans notre DI.

La **CGT** Douanes a encore demandé un adjoint supplémentaire pour le BC de Calais.

La **CGT** Douanes réclame 105 agents pour la **BSE Calais Tunnel** pour accomplir toutes ses missions. La mission sûreté reste une mission de la BSECT en effet la PV du CTSD du 12/02/2019 point VIII souligne les missions de cette brigade :

- *les missions : contrôles à l'import à Folkstone et à l'export à Coquelles, détaxe voyageurs et renforts sûreté.*

La **CGT** Douanes réaffirme, encore une fois, que la mission renfort doit rester de la compétence de la BSECT. Cette mission historique est connue et maîtrisée par les agents de la BSE. Les agents des autres brigades ont assez de travail sur leur site pour ne pas avoir à se soucier d'aller renforcer à droite et à gauche ! Depuis fin 2020 la **CGT** Douanes Dunkerque réclame 105 agents pour cette brigade et les épisodes et notes estivales confirment le manque criant d'effectifs pour assurer toutes les missions sur le TSM.

Le DI et la DR de Dunkerque vont clarifier les missions de la BSECT à la lumière du PV du CTSD du 12/02/2019 que la **CGT** n'a pas manqué de transmettre à l'administration.

Aéroport de Beauvais : possibles affectations en sortie de stage pour les 70 ACP2. Le trafic va monter à 5 millions de passagers et de nouvelles lignes vont ouvrir (Lisbonne – Porto).

Pour le **BP Arras** : il convient de prendre en compte les 2 millions de déclarations de fret express et le service tabac qui doit continuer son activité avec les volontaires.

BP Calais : voir au-dessus.

IMMOBILIER

Le **Point de Contrôle Unique** de Loan-Plage sera terminé pour début 2024.

Il a été acté que deux scanners mobiles seront déployés sur notre DI. Un en fixe au port de Dunkerque et un autre itinérant sur la DI. La doctrine d'emploi sera définie après l'expérimentation au Havre lors du 1^{er} trimestre 2023.

La **CGT** a rappelé à l'administration les contraintes pour l'utilisation du scanner : Permis PL et CAMARI.

Le **BC de Dunkerque** a finalement réceptionné la salle supplémentaire avec une VMC opérationnelle et du mobilier. La prestation ménage a été signée.

Les récents travaux d'agrandissement et d'aménagement du **BC Calais Port** améliorent grandement les conditions de travail des collègues sur place.

Le collègues du BC de Calais Tunnel s'attendent a minima à un local social au niveau de celui du port et espèrent que l'augmentation de la surface des bureaux se fasse au plus vite avec la prise de possession de +/- 100m² à l'étage.

Des **brassards douanes et des parkas douanes** (jaunes) sont en cours de distribution pour les agents des BP Calais et Boulogne. Des **bonnets d'hiver** ont été demandés par les agents des BC.

L'administration va se pencher sérieusement sur les conditions de contrôle et de sécurité des agents de la BSE de Calais Port, un ralentisseur doit, a minima, être installé.

La brigade s'est vue attribuer 4 VL récemment.

Le devis d'**isolation de l'aubette centrale du tourisme** au TSM semble avoir augmenté de manière trop importante pour lancer immédiatement les travaux ! Espérons que la visite des services financiers de la DG va débloquer les fonds pour cet aménagement indispensable.

La **CGT** demande l'attribution de **VL électriques pour le BSECT** et l'installation d'une borne électrique. A défaut d'une borne au coût d'installation exorbitant, nous avons suggéré de demander à Eurotunnel la mise en place d'une prise renforcée dans les locaux de la brigade à Cheriton.

Le mobilier de la salle contrôle scanner du **fret routier TSM** va être changé.

Les **fauteuils des services seront remplacés**, vu la spécificité des agents surv (ceinturons et armes) les OS demandent des fauteuils adaptés.

La **CGT** a fait remarquer que les collègues en charge de la de la **mission PCF à Calais** doivent effectuer eux-même les actions de manutention lors des contrôles des marchandises. La DI va régler au plus vite cette situation, en effet il incombe au déclarant d'assumer les frais inhérents aux contrôles : manutention et stockage.

Parking BP Calais : la **CGT** demande à l'administration de trouver des places de parking à proximité du bureau ou des places offrant davantage de sécurité en sous-sol sans y subir les problèmes d'infiltration et coulées de salpêtre occasionnant des dommages sur les véhicules des collègues.

COTE DE SERVICE ET CONVENTION ARTT des BC

La procédure de validation de la convention ARTT et des cotes de service a été suspendue suite à la discussion lors des réunions avec les agents et l'intervention des OS.

Il en ressort une envie des agents de garder la cote actuelle mais nous avons demandé que les agents puissent néanmoins choisir par vote soit de conserver la cote actuelle ou d'opter pour l'une des deux proposées lors des réunions de service.

Il a été aussi demandé à l'administration de faire une note reprenant les scénarii possibles selon le régime ARTT choisi (de 35h à 37h30) notamment le nombre d'ARTT, les heures d'avance / retard engendrés et le nombre de jours qu'il sera possible de mettre sur le CET.

Les services « réduits » de 11h sont privilégiés par les agents et la formule 6/7h n'a pas trouvé un consensus majoritaire parmi les agents.

Le rythme Jour-Nuit-Nuit n'as pas été validé par les collègues.

Le principe des équipes renforcées du lundi au vendredi en journée est maintenu.

DIVERS

Le DI s'engage à des projets de travail au sujet des conventions des différents bureaux BC, BP Calais, BSECT.

Le DI affirme que le sujet de remise en cause de la mission sûreté au Tunnel n'est pas d'actualité.



Adhésion in ligne [ICI](#)

Du 1^{er} au 8 décembre VOTEZ CGT aux élections professionnelles.