



GT Brexit du 8 novembre 2018

« Tout ce que je sais, c'est que je ne sais rien »

Ce jour était réuni un deuxième groupe de travail sur le Brexit présidé par l'adjoint au directeur général, M. Thillier . Pour rappel, cette dernière réunion, déjà reportée, fait suite à un GT sur le même sujet convoqué le 29 juin 2018.

En préambule, la CFDT est intervenue pour dénoncer l'angélisme de notre ministre, qui lors de son audition devant la commission du Sénat, ne s'est pas exprimé comme ayant pris conscience de l'ampleur de l'urgence et estime la Douane française capable de gérer le flux de 4 millions de camions dans les ports et au tunnel dès le 29 mars 2019 .

Nous avons alors déclaré clairement que ce n'était pas à l'ENDLR qu'il faudrait former les douaniers mais à l'École des sorciers et magiciens de POUDLARD....

A une question de la CFDT peut-être très subsidiaire, à savoir est-ce que les citoyens britanniques qui exercent des professions réglementées et imposant des conditions de nationalité, comme l'exploitation de débits de boissons ou la gérance d'un débit de tabacs pourront-ils continuer à le faire?, le président de séance a indiqué que les citoyens britanniques qui exercent une activité professionnelle sur le territoire national pourront continuer celle-ci sur le principe du « droit acquis, droit gardé » (prévu par la loi d'habilitation).

Au niveau des négociations, force est de constater qu'elles piétinent. Le point d'achoppement reste la frontière irlandaise. Le négociateur européen Michel BARNIER précisait "que nous avons besoin dans ce traité d'un "backstop" (filet de sécurité), c'est à dire une assurance , pour être certains qu'il n'y aura pas de frontière dure avec l'Irlande. Sans ce backstop opérationnel, il n'y aura pas d'accord ni de transition".

C'est pourquoi l'administration se positionne aujourd'hui dans l'hypothèse d'un « no deal » qui aurait pour conséquence le 29 mars d'un retour au statut de pays tiers de la Grande Bretagne sans période de transition. Face à ce constat, le président a indiqué que résoudre nos problèmes au seul niveau de la Douane n'allait

pas dans le bon sens car plusieurs administrations notamment la DGAL, la DCPAF ou encore le Ministère des Transports entrent en jeu sur la gestion des flux. La nomination par le premier ministre d'un coordinateur national devrait faire avancer les travaux inter-administrations. Effectivement il faut aiguillonner nos partenaires, la DGAL par exemple n'a pas encore recruté les 40 emplois de techniciens et nous ne connaissons pas non plus l'implantation des PIF (Point d'Inspection Frontalier en matière de sécurité sanitaire et phytosanitaire) pourtant extrêmement structurant pour nos propres implantations.

Monsieur Thillier a aussi indiqué qu'il ne savait pas indiquer précisément l'implantation des emplois qui devront répondre aux missions de contrôle des personnes, l'apposition des cachets sur le passeport à l'entrée et à la sortie par la PAF ou par la Douane dans les PPF tenus par nous. Aujourd'hui n'existent que les traitements hors Schengen mais demain les contrôles seront plus pointus, plus approfondis.

Avec 13,5 millions de passagers en 2017, la part du trafic en provenance ou à destination des aéroports britanniques dans le trafic total français s'élève à près de 7%.

Mais, sur certaines destinations, la dépendance au marché anglais est énorme. C'est le cas à Limoges (90% du trafic), à Bergerac (80%), Grenoble (77%) ou encore Béziers (58%). Pour Paris-Charles de Gaulle, la proportion s'élève à 6%.

« Nous nous attendons à une lourdeur absolue », s'inquiète Fernand Gontier, directeur central de la Police aux frontières (PAF). « De 30 secondes en moyenne, les contrôles passeront à plus d'1 minute 30 par passager britannique qui arrivera en France ».

Pour Rodolphe Gintz, directeur général des douanes : **« les formalités supplémentaires seront en fait innombrables »**. En matière de sûreté aérienne, par exemple, les passagers en correspondance en provenance du Royaume-Uni devront repasser les contrôles sûreté et les avions devront subir des contrôles supplémentaires.

Cependant l'urgence de la situation nous laisse à penser que la Direction Générale se focalise sur les points névralgiques des Hauts de France et de la Normandie et oublie un peu les autres régions.

Calcul et répartition OP/CO-SU des 700 emplois

Ceux-ci ont été demandés et seront recrutés sur trois ans dans l'hypothèse d'un Brexit dur tout en espérant une période de transition.

M.Thilliez nous a indiqué que le calcul pour les ciblés CO a été fait au regard du nombre de DEB (bien que celles-ci laissent les PME et les TPE en dessous des radars) mais surtout au regard de la valeur des échanges avec la Grande-Bretagne.

En ce qui concerne les emplois ciblés SU, le calcul a été établi au vu des statistiques des ports et aéroports, avec l'application d'un ratio de contrôle sur les citoyens tiers. Quant à la fonction support, elle représentera environ 3 % de l'effectif ci-dessus. Il y aura un abondement d'effectifs au sein des PAE et PGP (toutes les fonctions support) et abondement de tous les PPF. Le résultat de ces études aurait dû nous voir attribuer un nombre avoisinant les 900 agents supplémentaires, nous n'en aurons que 700...

Quant au recrutement de prochains agents, alors que la douane en a recruté 95 "sans concours"

- il fallait faire vite en cas de Brexit dur -

la DG nous annonce une seconde vague de 65 agents Co qui seront repris sur la liste complémentaire du précédent recrutement. Ce sont donc 160 collègues qui auront intégré la douane par cette voie.

Nous nous sommes inquiétés de cette "rallonge" qui aura pour effet de porter en première ligne de jeunes collègues formés à la va-vite représentant presque $\frac{1}{3}$ de nos renforts à venir. A nos questions, la DG a indiqué que la suite des recrutements Brexit se ferait par la voie dite « normale » en catégorie C et B à savoir 2 vagues, la première en mars et la seconde en mai pour les catégories C. Quant à la catégorie B, pas de calendrier mais simplement un nombre de postes annoncés : 214 CO et 60 SU.

Et l'Informatique dans tout ça ?

Delta T a pris énormément de retard à cause d'un problème de sécurisation des données au niveau européen. Sa mise en place est prévue début 2019. Elle risque toutefois d'être reportée rendant préférable le maintien du système NSTI dans les premiers mois du Brexit.

La Direction Générale a tenté de nous rassurer sur nos inquiétudes quant à la capacité de l'informatique douanière à absorber un surcroît de déclarations en nous précisant que des tests de résistance avaient été concluants dans DELTA et GAMMA.

Et la formation ?

Il existe 3 niveaux de formation complémentaire proposés par la DG : - en école - in situ - le e-learning La CFDT a demandé des formations de proximité et in situ, ceci afin d'avoir une adhésion forte des agents à la formation, en écartant le e-learning. Nous avons indiqué et argumenté que le volume d'agents à former est considérable ainsi que les thèmes à aborder, pour affronter les conséquences tant au niveau CO que SU, des missions de contrôles avec un pays tiers.

Le retour respectif du GPS (guide pratique de la surveillance) et de son équivalent au niveau OP/CO a été demandé et acté par l'administration.

Mais aussi :

Au niveau ferroviaire, les contrôles à l'import et à l'export des personnes et des marchandises se feront au départ et à l'arrivée des trains.

Question logement : Que va faire l'administration pour les arrivées des futurs agents notamment sur le littoral car cela ne concernera pas que l'administration des douanes ? Une enveloppe de secours est prévue en cas de besoins ; elle pourra être utilisée pour réhabiliter des logements au coup par coup.

Les élus CFDT au Conseil d'Administration de l'EPA Masse sauront faire valoir cet argument de taille afin que son Président – *le Directeur général* – prenne conscience de cette difficulté. Ils ont depuis des années revendiqué la mise en adéquation des implantations douanières et immobilières justement pour anticiper ce type de problèmes que rencontrent nos collègues.

Intervention spécifique de la CFDT sur le retour des boutiques DUTY FREE. Le nombre de voyageurs (notamment piétons) risque d'augmenter de manière exponentielle. Le sujet pour l'administration n'est pourtant presque pas évoqué pour le moment.

Et plus particulièrement dans les Hauts-de-France (littoral) Des pistes nombreuses sont en cours d'expertise pour modifier les structures routières et immobilières qu'imposent le réarmement de la frontière. Les problématiques sont différentes dans le cas de ports appartenant à l'état ou gérés par des collectivités territoriales ou des entreprises privées par exemple...

Des aménagements douaniers pourraient être envisagés en retrait de la frontière mais seront conditionnés à un accord de Bruxelles tant il est vrai que la réglementation européenne ne permet pas de déporter les contrôles portuaires.

En tout état de cause, nous voyons mal comment toutes ces infrastructures pourront sortir de terre dans un délai aussi contraint d'autant que les financements ne sont pas déterminés. Une phase de comptage pour déterminer les éléments à contrôler est en cours. Cela déterminera les horaires d'ouverture des bureaux, peut-être en H24. Dans tous les cas, ce devrait être des créneaux longs.

Il y a aura certainement 2 PIF implantés à Calais.

Le maintien du corridor de Guyvelde comprenant la suppression des restrictions de circulation le week-end sur l'A16, afin que les britanniques puissent rejoindre Calais, sera à voir dans les négociations. Sachant que les britanniques quittent l'UE !

Quid de l'affectation des Chefs de Service ? L'administration n'a pas encore étudié cette problématique.

Pour tous les sujets abordés, une citation de Socrate selon nous résume la situation :

« Tout ce que je sais, c'est que je ne sais rien »