



- **Les Douaniers de la BSI Trans-Manche :**
« MAYDAY ! MAYDAY ! »
- **Hierarchie de la gare du Nord :**
« Pffriit...TUNNEL... Pffriit ! »
(in La vérité si j'mens... !)



☰ Sommaire

Synthèse	page	2
Introduction	pages	3-5
I – Sur la « préparation active au Brexit », malgré les incertitudes sur un accord	pages	6-7
II – Sur les moyens matériels, « fortement » réajustés en Île-de-France	pages	8-12
III – Sur les moyens humains « consolidés, accompagnés et formés »	pages	13-16
IV – Sur l'exécution du service devant « s'ajuster en fonction de nombreux paramètres (crises sanitaires, risques sûreté, évolution économique, lutte contre la fraude, etc) »	pages	17-19
V – Sur les « importantes actions d'information et de communication spécifiques »	pages	20-22
VI – Sur les missions à Gare du Nord	pages	23-25
Glossaire	page	26-27

Pour les agents des Douanes, les moyens mis en place par la Direction Générale des Douanes pour l'échéance ne sont pas à la hauteur des enjeux.

L'administration semble tétanisée et/ou dans le déni des conséquences concrètes du futur travail des agents sur le terrain, voire elle s'est reposée aveuglément sur le concept de « Frontière Smart » (sic) conceptualisé par l'Organisation Mondiale des Douanes (OMD).

Ce faisant, elle en a oublié le principal, qui s'est toujours vérifié lors des moments historiques pour notre administration (1993, etc.) : le D-Day (jour « J »!) et les suivants, tout repose en fait sur l'implication de douaniers « for real » (des vrais, sur le terrain !), seuls à même de pouvoir pallier les inévitables problèmes... et faire de ce moment une réussite (ou éviter le naufrage, à ceux qui, eux, se contenteront d'effets de... Manche !).

Avec cette nouvelle frontière intérieure, viennent logiquement de nouvelles missions. Bien que faisant partie du « package » (corpus!) théorique de base des douaniers, ces missions n'ont fait l'objet d'une formation que lors des stages initiaux, pour un très grand nombre d'entre eux.

Ainsi, depuis le 1^{er} janvier, les agents concernés doivent assurer concrètement : la taxation des marchandises, leur détaxe, les contrôles à l'arrivée du Royaume-Uni, le dédouanement, le contrôle du régime du Transport International Routier (TIR), l'apurement du régime du transit, des carnets d'Admission Temporaire (ATA)... « Holy Sh*t ! » (euh...une variante de saperlipopette, en quelque sorte...).

Pour autant, aucune présentation du dispositif dans sa globalité n'a eu lieu, bien en amont de l'échéance, prenant en compte, **avec les agents,** toutes les éventualités juridiques : « deal /

no deal » (accord / pas accord), etc., donc les différentes conséquences sur leur métier.

En effet, on ne saurait croire que les négociateurs européens responsables (et leurs mandants) aient œuvré, des années durant, sans savoir à quoi ils exposaient les peuples qu'ils représentent (quoique : cf les « évolutions » du site Brexit.gouv.fr depuis le 28 décembre et l'interpellation de SOLIDAIRES Douanes...)

Plus près de nous, les agents « in charge » (responsables) qui ne pratiquaient pas au quotidien ces nouvelles missions n'ont donc pas été sérieusement préparés à tous les aspects et conséquences de celles-ci, en vue de l'échéance du 1^{er} janvier 2021 !



« Quand le sage montre la lune, l'idiot regarde le doigt »...!
Œuvre : L'escamoteur, Hieronymus Bosch

Ainsi, malgré l'annonce du résultat du référendum de sortie du Royaume-Uni (RU) de l'Union européenne (UE) le 23 juin 2016 (5 ans : un lustre déjà !), **le « branle-bas » opérationnel n'a véritablement commencé... qu'au dernier moment !** En prenant au passage le risque qu'un aléa survienne... On connaît la suite : début 2020, un « mini-micron » (sic !) vient « gripper » cette fine organisation !

Et la question des moyens (notamment humains, qui influent par exemple sur ceux immobiliers, la formation, les recrutements en amont, etc) qui dépend de l'évolution du flux (fret et voyageurs) post crise COVID-19, reste pudiquement dans l'ombre...

Tout cela vient en plus percuter le sujet des travaux, à la Brigade de Surveillance Intérieure du Trans-Manche (BSITM)...

* *
*

Introduction



Introduction (début)

Avec le Brexit, quelles sont les répercussions sur les agents des Douanes ? Ils se retrouvent coincés dans un conflit de valeur et otages d'injonctions contradictoires... Ce qui génère interrogations et inquiétudes, avec des impacts compréhensibles sur leur moral et leur santé.

Comme de fait exprès, s'ajoute à cette situation déjà tendue les incertitudes liées à la perte de missions. Inquiétudes résultant des réformes en cours et annoncées, donnant le sentiment que la Direction souffle constamment le chaud et le froid sur les agents. Ce management entretenu de fait, est peu propice à un exercice professionnel serein.

Cela constitue, dans tous les cas, une forme de supplice inadmissible qui doit immédiatement cesser, par la communication de perspectives claires et de long terme ! Sur ce sujet, nous sommes d'ailleurs demandeurs de l'analyse/expertise du réseau des psychologues du travail de la DGDDI...

1°) Une situation qui trouve ses racines il y a 20 ans...

À la BSITM, suite au rapport d'enquête de SOLIDAIRES de 2018 remis au ministère et une nouvelle orientation plus volontariste, d'énormes travaux ont été actés. C'était sans compter les effets pervers de 20 années de politique de raboutages tous azimuts (azimutés ?) en Douane, les « fameux » plans « stratégiques ». Plans bien sûr toujours vendus comme ayant des vertus quasi magiques pour l'intérêt général...

Ces raboutages sont multiples, ainsi que leurs effets. Ces diminutions concernent entre autres les domaines :

- budgétaires,
- des effectifs & moyens (ex. : des services logistiques, avec l'externalisation des compétences techniques...),
- juridiques :
 - contrats au moins-disant plutôt qu'au mieux-disant,
 - lourdeur/lenteur des passations de marchés publics,
 - actions curatives plutôt que préventives sur la commande, induisant pertes de contrôle, de temps et d'énergie(s), etc.



Le gag de l'arroseur...

Le tout depuis la Loi organique relative aux Lois de Finances (la scélérate LOLF !) de 2001. Elle consacre l'obligation de *résultat* et non plus celle de *moyen* dans la Fonction Publique, qui fait que bien moins de problèmes peuvent se régler en « appuyant sur un bouton »... même depuis les plus hautes sphères !!!

2°) ... contraignant la Direction à scier la branche sur laquelle elle repose !

Toujours est-il qu'à l'issue de la visite des ministres à la gare du Nord, le 10 décembre 2020, le constat est que les travaux de la brigade se percutent avec le Brexit ! Cette visite a permis de faire remonter le décalage des visions sur le dispositif, entre les agents de terrain et la « haute » hiérarchie, et sur ce qu'implique cette nouvelle frontière tierce...

La typologie des locaux de la BSITM, totalement en chantier, ajoute une difficulté supplémentaire dans la gestion du Brexit... Dans un contexte compliqué par le fait de ne pas être propriétaires des locaux (mais dépendant de la SNCF/Gares&Connexions...), la fin des travaux n'a pu avoir lieu en décembre 2020.



On observe un décalage flagrant (bien qu'hélas assez « classique ») entre la communication officielle de la DGDDI, les réalités du terrain et l'incertitude totale de ce que sera la relation douanière avec le Royaume-Uni. Le Brexit et ses solutions technologiques (par rapport aux moyens humains) demeurent l'obsession de la communication de la DG : au risque du syndrome fumeux du village Potemkine¹ ?

Ce climat délétère entraîne des inquiétudes légitimes des agents, en lien avec leurs conditions de travail, donc du ressort du Comité d'hygiène, de Sécurité et des Conditions de Travail (CHSCT).

Pour toutes ces raisons, SOLIDAIRES a demandé d'urgence, le 23 décembre 2020, la tenue d'un CHSCT plénier extraordinaire consacré au Brexit, avant le 31 décembre 2020. Sans retour, SOLIDAIRES a relancé l'administration, le 28 décembre 2020, sur l'absolue nécessité de la tenue de ce CHSCT extraordinaire...

3°) L'Administration aux agents : « Les congés, c'est sacré ! »

Alors que SOLIDAIRES Douanes était bien sûr aux côtés des agents pendant toute la période des fêtes, Pierre-Louis MARIEL, DRFiP Paris/Président du CHSCT 75 a répondu défavorablement le 30 décembre 2020, au motif suivant :

« Il était impossible, au plan matériel, de répondre favorablement à votre demande, en raison de la période des fêtes de fin d'année, les représentants de la direction générale des douanes tout comme nombre de représentants des administrations et des organisations syndicales étant en congé. »

Jean-Roald L'HERMITTE, DI d'IdF, nous a toutefois adressé une note de 9 pages, le 30 décembre 2020, avec des « *Éléments de réponse aux demandes formulées par le syndicat Solidaires* » :

« Suite à la saisine du syndicat Solidaires je vous adresse ci-dessous des éléments de nature à apporter des réponses aux questions posées par les représentants du personnel. Bien entendu ces éléments ne font pas obstacle à la tenue d'éventuels points d'information en janvier ou de toute demande de compléments dont vous seriez saisi et pour lesquels je reste à votre disposition. »

SOLIDAIRES Douanes ne se satisfait pas de ces réponses et souhaite mettre en perspective un certain nombre d'éléments dans le présent dossier.

* *
*

¹ En 1887, lors de la visite de l'impératrice Catherine II en Crimée, de luxueuses façades en carton-pâte auraient été érigées à la demande du ministre Grigori Potemkine, afin de masquer la pauvreté des villages...

* *

*

I – Sur la « préparation active au Brexit » malgré les incertitudes sur la conclusion d'un accord



I – Sur la « *préparation active au Brexit* » malgré les incertitudes sur la conclusion d'un accord

A) Des notes arrivées au dernier moment... sorties du képi ?!

- La note DG n° 20000355 intitulée « *Taxation des marchandises contenues dans les bagages des voyageurs en provenance du Royaume-Uni à compter du 1^{er} janvier 2021* » et celle n° 20000507 intitulée « *Brexit, Modalités de gestion des mouvements de produits soumis à accise en provenance ou à destination de l'Irlande du Nord à compter du 1^{er} janvier 2021* » **sont datées du 31 décembre 2020... pour un Brexit le 1^{er} janvier 2021 !!!**
- La note DG n° 20000352 ayant pour objet « *Mise en œuvre des contrôles migratoires dans le cadre du Brexit* » **est datée du 30 décembre 2020... pour un Brexit le 1^{er} janvier 2021 !!!**
- La note n° 20001896 émise par la DR Paris **datée du 21 décembre 2020** ayant pour objet « *Instructions liées à la mise en œuvre du Brexit en Gare du Nord* » a été transmise aux agents de la BSITM **le 31 décembre 2020... pour un Brexit le 1^{er} janvier 2021 !!!**

SOLIDAIRES Douanes souligne que, factuellement, les agents de la BSITM n'ont pu bénéficier d'explications, de réunions d'information pourtant nécessaires, etc. : donc ont été livrés à eux-mêmes...

Pour l'administration, la préparation des services douaniers français au Brexit est engagée depuis plus de quatre ans. Le Brexit a donné lieu à de nombreuses mesures préparatoires sur les plans réglementaires, procédural, matériel et humain.

Pour SOLIDAIRES Douanes, la communication des instructions par la DG arrive beaucoup trop tardivement : en effet, les notes, lorsqu'elles sont transmises aux agents, datent de la veille de la date de mise en œuvre du Brexit !



« *On les trouva fort dépourvus quand le Brexit fut venu...* »

B) Des formations « théoriques »

Pour l'administration, à Paris comme en tous les points concernés du territoire douanier, les instructions, formations, installations, qui ont été mises en place permettent de faire face à l'émergence d'un nouveau pays tiers à proximité immédiate de nos frontières...

Pour SOLIDAIRES Douanes, les instructions, formations, installations, qui ont été mises en place, ne permettent qu'en partie de faire face à l'apparition d'un nouveau pays tiers à proximité immédiate de nos frontières, avec toutes ses conséquences, lesquelles ne semblent pas maîtrisées par l'UE elle-même (cf ci-après les Unes successives du portail « *Brexit.gouv.fr* » depuis le 28 décembre 2020...).

Pour l'administration, la taxation des marchandises, la détaxe voyageurs, les contrôles des flux de passagers aux arrivées d'un vecteur international, le dédouanement des marchandises et des biens, le contrôle du régime TIR, du Transit, des carnets ATA, ne sont pas des missions inconnues des douaniers et relèvent du cœur de métier de la Douane et les douaniers.



... Seul au monde...
(zoom à 600 % !)

Pour SOLIDAIRES Douanes, ce ne sont évidemment pas des missions pratiquées au quotidien par les douaniers franciliens de la branche Surveillance... notamment en l'absence, à la DGDDI, d'un tronc commun annuel de formations, permettant la mise à niveau en termes de réglementations, procédures, environnement administratif, etc.

Les formations dispensées ne sont donc restées que théoriques et c'est la mise en œuvre des nouvelles missions qui fera donc apparaître, au fil de l'eau, les inévitables problématiques liées au Brexit...

SOLIDAIRES Douanes déplore que les stages en immersion réclamés n'aient pas été prévus et mis en place par la Direction Générale, pour les agents, dans les aéroports, pourtant situés à proximité des unités franciliennes concernées, depuis toutes ces années...

Sous l'angle humain, l'impréparation des services douaniers est totale... contrairement à la confiance aveugle et au budget mis dans la technologie : la fameuse « *Frontière Intelligente* »... pour laquelle, étrangement, des procédures de secours sont apparues dans les 2 dernières semaines... et prévoyant bien sûr le recours massif... aux douaniers et à leur dévouement proverbial : CQFD !!!

* *
*

II – Sur les moyens matériels



II – Sur les moyens matériels

A) « fortement réajustés » en Île-de-France (début)

1°) Une aubette de détaxe acquise en « duty-free »...

Pour l'administration, une zone détaxe a été installée à proximité des contrôles de sûreté et comprend quatre bornes PABLO et deux postes de travail permettant aux agents d'aider les voyageurs dans leurs démarches.

SOLIDAIRES Douanes rappelle que ce local a été obtenu de longue lutte et après moult péripéties auprès d'un « partenaire » qui ne souhaitait pas nous concéder ce droit... ce local de détaxe est si exigu qu'il peut contenir à peine 2 agents. Les gestes barrières et la distance sociale doivent pourtant être impérativement respectés dans le contexte de la crise sanitaire. La superficie dédiée à la vérification des marchandises est trop petite pour garantir la sécurité des agents...

On peut saluer **son emplacement en zone sous Douane**, qui **évitera nombre de fraudes** (versement par exemple).

Néanmoins, l'espace de dégagement restreint autour de l'aubette de détaxe, accolée à la zone de contrôle sûreté, ne risque-t-il pas de provoquer un fort ralentissement, quand le trafic des EUROSTAR sera rétabli, et que les files d'attente aux bornes et à l'aubette se mêleront au flux de passagers sortant du contrôle de sûreté ?

La Douane délivre un service public qui consiste à valider ou annuler des Bordereaux de Vente à l'Exportation (BVE), et/ou à contrôler les marchandises reprises sur ces BVE. De ces contrôles découlent éventuellement des procédures contentieuses.

Si des employés sont nécessaires pour « aider les voyageurs » sur le site EUROSTAR, ce ne peut être des agents des Douanes... Est-il prévu des agents EUROSTAR, SNCF ou autres pour effectuer cette mission ?



2°) & une aubette de taxation bien...« sûre » !? (début)

Pour l'administration, un espace de déclaration a été créé dans la zone publique de la gare (« quai 0 » au rez-de-chaussée) pour les voyageurs n'ayant pas pu faire leurs formalités au départ.

Pour SOLIDAIRES Douanes, la situation de ce local n'est pas satisfaisante. En effet, contrairement aux aéroports, ce local est situé en zone publique. Il est destiné à percevoir de l'argent et des marchandises de forte valeur, ce qui interroge sur le niveau de sécurité du local et surtout des agents qui l'utilisent.

Bien que provisoire, ce local est inadapté, tant par son positionnement que par son agencement. En effet, il n'est ni accolé à la zone d'arrivée sécurisée des EUROSTAR en provenance du Royaume-Uni, ni dans celle-ci, comme c'est le cas en frontière.

Quel sera par ailleurs le dispositif de transport des liquidités ou des marchandises de valeur entre ce local et le siège de l'unité ?

La gare du Nord est un lieu particulièrement peu sûr : effectuer des allers-retours fréquents et/ou à heures fixes, en zone publique, entre ces différents lieux, accroît le risque pour les agents de subir agression et/ou braquage...

À l'intérieur du local, il n'y a pas de banc de visite réglementaire et il n'y a pas non plus de séparation entre l'espace de visite des marchandises, et l'espace réservé aux agents. Il n'est donc pas possible pour les agents d'effectuer les missions de taxation, perception d'argent et la rédaction des procédures de manière discrète et sécurisée, les usagers se situant dans le dos des agents (risque de saisie d'arme !!).



II – Sur les moyens matériels

A) « *fortement réajustés* » en Île-de-France (suite)

2°) Une aubette de taxation, bien « sûre » ?! (fin)

SOLIDAIRES Douanes demande à ce que l'agencement de ce local soit revu pour créer un comptoir qui permettrait d'effectuer de manière pérenne, les opérations incombant à la mission prioritaire de taxation.

Le mini-coffre à la taxation est trop petit pour y mettre la caisse et il n'est pas scellé : « So long ! » (bon vent, le coffiot) ?!

Quid des marchandises volumineuses qui y seront stockées le temps d'effectuer des procédures (de taxation et/ou de dégagement) ?

Tous les documents relevant de la compétence des OP/CO vont arriver en gare du Nord, sans qu'il n'y ait de bureau dédié dans la gare. Qui gèrera les usagers mécontents quand ils comprendront que leurs formalités ne pourront y être effectuées ?

Pour l'administration, une signalétique explicite et bilingue est placée près des quais pour localiser l'espace de taxation.

Pour SOLIDAIRES Douanes, il ne s'agit que de simples panneaux situés très hauts, fondus dans le flot d'informations (panneaux publicitaires...), qui n'attirent pas forcément le regard des usagers déjà distraits par leur voyage.

Aucun logo institutionnel adapté à la configuration n'est susceptible d'orienter l'utilisateur.



... Jupiter is watching you !



... Home sweet home... (« doux foyer » !)



3°) Travaux des locaux de la BSITM (début)

Pour l'administration, des travaux sans précédent ont été engagés pour rénover totalement la Brigade. Des locaux temporaires ont été loués pour préserver la bonne exécution des missions...

Réalisés en pleine crise de la COVID, au cours de l'année 2020, la fin de chantier dépassera légèrement le 1^{er} janvier 2021, mais aboutira à un ensemble immobilier sans commune mesure avec le précédent, en termes de conditions de travail, de sécurité et de qualité matérielle de vie au travail.

SOLIDAIRES Douanes se pose des questions sur la qualité des travaux et matériaux utilisés : du linoléum a été posé sur un ré-agréage dont le rétreint a entraîné des fissures (étaient-elles acceptables ? A-t-il été fibré dans la masse ?), des agents sont restés enfermés dans le seul sanitaire restant (!) de l'unité (les autres ne fermant en plus pas à clé...).

Le manque de sanitaires (seulement 4 mixtes, 1 pour femmes et 1 pour infracteurs) constitue par ailleurs un manque cruel de dignité pour les 125 agents.

SOLIDAIRES Douanes se pose également des questions sur la coordination du chantier : peinture du couloir (et des uniformes...) le 1^{er} janvier, jour du Brexit, alors que le 25 décembre par exemple, la brigade était fermée, comme tous les ans...

Ces problématiques, loin d'être exhaustives, ne constituent que quelques exemples des difficultés rencontrées par les agents, **les travaux se faisant finalement... en site occupé !**

La taille des locaux de la BSITM est inadaptée pour réaliser les missions de sûreté, détaxe, taxation, contrôle à l'arrivée des EUROSTAR. Avec les travaux « proprement » interminables, quid de la bonne réalisation de ces missions sensibles et des conditions de travail des agents ?



II – Sur les moyens matériels

A) « *fortement réajustés* » en Île-de-France (fin)

3°) Travaux des locaux de la BSITM (fin)

En effet, la brigade possède une surface de 360 m², soit moins de 3 m² / agent, quand le ratio budgétaire (la SUN) est de 12 m² / agent. Or, la BSITM est composée de 125 agents : ce qui nécessiterait, décentement, un espace de travail d'au moins 1000 m² : soit le triple de la surface actuelle ! Et quid en cas de besoins humains supplémentaires pour faire face à une hausse du trafic voyageurs post crise COVID et à la multiplication des missions prioritaires suite au Brexit ??

Ne pouvant pousser les murs, n'est-il vraiment pas possible de trouver un nouvel espace de travail pour la Douane dans la gare du Nord, notamment dans la perspective de restructuration de celle-ci en vue des JO de 2024 ?

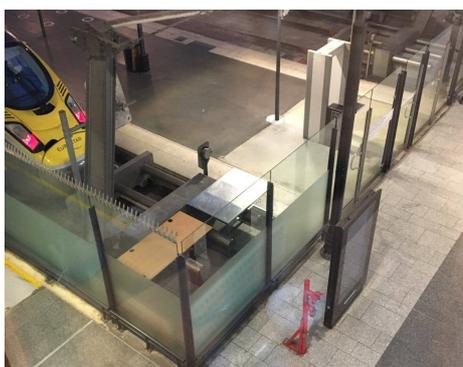
SOLIDAIRES Douanes valide la solution trouvée pour étendre les locaux de la BSITM durant les travaux. Les locaux Régus, de qualité et à proximité de l'unité, apportent une bouffée d'oxygène... mais après, l'asphyxie ?!



II – Sur les moyens matériels

B) « *Mise en place d'installations et d'infrastructures adaptées* » (début)

1°) Aménagement de la zone de contrôle (banc de visite dans la zone d'arrivée EUROSTAR)



Pour **SOLIDAIRES Douanes**, faute d'anticipation et de concertation de la DGDDI avec les agents de terrain chargés de l'exécution des contrôles, des **tables dépareillées (dont une en inox...)** sont apparues fin décembre, pour effectuer les contrôles dès le 1^{er} janvier.

Celles-ci ne sont **pas réglementaires** (notamment le scellement) et peuvent ainsi constituer un risque voire des armes par destination, susceptibles de mettre en danger les agents. Aussi, leur configuration ne permet pas la séparation du flux voyageurs avec l'agent de contrôle par le banc de visite.

De plus, ces tables ont été **positionnées sur les heurtoirs, en bout de quais, heurtoirs sensés amortir un choc lorsque le train (environ 400 tonnes) est en défaut de freinage** (cf accidents en gare de l'Est en 1988 et 2007)... Des logos disposés à ces endroits-là interdisent pourtant formellement à toute personne de s'y trouver !

Cet emplacement se situe sous les caténaires sous tension en 2 x 25 000 volts. Cela peut induire plusieurs risques spécifiques (électrique, électromagnétique, etc.) pour les agents et les usagers.

Sans la photo, nous aurions cru à un gag... Pourquoi la SNCF, experte du milieu ferroviaire, contraint-elle la Douane à travailler dans ces conditions ?

N.B : L'usage d'une table métallique près des caténaires ne peut-elle pas déclencher un arc électrique ?!

Les agents doivent donc prendre l'initiative de déplacer ces « tables », à chaque arrivée de train, pour se garantir une sécurité... relative...

Au-delà du manque flagrant de considération pour l'administration des Douanes et les usagers, c'est l'image donnée aux voyageurs à leur arrivée en France qui est directement mise en cause...

La commande des bancs de visite par la SNCF, est-elle conforme à l'expression de besoin de la Douane, et respecte-t-elle les normes de sécurité de cet environnement ?



2°) aménagement de la zone sous douane (garantir le contrôle douanier des biens et personnes)

Pour l'administration, la Gare du Nord n'est pas concernée par cette disposition du fait du caractère spécifique des enceintes ferroviaires.

Pour **SOLIDAIRES Douanes**, il est impératif que les autorités disent où se situent matériellement la frontière à l'arrivée, pour que la base juridique appliquée aux contentieux ne soit pas illégale !





II – Sur les moyens matériels

B) « Mise en place d'installations et d'infrastructures adaptées » (suite & fin)

3°) allocation des ressources aux missions au regard du nombre de voyageurs

Pour l'administration, la mission de taxation sera assurée dès le premier janvier en coordination avec la BSI de Lille et les brigades parisiennes de façon à assurer l'ensemble des contrôles à l'arrivée des EUROSTAR en provenance de Londres.

Les agents et les équipes seront répartis en fonction de l'intensité du trafic sur les quatre missions que constituent :

- au départ : la sûreté et la détaxe ;
- à l'arrivée : la taxation et le contrôle.

Pour SOLIDAIRES Douanes, la coordination de ces unités s'avère très compliquée à mettre en œuvre dans les faits... À la BSITM, les chefs d'équipe doivent souvent jongler avec les effectifs, pour pouvoir effectuer les missions prioritaires en fonction des besoins. Il faut donc des effectifs dédiés spécifiquement à ces missions.

Nous serons aussi vigilants, lorsque le trafic reviendra à la normale, que des hausses d'effectifs y pourvoient, pour éviter que les rotations ne conduisent à faire de « l'abattage » quant aux missions (sûreté, etc.) et ainsi générer des risques pour les agents.

La cote qui répartit les agents sur les différents postes n'est pas adaptée aux nouvelles missions. Ainsi la mission de sûreté se révèle phagocytée par la gestion de l'importation et de la détaxe (là encore, problème qui s'intensifiera parallèlement aux flux).

Ainsi, à l'instar du fonctionnement aéroportuaire en la matière, il serait pertinent :

- de dissocier l'équipe de sûreté de l'équipe de taxation,
- de dédier une solide équipe de contrôle à l'arrivée des EUROSTAR pour le contrôle de la taxation (qui, pour SOLIDAIRES, finira sans doute par échoir, dans les faits, à la BSITM...),
- d'avoir une autre équipe pour la détaxe.

Cette organisation est seule à même de concilier la fluidité avec la réalisation de la mission de sûreté (risque terroriste).

Pour l'administration, avant la COVID, on comptait 18 trains par jour, chacun pouvant embarquer jusqu'à 900 voyageurs, soit entre 8 000 et 15 000 personnes à contrôler par jour. Actuellement, le trafic est de l'ordre de quatre trains par jour pour des volumes avoisinant les 1500 passagers par jour.

Ce volume pourrait croître avec la mise en place à compter du 1er janvier de trois à quatre trains à l'arrivée, ce qui dans tous les cas resterait largement inférieur au trafic de la période antérieure au Covid.

Au vu du trafic prévisionnel transmis par EUROSTAR, cette période d'affluence limitée pour des raisons sanitaires devrait permettre à la Douane lors de l'entrée en vigueur du Brexit d'appréhender les nouvelles missions de taxation et de détaxe dans d'un environnement qui devrait être moins tendu, permettant aux agents concernés de s'adapter progressivement à la volumétrie croissante des voyageurs.

Pour SOLIDAIRES Douanes, la crise sanitaire ne doit pas être l'arbre qui cache la forêt sur la gestion/l'anticipation de la concrétisation du Brexit...

4°) La recherche d'un espace de contrôle alloué aux camions TIR au VITALYS se poursuit

Pour l'administration, les actions entreprises se sont avérées jusqu'ici infructueuses malgré plusieurs pistes intéressantes, dont certaines liées aux besoins de stockage en zone sud de Paris (marchandises saisies, archives, mobiliers, matériels, espace de dépotage et de contrôle).

SOLIDAIRES Douanes se demande comment les agents du VITALYS vont réussir à accomplir pleinement leurs missions, en l'absence de solution trouvée ?! Ce problème est patent depuis de nombreuses années, bien avant l'échéance de cet événement...



* *

*

III – Sur les moyens humains « consolidés, accompagnés et formés »



III – Sur les moyens humains « consolidés, accompagnés et formés » (début)

1°) Moyens humains

Pour l'administration, pour le Brexit, la DI d'IDF a bénéficié de 17 ER supplémentaires en surveillance et de 29 ER supplémentaires en AG-OPCO.

En 3 ans, la DI d'IDF est revenu au meilleur taux de couverture depuis 6 ans puisqu'elle n'accuse plus que 24 vacances d'emplois sur un total de 1236 postes au 31 décembre 2020 contre 150 vacances d'emplois au 31 décembre 2017. La DI aborde donc le Brexit avec sa meilleure situation RH depuis 2015. Pour le Brexit cela a permis de préserver globalement les effectifs des bureaux et des brigades concernées.

SOLIDAIRES Douanes demande à quoi correspondent ces ER ? Où ont-ils été répartis ? 46 agents supplémentaires dans toute la DI d'IDF ne vont pas combler le **manque chronique d'effectifs**, même s'il faut reconnaître les efforts notables de la direction actuelle pour remédier au mieux à ce problème.

Globalement, il est très inquiétant qu'il faille des événements malheureux comme des attentats, ou dans ce cas de figure, le Brexit, pour préserver les effectifs donc une capacité opérationnelle de toutes les missions douanières au service de la sécurité du territoire national...

À cet égard, **sur les 700 emplois fléchés Brexit affichés par la DG, combien en reste-t-il vraiment, en net des départs** en retraite, mutations, départs de l'administration, etc ???

2°) Formations professionnelles

Pour l'administration, dans le même temps un effort de formation très important a été effectué. Le Brexit figurait ainsi parmi les orientations du Plan national de formation en 2019 et en 2020. Les agents ont pu bénéficier de formations en matière de surveillance en tant que formateur ou utilisateur.

SOLIDAIRES Douanes rappelle que le vote du Brexit a eu lieu le 23 juin 2016... **Si la DI IDF a dû faire au mieux avec les moyens alloués à son service de Formation Professionnelle, il s'agit d'une DI hors norme** : gros turn-over, interrégion formant les agents pour les autres DI « recevantes » en termes de mutations, problèmes d'attractivité (transports, coût de la vie notamment, etc.) ce qui ne semble pas ou mal pris en compte par la DG, qui doit allouer à la DI IdF plus de moyens !

Dès lors, compte tenu de la commande nationale/UE, comment expliquer que la formation concrète des agents ne se soit déclenchée que dans les derniers mois de la dernière année (donc en prenant le risque d'un aléa : survenu avec la COVID) ?? Ne fallait-il pas se préparer à toutes les issues du Brexit et prévoir, par exemple, des stages immersifs en aéroports, le tout coordonné nationalement ?

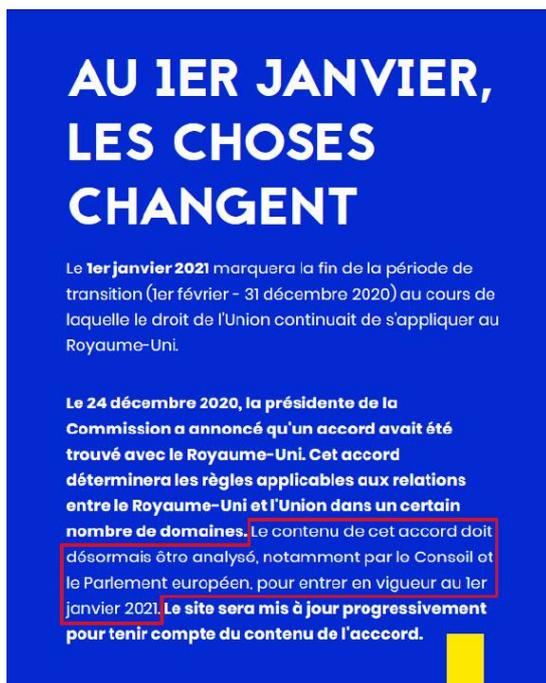
L'administration précise que les cadres ont également bénéficié de formations relatives au management et à la conduite du changement, une formation Contentieux SU – Brexit et une autre sur l'utilisation des bornes PABLO-NG ont été dispensées.

SOLIDAIRES Douanes répond que dans ce contexte, les cadres ont beau avoir été formés, **ce sont les agents qui, depuis le début, ne cessent de relever des problèmes** liés aux nouvelles missions contraintes, et qui leur font des propositions pour améliorer la gestion de cette situation rocambolesque...

Ce sont aussi les agents qui se dispensent, entre eux, hors service, les formations en cascade, se répondent les uns aux autres aux questions soulevées, etc. tout cela à cause de l'absence d'un tronc commun annuel de formations continues, de recyclage et de mise à niveau à la DGDDI !

En matière de formations en Douane, c'est aux agents de demander ce dont ils pensent avoir besoin... pour se voir trop souvent expliquer comment s'en passer !

Des esprits chagrins pourraient presque croire que l'explication tiendrait dans cette équation : hausse du temps de formation = baisse des indicateurs opérationnels + besoin de recrutements supplémentaires = Pffriiit... !... Pffriiit !... Pffriiiiiiiiiit : « Repeat please !? » (« Allô ?! Je ne vous entends pas... ! »).



Copie-écran de la Une du portail Brexit.gouv.fr au 28/12/2020, avant notre relance au pdt du CHSCT



Copie-écran de la Une du portail Brexit.gouv.fr au 29/12/2020, suite à notre relance au pdt du CHSCT



AU 1ER JANVIER, LES CHOSES CHANGENT

Le **1er janvier 2021** marquera la fin de la période de transition (1er février - 31 décembre 2020) au cours de laquelle le droit de l'Union continuait de s'appliquer au Royaume-Uni. **Un accord de commerce et de coopération a été signé par la Présidente de la Commission européenne, le Président du Conseil européen et le Premier ministre britannique le 30 décembre 2020. Il a également été approuvé par le Parlement britannique.** Il sera ratifié dans le courant de l'année 2021, mais entre en application provisoire dès le 1er janvier 2021. **A partir du 1er janvier 2021, cet accord déterminera les règles applicables aux relations entre le Royaume-Uni et l'Union européenne dans un certain nombre de domaines. Le site sera mis à jour progressivement pour tenir compte du contenu de l'accord.**

Copie-écran de la Une du portail Brexit.gouv.fr depuis le 30/12/2020 ...

Tout a été parié sur la « Frontière SMART », qui doit résoudre la quadrature du cercle : fluidité/**minimum d'agents**... Pour l'effectivité des contrôles, le facteur humain est donc la variable d'ajustement...

Au-delà des réductions idéologiques d'emplois, en Douane (notamment en Surveillance), cette absence de formation annuelle, continue, réelle et sérieuse, est inversement proportionnelle au traitement des multiples procédures.

Un traitement toujours plus lourd, complexe et contraignant juridiquement (cf p12 *Rapport jury concours CP*)... Tout cela impacte de fait la capacité de contrôle... Une coïncidence de plus ?

En Douanes, le nombre de réglementations dont il faut contrôler l'application est probablement parmi le plus important de toute la Fonction Publique. Qui plus est, à l'intérieur de ces réglementations, la complexité demeure la règle et de nombreux cas de figure doivent être distingués au cas par cas.

Ainsi, il est relativement plus simple d'effectuer une procédure sur 20 tonnes de produits stupéfiants à l'intérieur d'un camion, que 20 grammes « à l'intérieur » d'une personne...

De plus, lorsque les agents débutent un contrôle des personnes (et a fortiori de véhicule), il leur est impossible de savoir à l'avance ce qu'ils vont appréhender, et les réglementations qu'ils vont devoir appliquer, quand d'autres professions traitent toujours les mêmes domaines et méthodes.

De plus, processus et applications administratives de gestion (Aladin, SILCF, DANA...) demeurent pour beaucoup inadaptés, redondants, très peu ergonomiques, lourds voire kafkaïens. Et les agents sont abreuvés d'informations, s'empilant les unes sur les autres, sans compilation logique, thématique, purge/mise à jour ni accès aisé et rapide aux dernières versions à utiliser.

À titre d'exemple, des changements récurrents de dénomination de services surviennent - au gré des plans « stratégiques » successifs - ou encore la myriade d'acronymes (bien loin de constituer une espèce menacée...) ne va pas toujours constituer une ressource pour l'agent de terrain, en contrôle un mois de décembre à 6h du matin...

Des intervenants sont à contacter un jour, puis l'agent découvre le jour suivant que l'interlocuteur a changé... à condition que le numéro de téléphone soit à jour, sur l'une des feuilles volantes des dernières données administratives qu'une bonne âme aura pensé à épingler au tableau en liège d'une salle d'ordre (parfois en travaux !)...

... sachant que l'agent est responsable des aléas, en devant gérer les urgences qui peuvent se présenter, les réactions imprévisibles de personnes qui pensent n'avoir plus rien à perdre...

... dans le cadre de relations de travail, qui sont aussi faites de collègues en souffrance et/ou en difficultés qu'il faut soutenir et/ou qui subissent une pression hiérarchique, ou vivent mal la pression du « chiffre »...

... sans compter les revirements soudain de « politique » de contrôle, sans temps d'adaptation, de formation ou de réunions de service dédiées et régulières, concernant les différentes évolutions...

... le tout avec la considération parfois « défailante » et manifestée, dans les faits, de tiers auxquels les agents rendent pourtant un service de grande qualité (cf les relations avec EUROSTAR/la SNCF, au cas d'espèce)... quand ce n'est pas de leur administration.

Cette liste n'étant évidemment pas exhaustive, on se dit « Oh my God...! » (bon sang...!).

Ce fossé dans la perception d'une même réalité est-il perçu/intégré des « prescripteurs » du métier de douanier ?

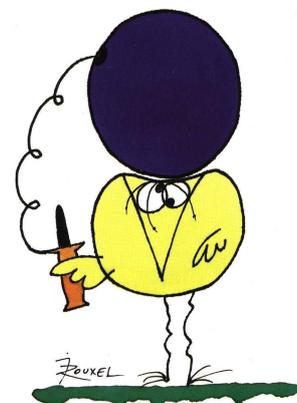
SOLIDAIRES Douanes dénonce ces manquements, en totale contradiction avec les messages de propagande vantant la préparation de la Douane au Brexit sur les réseaux sociaux, internet, médias, etc.

Comment les agents des Douanes peuvent accompagner les usagers dans des conditions aussi déplorables ?

Comment les agents perçoivent-ils et vivent-ils ces injonctions paradoxales ?

Et surtout : qui se préoccupe de ce dont ont besoin et de ce que ressentent les agents ?!

Les devises Shadok



EN ESSAYANT CONTINUUELLEMENT ON FINIT PAR RÉUSSIR. DONC : PLUS ÇA RATE, PLUS ON A DE CHANCES QUE ÇA MARCHE.

La douane reste mobilisée aux côtés des professionnels et des particuliers pour les accompagner. #BREXIT

→ 600 recrutements de douaniers ont déjà été effectués
→ 100 recrutements d'agents supplémentaires sont à venir

Nous sommes prêts ! Et vous ?
→ Conseils et renseignements sur www.brexit.gouv.fr et www.douane.gouv.fr

L'administration en 1^{ère} ligne... pour la com' !



III – Sur les moyens humains « consolidés, accompagnés et formés » (suite & fin)

Pour l'administration, les agents ont exprimé un besoin de formation sur la manipulation des bornes PABLO. Des démarches ont donc été entreprises pour ajouter ce volet supplémentaire, en collaboration avec des formateurs de la DIPa, à la formation dispensée au mois de décembre.

Il est clair que les agentes et les agents ont dû dans certains domaines réactiver leurs connaissances pour pouvoir gérer des opérations auxquelles ils n'étaient plus forcément accoutumés.

C'est pourquoi des formations ont été dispensées pour la détaxe et la taxation. Ces actions de formation ont accompagné les ajustements réalisés en termes d'installation et de méthode de travail.

SOLIDAIRES Douanes précise que le volet contentieux n'a pas été dispensé aux agents, faute de temps, et, semble-t-il, en écho à l'obsession de la DG de « fluidification du trafic »...

Pour illustrer cette obsession : pourquoi **aucun critère bloquant n'a été paramétré à la détaxe** sur les bornes PABLO ? On nous a dit qu'il faudra d'abord « évaluer les courants de fraude »... Pourtant ailleurs, sur ces bornes, un seuil est défini au-delà duquel l'usager doit se présenter aux douaniers à la détaxe : les BVE sont donc validés (ou pas) par les agents après un contrôle physique de la marchandise de forte valeur. Ce dispositif facilite grandement le travail des agents des Douanes et permet de lutter efficacement contre la fraude fiscale à la détaxe.



Pourquoi former les agents à contrôler un BVE (la détaxe...) et ne pas leur dispenser de formation relative au contentieux qui peut en découler?!? Incohérent... à moins que l'intention soit de ne pas risquer, par trop de constatations venant d'agents affûtés, de ralentir le flux passager pour nos « partenaires » du-rail ?!

Les agents n'ont même pas été formés à relever une Importation Sans Déclaration (ISD), infraction de base des contentieux relevés en frontière tierce, alors qu'ils doivent contrôler des passagers en provenance du Royaume-Uni... « Shocking ! (Choquant!) ». Encore une injonction paradoxale !? »

Par ailleurs, y aura-t-il suffisamment d'agents pérennes (et combien, d'ailleurs...) pour le contrôle à l'arrivée des EUROSTAR ? Ou est-ce juste de l'affichage, pour les journalistes qui rôderaient, les premiers temps du Brexit ?

On pourrait finir par penser que tout a été fait pour qu'il y ait le moins de pression possible du contrôle douanier, et donc pas de suite contentieuse sur les fraudes possibles, notamment fiscales, possiblement massives : la suite de l'opération « Cheval-de-Troie- Friendly » envers la City et nos ex-nouveaux-meilleurs-amis ?!

Une multiplication de coïncidences ne peut que troubler : en plus d'être le jour du père Noël, ce 24 décembre 2020 a donc également été le jour où un accord « miraculeux » a été trouvé dans la pièce de théâtre qu'a été le Brexit...

... Tandis qu'un tout autre cadeau était balancé depuis la cheminée sur la tête des douaniers (donc sur celles des citoyens et contribuables européens, dont les « frenchies » - les français !) : la suppression, entre la dinde et la bûche, des alinéas 3, 4 & 6 de l'article 426 du Code des Douanes !

Ainsi, l'article 30 de la Loi du 24 décembre 2020 n°2020-1672 relative au « Parquet européen, à la justice environnementale et à la justice pénale spécialisée » illustre cette volonté de déréguler, y compris la fraude fiscale.

Ainsi, certaines infractions concernant des marchandises non prohibées, relevaient jusqu'ici des délits, du fait d'une manœuvre (donnant un caractère prohibé à la marchandise).



Les ravis de la crèche : « Merry X-mas ! » (« Joyeux Noël ! »)

Désormais, ces mêmes infractions relèvent de la simple contravention, le montant des pénalités encourues sera donc fortement diminué !

AVANT le 31 décembre 2020	DEPUIS le 31 décembre 2020
Fraude sur une montre de 20 000 euros : - 4 000 euros de TVA compromise (TVA à 20%) - amende : 95% des Droits et Taxes éludés = 3 800 euros	Fraude sur une montre de 20 000 euros : - amende : 1 500 euros max, voire, selon nos informations, des notes prévoyant moins de 2 fois moins d'amende, forfaitairement, au-delà d'un gros montant... !

Une perte sèche pour les contribuables comprise entre 2 300 et 3200 euros (entre 60,5% à 84% !!!) dans l'exemple.

Avec la proximité d'une nouvelle frontière extérieure à l'UE, l'émergence d'opportunités pour les courants de fraude, notamment fiscale (avec la fraude à la détaxe pour les résidents tiers), est inévitable. Diminuer la répression d'une infraction et signer un accord qui la facilite, n'est-ce pas encourager la fraude fiscale ?!?

* *

*

**IV – Sur l'exécution du service devant
« *s'ajuster en fonction de nombreux
paramètres : crises sanitaires,
risques sûreté, évolution économique,
lutte contre la fraude, etc* »**



IV – Sur l'exécution du service devant « s'ajuster en fonction de nombreux paramètres : crises sanitaires, risques sûreté, évolution économique, lutte contre la fraude, etc » (début)

1°) Sens du devoir des agents... voire du sacrifice !

Pour l'administration, les missions de la BSITM sont soumises à de fortes variations et incertitudes qui dépendent tant de la crise sanitaire de la COVID que de ses effets sur l'économie, les déplacements des personnes, les très importants projets de développement de la Gare du Nord qui sera encore en travaux dans les années à venir, au maintien de grands évènements (Coupe du monde de Rugby, Jeux Olympiques). Il en est de même du risque sécuritaire et terroriste, comme des effets économiques et sociaux potentiels du Brexit. Il importe donc de se préparer à tous les scénarios et de faire preuve de capacités d'adaptation.

Pour SOLIDAIRES Douanes, les agents de la BSITM font preuve d'une très grande abnégation, au vu des conditions dans lesquels ils travaillent depuis des mois (... années).

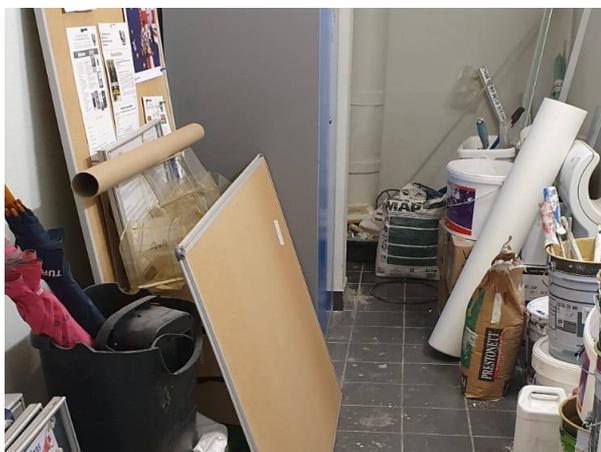
La brigade est un chantier infernal depuis novembre.

Les agents travaillent en site occupé, au mépris des risques, des engagements pris.

L'exaspération des agents de l'unité ne cesse légitimement de croître... Il serait temps de se préoccuper de leurs santé et sécurité, au lieu de leur demander encore de s'adapter, « s'ajuster ».

Ce sont typiquement des propos qui percutent le travail réel, ses injonctions (notamment celles paradoxales) au contact des usagers, des tensions humaines, etc.

C'est une vision reflétant le travail prescrit : ce n'est en tout cas absolument pas la vision des agents... Ni celle de SOLIDAIRES !



2°) Les promesses n'engagent que ceux qui les croient

Ainsi, l'administration précise qu'il ne devrait pas y avoir de changement d'horaires pour les agents et la question de la taxation sur les trains du soir devrait être résolue à terme par l'ouverture d'une ligne douanière à Saint-Pancras.

SOLIDAIRES Douanes rappelle qu'il ne devait « pas y avoir non plus de taxation au départ, puisqu'elle ne serait pas systématique, qu'il n'y aurait pas de contrôle à l'arrivée des trains en provenance du Royaume-Uni », etc. On voit ce qu'il en est, les arbitrages ont changé... fin décembre !

Pour l'administration, les FP Brexit dispensées depuis novembre à l'ensemble des agents de la BSITM seront poursuivies ou approfondies si nécessaire après la première quinzaine de janvier.

SOLIDAIRES Douanes confirme que les agents sont en effet très demandeurs de modules de formation, de modèles, de fiches pratiques réglementaires, de pas à pas procéduraux précis, etc. comme cela existe à Roissy CDG par exemple.

Pour l'administration, la prise en charge de la diversité des missions de Lutte Contre la Fraude (LCF) en gare sera favorisée, travaux achevés, par des espaces de travail créés pour être fonctionnels : aubette détaxe, taxation, bornes PABLO. Assurer la mission de contrôle tout en préservant la fluidité du commerce, ou des flux de voyageurs, demeure une constante de l'administration des Douanes qui a toujours su trouver l'équilibre adéquat. Il n'y a sur ce point pas de conflit de valeurs.



IV – Sur l'exécution du service devant « s'ajuster en fonction de nombreux paramètres : crises sanitaires, risques sûreté, évolution économique, lutte contre la fraude, etc » (fin)

3°) un « contentieux » sur les formations !

Pour SOLIDAIRES Douanes, nous ne sommes pas naïfs : la fluidité est toujours concomitante avec une baisse des contrôles effectifs. Sur l'allégation d'une absence de conflit de valeur, ce n'est ni l'avis des agents ni celui de SOLIDAIRES Douanes : qu'en pense donc un ou une psychologue du travail ???

Pour l'administration, la BSITM effectue quotidiennement des contrôles en gares et réalise de nombreux contentieux pour lesquels les agents sont par nature déjà formés, ce qui explique que le volet contentieux n'ait pas été priorisé au sein des FP Brexit.

Les procédures contentieuses que les agents seront amenés à gérer sont identiques à celles déjà mises en oeuvre dans leurs contrôles quotidiens et pour lesquelles ils sont formés dès l'école des Douanes. Les FP proposées chaque année répondent à ce besoin.

Pour SOLIDAIRES Douanes, il est indispensable de dispenser le volet contentieux de la formation Brexit aux agents !! Comment lutter contre la fraude et exercer normalement son métier si l'on n'a pas les connaissances exhaustives nécessaires ?

La plupart des agents de la BSITM n'ont pas travaillé en frontière. Leurs connaissances des réglementations tierces datent donc de leur stage à l'END La Rochelle, qui remonte parfois à des dizaines d'années pour les plus anciens !

Les qualifications des infractions sont nombreuses (et fastidieuses) à l'import et à l'export. Appréhender le travail à la détaxe ou la taxation ne fait pas sens si l'on ne poursuit pas la formation par un volet contentieux lié à ces missions...



Des arguments à étayer...



4°) Le packaging : « b... et couteau » à volonté !

Pour l'administration, les consignes de la DR de Paris sont en outre clairement établies en matière de contrôles puisqu'il est prescrit par note du 21 décembre dernier de réaliser les contrôles de TOUS les EUROSTAR à l'arrivée de Londres dès le 1^{er} janvier.

SOLIDAIRES Douanes rappelle que :

- la note cruciale *Instructions liées à la mise en oeuvre du Brexit en Gare du Nord* du 21 décembre 2020, a été **transmise aux agents le 31 décembre 2020...**
- tout comme la note *Mise en oeuvre des contrôles migratoires dans le cadre du Brexit* du 30 décembre 2020...
- ou encore les différentes instructions concernant les carnets ATA !!!

Pour l'administration, les modalités d'intervention des différentes brigades ont ainsi été préparées par les encadrements respectifs et la division dans cette perspective.

La décision de réaliser des contrôles douaniers à l'arrivée à Gare du Nord en complément des contrôles embarqués des agents de Lille, dans l'attente de la réalisation de la ligne de contrôles douaniers à Saint-Pancras, est donc rendue possible par les formations réalisées et par des contrôles encadrés par des consignes précises.

SOLIDAIRES Douanes précise qu'il n'y a eu :

- aucune explication,
- aucune réunion de service,
- aucun test en conditions réelles.

Et une présence « allégée » (fêtes de Noël) de la hiérarchie les 15 derniers jours de décembre : sans doute pour ne pas gêner les agents vu le manque de place...?!



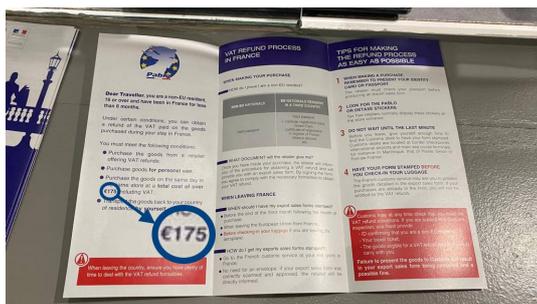
* *

*

V – L'économie générale des mesures prises pour préparer le Brexit a donné lieu à « *d'importantes actions d'information et de communication spécifiques* »



V – L'économie générale des mesures prises pour préparer le Brexit a donné lieu à « d'importantes actions d'information et de communication spécifiques » (début)



1°) Les agents tiquent sur le guide & la machine en toc

Pour l'administration, les mesures de préparation ont été accompagnées par une production intense en matière de guides, de communiqués, de messages vidéos ou de présentations ciblées à destination de publics les plus divers.

SOLIDAIRES Douanes précise que ces guides, à destination des usagers, ont en fait été d'abord et surtout utiles aux agents... faute de mieux... « France first ! » (« Nous d'abord ! ») ?



Le guide de la détaxe diffusé nationalement est révélateur de cette « production intense » puisque qu'il n'intègre pas le nouveau seuil en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2021, en matière de montant d'achat à la détaxe (100,01 €)! Ce sont donc les agents, consciencieux, qui ont eu la présence d'esprit de le modifier... au stylo... ouf !!

Cela donne l'image de... euh, là on hésite entre « No comment ! » et « What else ? » (« Sans commentaire ! » et « Tout est dit ? »)...

Heureusement, les collègues en renfort de Roissy, chevronnés et attentifs, ont briefés la hiérarchie sur le B.A.-BA du dispositif... cette dernière a donc pu vérifier, la veille du Brexit seulement, si le composteur de la détaxe fonctionnait... Chance : les piles avaient été oubliées !!! Ce qui a permis de réaliser que celui-ci requerrait une carte à puce... pour laquelle ils ne disposent pas encore du code... possiblement en commande !

... Les agents visent donc les bordereaux de vente en détaxe avec un tampon « Normal Dateur » (ND) « à la mano », quoi !
Douaniers 1 – 0 « Frontière Smart » !!!



2°) On n'est jamais si bien trahis que par les siens !

Pour l'administration, un guide pratique de préparation au Brexit pour les entreprises a été conçu et est régulièrement mis à jour et accessible sous différents supports.

Il constitue un résumé opérationnel de référence pour les opérateurs devant réaliser des opérations avec le Royaume-Uni après le Brexit. Plus de 300 réunions d'informations ont été organisées partout en France. 70 bornes Pablo ont été installées et 700 douaniers recrutés.

Pour **SOLIDAIRES Douanes**, cette propagande ne trompe personne en interne : à quand le guide pour les douaniers ? Qui accompagne la Douane ?

Les agents souhaiteraient réellement pouvoir accompagner les opérateurs et les usagers, s'ils savaient répondre à leurs interrogations ! Au lieu de cela, « grâce » aux lacunes « dispensées » généreusement par leur employeur, les agents des Douanes passent pour des incompetents notoires : cf le Rapport de jury Contrôleur Principal – session 2020 ----->

L'intégralité du rapport est de fait la traduction de l'absence cruelle de considération de la Direction pour les agents, mais aussi de l'absence totale de cycle annuel de formation continue, qui relève pourtant des obligations de base de tout employeur, et prévu à ce titre par la loi (notamment le Code du travail)...

Malgré cela, ce rapport en fait grief aux agents : comme s'il leur revenait la responsabilité de se former et se maintenir formés, sur leur temps libre et par leurs propres moyens : « No kidding !? » (« La belle blague ?! »).

In fine, ce sont les agents et les usagers qui en font les frais.

DIRECTION NATIONALE DU RECRUTEMENT ET DE LA FORMATION PROFESSIONNELLE

RAPPORT DE JURY
CONTRÔLEUR PRINCIPAL
SESSION 2020

I - CHIFFRES DU CONCOURS

	Total	Hommes	Femmes
Inscrits	812	538	274
Présents à l'écrit	625	425	200
Admissibles	180	115	65
Admis	93	58	35

II – ÉPREUVES ÉCRITES D'ADMISSIBILITÉ

APPRÉCIATION GÉNÉRALE DES COPIES

Le niveau général des copies se révèle faible, voire insuffisant.

Les candidats semblent s'être présentés aux écrits parfois sans réelle préparation, s'appuyant visiblement sur la présence de documents pour tenter de passer cette épreuve.

Les copies ne font apparaître que peu de connaissances douanières, et ne font état d'aucune projection des candidats dans l'exercice des missions.

Les analyses proposées sont superficielles, les apports de connaissances quasi inexistantes. Les connaissances sont, en outre, souvent imprécises, erronées et/ou non actualisées. Ainsi, en s'appuyant très fortement sur les documents, les candidats ont fait de nombreuses erreurs dans la mesure où le sujet a été conçu en amont des nouveautés réglementaires.

Plus globalement, la correction des copies a fait surgir un discours plus médiatique que professionnel, creux, souvent convenu, utilisant des éléments de langage à mauvais escient. Il ressort un manque cruel de connaissances de l'environnement dans lequel l'administration évolue. Le contenu des copies n'est pas à la hauteur des attentes du jury quant au grade espéré, ni aux fonctions futures.

D'une manière générale et unanime, les copies peinent à s'écarter de la paraphrase des documents mis à disposition. Il convient pourtant, pour les candidats, d'utiliser les informations mises à disposition pour structurer leur propos et y intégrer leurs connaissances personnelles.

CP 2020 - rapport de jury final (22_10_2020).odt



V – L'économie générale des mesures prises pour préparer le Brexit a donné lieu à « d'importantes actions d'information et de communication spécifiques » (fin)

3°) Le MEDEF, un ami qui nous/vous veut du bien...

Pour plus d'information le directeur interrégional a donné une interview en double page dans le magazine du MEDEF CAP'IDF :

Franchir le Brexit ensemble. Entretien avec Jean-Roald L'Hermitte, Douanes Île-de-France :

« La douane est prête et se tient à disposition des entreprises pour franchir le Brexit ensemble »

<http://www.medef-idf.fr/franchir-le-Brexit-ensemble-entretien-avec-jean-roald-lhermitte-directeur-interregionales-douanes-ile-de-france/>

INTERNATIONAL

ENTRETIEN AVEC JEAN-ROALD L'HERMITTE, DIRECTEUR INTERRÉGIONAL DES DOUANES - ÎLE-DE-FRANCE

« LA DOUANE EST PRÊTE ET SE TIENT À DISPOSITION DES ENTREPRISES POUR FRANCHIR LE BREXIT ENSEMBLE »

AVEC LA FIN DE LA PÉRIODE TRANSITOIRE, QUELS SONT LES PRINCIPAUX CHANGEMENTS POUR LES ENTREPRISES QUI COMMERCENT AVEC LA GRANDE-BRETAGNE ET LEURS NOUVELLES OBLIGATIONS ?

Au 1^{er} janvier 2021, le Royaume-Uni va redevenir un pays tiers à l'Union Européenne. À ce titre, les entreprises devront obligatoirement réaliser des formalités d'importation ou d'exportation, en particulier le dépôt de déclaration. Toutes les marchandises importées se verront appliquer des droits de douane et certaines, dites « sensibles » (produits sanitaires, biens à double usage, animaux vivants, végétaux, etc.) seront également soumises à des autorisations préalables au dédouanement délivrées par d'autres administrations. Pour toutes les entreprises franciliennes qui échangent avec le Royaume-Uni de contacter leurs Pôles d'Action Économique (PAE) de rattachement pour s'informer puis bénéficier d'un accompagnement personnalisé.

QUELS SONT LES PRINCIPAUX POINTS

SUR LESQUELS ELLES DOIVENT PORTER LEUR VIGILANCE (CONFORMITÉ RÉGLEMENTAIRE, CONTRATS D'ÉCHANGE COMMERCIAL, COÛTS SUPPLÉMENTAIRES...)?

Afin d'éviter le blocage des marchandises, les entreprises doivent obtenir un numéro unique d'identification communautaire, appelé numéro EORI, qui deviendra indispensable pour importer et exporter. Les entreprises doivent également constituer des garanties financières douanières ou en réviser le montant en y incorporant ces nouveaux flux. Le Brexit engendra nécessairement des coûts supplémentaires pour les entreprises mais il est difficile de les estimer finement à ce stade. J'appelle également l'attention sur la perte de toute ou partie de l'acquis communautaire qui pourrait avoir un impact non négligeable sur les normes et les certifications reconnues au sein de l'Union Européenne. Pour les entreprises qui exporteront vers le Royaume-Uni, il est indispensable de savoir que même si elles confient l'accomplissement des formalités douanières à un prestataire, elles restent responsables des opérations

notamment d'un point de vue fiscal. Elles doivent donc suivre ces opérations, sécuriser leur chaîne logistique avec tous les acteurs (transporteur, déclarant, etc.) et concevoir de l'incoterms le plus adapté en fonction de ces impératifs. Enfin, pour conclure sur une note positive, je signale que tous ces réflexes que vont acquérir les entreprises qui n'exportaient pas jusqu'alors pourront leur servir pour conquérir d'autres marchés dans le monde.

QUEL ACCOMPAGNEMENT PROPOSEZ-VOUS AUX ENTREPRISES QUI NE MAÎTRISENT PAS ENCORE LES PROCÉDURES D'EXPORTATION ET D'IMPORTATION ?

Les PAE, des trois directions régionales d'Île-de-France (Paris, Paris-Est et Paris-Ouest) ont identifié puis contacté les entreprises échangeant avec le Royaume-Uni, et notamment celles qui vendent ou achètent à l'heure actuelle uniquement au sein de l'Union Européenne. Ces entreprises constituent notre cible prioritaire de communication car elles ne maîtrisent effectivement pas encore les procédures d'importation et d'exportation. L'accompagnement des PAE est

INTERNATIONAL | ENTRETIEN AVEC JEAN-ROALD L'HERMITTE, DIRECTEUR INTERRÉGIONAL DES DOUANES - ÎLE-DE-FRANCE

double : tout d'abord ils ont organisé avec nos partenaires (Dircocte, OCI, etc.) près d'une quarantaine de réunions d'information lors desquelles les démarches à entreprendre pour se préparer sont détaillées sous forme d'une check list très opérationnelle. Ensuite ils proposent systématiquement un accompagnement personnalisé et totalement gratuit aux entreprises qui les sollicitent afin de sécuriser leurs opérations et d'optimiser leur trésorerie. À titre d'exemple, les agents peuvent expliciter le fonctionnement du transit qui permet de déposer la déclaration en douane auprès d'un bureau de douane « intérieur » et de déplacer la marchandise sur le territoire de l'UE en suspension de droits et taxes.

POUR FLUIDIFIER LES FORMALITÉS ET LES ÉCHANGES, VOUS METTEZ EN PLACE UNE « FRONTIÈRE INTELLIGENTE » EN QUOI CONSISTE-T-ELLE ?

La douane a travaillé de concert avec les compagnies de transport et les gestionnaires d'infrastructures pour construire un outil technologique totalement dématérialisé et automatisé. La frontière intelligente repose sur trois piliers : en premier lieu, l'anticipation des formalités douanières avant l'arrivée à la frontière puisque, je rappelle, une déclaration peut être déposée jusqu'à 30 jours avant le transport physique de la marchandise. Ensuite l'identification des poids lourds puisque le système informatisé associera les plaques d'immatriculation

aux déclarations. Et enfin, l'automatisation afin que seuls les véhicules soumis à contrôle obligatoire et ceux devant finaliser leurs formalités de passage seront arrêtés. Cette solution est prête mais ne fonctionnera pleinement qu'à la condition expresse que les entreprises anticipent leurs opérations. Pour rappel, une déclaration en douane peut être déposée jusqu'à 30 jours à l'avance.

COMMENT LA DOUANE S'EST-ELLE PRÉPARÉE À CETTE NOUVELLE DONNE INÉDITE ?

Afin de faire face aux nouvelles missions liées au Brexit, la douane a recruté près de 700 agents et les a formés au 31 Brexit. Elle a également créé de nouveaux bureaux de douane ouverts 24h/24 et 7 jours/7 à Dunkerque et à Calais. La douane est prête et se tient à disposition des entreprises pour franchir le Brexit ensemble.

Retrouvez le guide douanier de préparation au Brexit sur le site : www.douane.gouv.fr

POUR PLUS D'INFORMATIONS, MERCI DE CONTACTER VOTRE PÔLE D'ACTION ÉCONOMIQUE DE RATTACHEMENT :

- POUR LES ENTREPRISES LOCALISÉES DANS LE 77, LE 93 ET LE 94 : PAE-PARIS-EST@DOUANE.FINANCES.GOUV.FR
- LES ENTREPRISES LOCALISÉES DANS LE 78, LE 91, LE 92 ET LE 95 : PAE-PARIS-OUEST@DOUANE.FINANCES.GOUV.FR
- POUR LES ENTREPRISES LOCALISÉES DANS LE 79 : PAE-PARIS@DOUANE.FINANCES.GOUV.FR

60

CAP'IDF LE MAGAZINE DE LA RÉGION CAPITALE **61**

* *
*

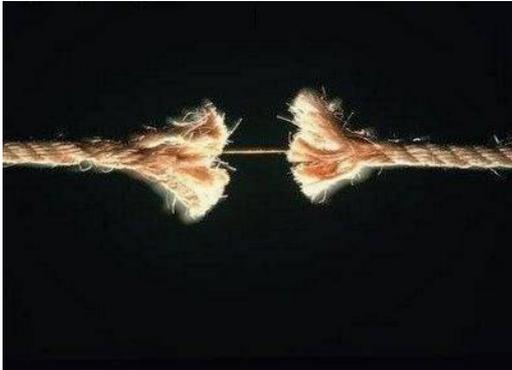
VI – Missions à gare du Nord



VI – Missions à gare du Nord (début)

1°) Des agents laissés dans l'expectative...

À gare du Nord, les agents ont cherché leur hiérarchie jusqu'au 1^{er} janvier 2021... et pour cause : c'était la trêve des confiseurs... ou la paix des braves ?!



« jusqu'ici tout va bien... »

Les agents sont donc restés dans le flou total jusqu'à la saisine de SOLIDAIRES Douanes le 23 décembre 2020 : étonnamment, 29 minutes plus tard, un plan détaillé parvenait (par mail...) aux agents, enfin ! Et ceux-ci tombaient des nues en découvrant à quelle sauce (à la menthe) ils allaient être mangés...

Hélas, ce que SOLIDAIRES Douanes dénonçait à l'administration dans le déni est arrivé : avec tous ces aléas, la réussite de l'évènement reposait en réalité sur le professionnalisme des agents ! « Game over, Frontière Smart ! »

Ils ont donc eu la consigne de ne pas répondre aux sollicitations journalistiques (classique), cela étant réservé aux cadres (logique...) qui ont continué d'assurer que tout allait bien... et de fait, en apparence...

2°) ... Par une hiérarchie qui sait se rappeler à leur bon souvenir !

Les agents ont appris par des bruits de couloir le 30 décembre 2020 que les sous-caissiers ne disposeraient finalement pas de l'annexe comptable 650... au prétexte qu'ils risquaient de « commettre des erreurs en le remplissant » !

Les agents n'étaient-ils pas censés avoir été (in)formés !? En plus d'un manque de confiance envers leurs compétences, cela vient là encore creuser les disparités de pratiques professionnelles entre directions, pour des missions identiques.

Le 650 formalise les entrées et sorties d'argent liquide de la caisse, prend en compte l'avance de caisse, et matérialise les passations de caisse entre les sous-caissiers (entrant et sortant) ! Les passations de sous-caisse ne peuvent pas apparaître uniquement dans le rapport de service, il faut un document comptable officiel contradictoirement signé des deux sous-caissiers, afin de décharger comptablement celui sortant : il en va de leurs responsabilités comptables voire pénales respectives !

Comment prendre en charge une avance de caisse ainsi que des perceptions d'argent sans les ventiler formellement ? Comment matérialiser les décomptes contradictoires lors des passations de sous-caisse sans aucun document signé des agents concernés ?

Pris au dépourvu, les agents ayant précédemment été en poste en frontière ont contacté leurs anciens collègues, pour que leur soit envoyé un exemple de fiche de liaison de prise en charge de la sous-caisse et du matériel de taxation (les cachets-ND, les quittanciers, etc). Ils ont dû l'adapter à l'unité et le proposer aux cadres... d'initiative !



« Un de perdu, dix de retrouvés ! » M. le juge...

Cette solution ne règle néanmoins pas le problème de cette « privation » de l'annexe comptable 650, constituant un pis-aller de protection des sous-caissiers en cas de « trou » dans la caisse...

3°) Les agents en arrivent à ne compter que sur eux-mêmes...

Il s'avère malheureux que ce soit aux agents de pallier à toutes ces incuries, la hiérarchie profitant une fois de plus de l'extrême conscience professionnelle des fonctionnaires, dévoués à leur travail, même si ces nouvelles missions sont encore inconnues de la plupart !

Des agents de la BSITM se concertent entre eux, sur leur temps personnel, pour essayer de trouver des solutions aux problèmes rencontrés (comme souvent en Douane...) et proposent des améliorations à leur hiérarchie, avec en retour plus ou moins d'écoute (comme souvent en Douane...) afin que les missions soient effectuées au mieux pour les usagers (comme toujours en Douane).

Voilà, illustré concrètement, un envers du décor de la Fonction Publique, et de la Douane en particulier, que certains politiques vilipendent et/ou rendent inopérantes, aux prétextes fallacieux de la « moderniser » la rendre « plus productive »... voire de la « fluidifier » : pour mieux la « mettre dans la seringue » ensuite ?!

* *

*

Lexique

Sigle	Signification
AA	Autorisation d'absence (il en existe de différents types)
AG	Administration Générale
ALADIN	Système intranet de la Douane
ATA	Admission Temporaire – Temporary Admission
BSI	Brigade de Surveillance Intérieure
BSITM	Brigade de Surveillance Intérieure Trans-Manche
BVE	Bordereau de Vente à l'Exportation
CDG	(Aéroport de Roissy) Charles de Gaulle
CHSCT	Comité d'Hygiène, de Sécurité et des Conditions de Travail
COVID	COrona VRus Disease
CQFD	Ce Qu'il Fallait Démontrer (expression)
DANA	Décisions Administratives & Notes Administratives
DGDDI	Direction générale des Douanes et Droits indirects
DI-IDF	Direction Interrégionale d'Île-de-France (hors Roissy & Orly & Le Bourget)
DIPA	Direction Interrégionale Paris-Aéroports (Roissy + Orly + Le Bourget)
DR	Direction Régionale (en Douanes, ex. : DR Paris, DR Paris-Est, DR Lille, etc)
DRFIP	Direction Régionale des Finances Publiques
END	École Nationale des Douanes
ER	Effectifs de Référence (théoriques) à distinguer des Effectifs Réels (concrets)
FP	Formation Professionnelle
GT	Groupe de Travail
« HAUTE » HIÉRARCHIE	(pour SOLIDAIRES Douanes !) depuis les fonctions chef de Pôle, sous-Directeur...
ISD	Importation Sans Déclaration
JO	Jeux Olympiques
LCF	Lutte Contre la Fraude
MEDEF	Mouvement des Entreprises DE France : organisation syndicale patronale
ND	Normal Dateur
OMD	Organisation Mondiale des Douanes
PAA	Position Autorisation d'Absence
PABLO/PABLO-NG	Programme d'Apurement des Bordereaux par Lecture Optique/Nouvelle Génération
OP/CO	branche OPérations Commerciales de la DGDDI
SILCF	Système Informatique de Lutte Contre la Fraude
SNCF	Société Nationale des Chemins de fer Français !
SU / SURV	branche Surveillance de la DGDDI
SUN	Surface Utile Nette (norme budgétaire visant 12 m ² en moyenne / fonctionnaire)
TIR	Transit/Transport International Routier
UE	Union Européenne



Pour aller plus loin

- Communiqués de SOLIDAIRES Douanes sur le Brexit : www.solidaires-douanes.org/Brexit
- Comptes rendus de SOLIDAIRES Douanes sur les GT Brexit : www.solidaires-douanes.org/GTR-Brexit
- Communiqués de SOLIDAIRES Douanes sur les « frontières intelligentes » : <http://www.solidaires-douanes.org/SMART-frontieres-intelligentes>

- **Les Douaniers de la BSI Trans-Manche :
« MAYDAY ! MAYDAY ! »**
- **Hiérarchie de la gare du Nord :
« Pffriit...TUNNEL... Pffriit ! »
(in La vérité si j'mens... !)**



Refus d'un CHSCT extraordinaire sur les conséquences du Brexit, à la demande SOLIDAIRES du 23/12/2020



Syndicat SOLIDAIRES Douanes
sections d'Île-de-France
 93 bis rue de Montreuil, boîte 56 – 75011 PARIS
 tél : 01 73 73 12 50
 site internet : <http://solidaires-douanes.org>
 courriel : solidaires-idf@douane.finances.gouv.fr
 adhésion : adhesion@solidaires-douanes.org