



## La Douane dans la brume ?



### Introduction

Présentation du Groupe de travail par Jean-Michel Thillier (« Chef de Service » = chef des services de la DG). Cette rencontre avec les organisations syndicales (OS) se fait dans les conditions actuelles des connaissances, qui sont assez floues. Les détails viendront au fur et à mesure, et tout sera adapté en fonction des événements.

### A) Présents

**a) La « haute » administration** est représentée par M. THILLIER (Chef de Service, adjoint du DG) et Rachel BELLEGY (Chargée de mission).

Ils étaient assistés des différents représentants de services de la DG : sous-directions C, D, E et bureaux A1, F1, F3...

**b) organisations syndicales (OS) :** les 5 syndicats représentatifs (CFDT, CGT, SOLIDAIRES, UNSA, USD-FO) siégeaient.

*SOLIDAIRES Douanes* était représenté par Erwan CREACH, Éliane LECONTE, Guillaume QUÉROMÈS.



### B) Préalables



#### 1°) Syndicales

##### a) Déclarations

Lecture de déclarations préalables par :

- SOLIDAIRES (voir annexe en page 4)
- et USD-FO.

##### b) Propos

Intervention informelle préalable pour :

- la CFDT
- et l'UNSA.

##### c) Thématiques

Les organisations syndicales critiquent les **fiches techniques**.

Les questions posées pour le **calcul des emplois impactés** interrogent aussi, ce dernier étant basé sur le calcul de Déclarations d'Echanges de Biens (DEB) entre la France et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord (RU). La demande porte aussi sur le côté catégoriel des recrutements.

L'attente des agents porte sur les effets du Brexit sur leurs services. Ne pas oublier les **autres régions**, non « trans-Manche », qui seront également impactées par le Brexit. La représentation du personnel pointe le manque cruel de décisions et d'informations. Enfin, les organisations syndicales **espèrent que les 700 seront en net**, et non pas de la tambouille comme lors des recrutements précédents liés aux attentats (non pas 1000 emplois supplémentaires, mais des suppressions d'emplois suspendues et des remplacements de départs en retraite).



## 2°) Réponses de la « haute » administration

### a) De M. THILLIER

« On a vraiment 700 emplois liés au BREXIT, c'est acté, mais les réformes continuent (par exemple -50 agents pour les recettes en 2019), ce n'est pas 700 emplois en net, c'est 700 emplois en plus, mais l'effectif global sera différent, notamment à cause des pertes d'emploi liées aux réformes.

Il y a beaucoup trop d'incertitudes pour parler des déploiements des effectifs et du mobilier qui va avec, précisément.

Les négociations en cours, telles que racontées parfois dans la presse, sont faussées ou au mieux simplifiées, le dossier est beaucoup plus complexe qu'il n'y paraît. »

### b) Point plus complet de Rachel BELLEGY.

« L'accord de sortie de l'UE est en cours, bloqué par le problème irlandais, et cela conditionne la période transitoire (30 mars 2019 au 31 décembre 2020). Cette période transitoire aura un effet sur la sortie, puisque la situation restera figée à la situation actuelle puisque le BREXIT ne s'appliquera qu'à l'issue de celle-ci.

Le problème irlandais, existe surtout en raison de l'absence de frontière entre les deux Irlande, volonté de toutes les parties: UE, Royaume-Uni (RU), et les deux entités irlandaises concernées depuis 1998. La problématique est portée par Michel BARNIER qui a convié le RU à trouver une solution. Si aucun compromis n'est trouvé, l'Irlande du Nord resterait dans l'Union Européenne et un accord sera signé par l'UE et le RU. Mais, l'instabilité en Grande Bretagne (instabilité politique sur la nature du BREXIT) peut remettre en cause l'accord irlandais.

Les règles qui s'appliqueront post BREXIT ne seront fixées que lorsque l'accord de retrait sera acté, au mieux pour la fin de l'année 2018, afin d'être proposé au parlement européen et au parlement britannique pour ratification.

Si aucun accord de retrait n'est trouvé, aucune période transitoire ne sera mise en place, le BREXIT sera "dur" et effectif au 31 mars 2019, le Royaume Uni sera alors considéré comme un pays tiers au sens strict.

Par contre, si un accord est trouvé, pendant la période de transition, aucune formalité douanière ne sera mise en place, le Royaume Uni aura un statut identique à son statut actuel, et les questions purement douanières seront alors ouvertes pour déterminer les réglementations à mettre en place selon les accords signés. »



## Ordre du jour

Le reste du GT se passe sur le principe de questions/réponses diverses et variées, sans trop de formalisme



## A) Calendrier

### a) Irréversibilité

Une loi a été promulguée au RU ce 26 juin par la Reine afin d'acter de manière définitive la sortie de l'UE, empêchant un vote pro UE avant la mise en place du BREXIT<sup>1</sup>.

Par cet acte, l'UE et le RU ont la certitude que le BREXIT ira bien à son terme, même si au final ce sont bien les parlements britannique et européen qui doivent accepter par vote l'accord.

### b) Avenir des relations

Le RU a déjà annoncé qu'il souhaitait adhérer au **transit** communautaire, mais les futures relations commerciales seront discutées après la sortie effective.

Les opérations de **dédouanement** qui seront à **cheval** entre les deux périodes sont actées, à savoir qu'elles seront considérées comme rattachées à la 1<sup>ère</sup> période, donc communautaires.

La Douane n'est pas partie prenante dans les **négociations**, mais reste attentive en essayant de scruter les tendances, dicit Monsieur THILLIER, « dur » ou négocié avec période transitoire.

### c) Effectivité

L'administration confirme que si l'accord n'est pas trouvé en fin d'année, le BREXIT « dur » sera effectif au 31 mars 2019, soit 4 mois après l'échec de l'accord. Il aura un effet sur tous les pays de l'UE en lien avec le RU.

1 <http://www.france24.com/fr/20180626-brexit-loi-le-retrait-lue-a-ete-promulguee>



## B) Impacts sur le réseau



### 1° Effectifs

#### a) À l'étranger

**Au sein de l'UE**, des annonces de recrutement de douaniers sont faites (+150 pour les belges, + 900 pour les néerlandais, + 5000 pour le RU), mais ça reste des annonces.

**Le fort recrutement britannique** s'explique par le fait que leur service des Douanes avait été complètement déstructuré. Ah bon, ils avaient un Plan Stratégique Douanier (PSD) et un Comité d'Action Publique (CAP) 2022 là-bas aussi ?

#### b) En France

Le volet **Formation Professionnelle (FP)** pour les nouveaux agents est déjà pris en compte pour les stages en cours.

Les contrôleurs **affectés** en février 2019 seront dans des services liés directement au BREXIT. À noter aussi des **recrutements OPCO** en catégorie C l'année prochaine.



### 2° Services

#### a) Les ports du Nord – Pas-de-Calais

Le BREXIT concerne essentiellement Calais (port et tunnel) et Dunkerque, comptabilisant tous deux 16 Millions de passagers, en comparaison avec les 2 Millions des autres ports (Cherbourg, Dieppe, Le Havre, Roscoff, Saint-Malo).

**Or les infrastructures de Calais** sont optimisées pour le libre passage, et donc pas du tout adaptées au contrôle des marchandises.

**Pour Dunkerque** ce sera cependant plus facile car ce port est déjà habitué aux échanges avec les pays tiers et a plus de place pour ses infrastructures.

**Réannexion du Calais ?** La rumeur sur la volonté des Britanniques de mettre en place leur infrastructures de dédouanement à Calais, est démentie du bout des lèvres.

#### b) Autres ports

##### Présentation

Les ports ouverts sur le trafic trans-Manche sont également concernés (Cherbourg, Dieppe, Le Havre, Roscoff, Saint-Malo).

Et il est possible qu'il y ait un report d'une partie du trafic sur ces ports, dû à l'engorgement des grands ports par la mise en place des formalités douanières.

##### Question

SOLIDAIRES a demandé des éléments sur la prise en compte des autres ports.

Même si Calais et Dunkerque monopolisent 80% du flux la même chose doit se faire sur les autres infrastructures : les mêmes enquêtes, les rencontres avec les gestionnaires et les intervenants.

##### Réponse de la « haute » administration

Monsieur Thillier a répondu que la concertation est en cours, les Directeurs Interrégionaux concernés ont été sensibilisés, et la Direction Générale a rencontré des intervenants (la *Brittany Ferries*, par exemple) afin de mieux communiquer sur le devenir des contrôles. D'ailleurs des bornes PABLO (Programme d'Apurement des Bordereaux par Lecture Optique de code-barres) ont déjà été commandées.

Les accords du Touquet, relatifs à la mise en œuvre de contrôles frontaliers dans les ports maritimes de la Manche et de la mer du Nord entre la France et la Grande Bretagne<sup>2</sup>, ne seront pas remis en cause dans l'immédiat.

#### c) Ailleurs

Tout le territoire sera impacté, pas seulement les Hauts-de-France.

**L'aéroportuaire** sera concerné : Roissy, mais aussi Nice, Montpellier, Rennes, voire les petits aéroports (Bergerac, Brive, Dinard, Carcassonne... on peut y avoir jusqu'à 80% de britanniques). Toutes les régions sont concernées.

**Les bureaux** seront tous impactés pour les produits soumis à accises, et surtout dans le cadre d'une sortie « dure ». Le principe d'un transit commun est au cœur des discussions afin de faciliter les procédures qui seront mises en place, et éviter l'engorgement des structures.

Le logiciel GAMMA (*Gestion de l'Accompagnement des Mouvements de Marchandises soumises à Accises*) ne sera plus utilisable dans les relations avec le RU, donc on sera dans l'obligation de mettre en place le principe du transit, commun si possible, afin de fluidifier la circulation des marchandises.

<sup>2</sup> Il n'y a pas de relations maritimes entre la France et l'Irlande du Nord.



## C) Évolution de l'activité



### 1°) En Surveillance (SU)

#### a) Prévisions

Pour chiffrer le volet passager, le calcul a été fait selon les **données des exploitants**, mis en parallèle avec les formalités actuelles sur les hors UE.

C'est ce chiffrage qui a permis de récupérer 700 Emplois.

La région des Hauts-de-France sera la plus abondée en effectifs vu le fort pourcentage de flux britannique, tantf passagers que marchandises.

#### b) Missions

À la question posée du déploiement du **PNR<sup>3</sup> maritime**, la « haute » administration répond qu'il ne s'agit pas du même calendrier, et pas des mêmes impératifs de déploiement, donc il va falloir faire sans, d'autant que le déploiement du PNR aérien pose lui-même encore problème.

Aucune décision n'est prise quand au fait de remettre des **Points de Passage Frontaliers** (PPF<sup>4</sup>) à la Police Aux Frontières (PAF), mais ce n'est pas exclu. La logique actuelle en aérien consisterait plutôt à l'ouverture de nouveaux PPF : ceux fermés en 2011 seraient susceptibles d'être réouverts. La DGDDI aimerait que la PAF reprenne Montpellier, tenu par la Douane, qui draine 500 000 passagers annuels, mais ce n'est pas encore acté, les négociations n'étant même pas lancées. Le dossier PPF reste ouvert : n'a-t-on pas vu des Directeurs zonaux de la PAF en visite sur le port de Roscoff, dès le 3 juillet ?



### 2°) En Opérations Commerciales (OPCO)

#### a) Prévisions

La base de calcul du trafic trans-Manche se fait uniquement sur les calculs de **DEB** (Déclarations d'Echanges de Biens), donc d'après cette logique, l'augmentation des déclarations serait de 10% (chiffrage DG), afin de justifier l'augmentation d'emplois.

Le chiffrage de l'activité dédouanement est plus difficile, car **moins lisible** même à l'heure actuelle, les décisions que vont prendre les opérateurs n'étant pas encore arrêtées. Les chefs des Pôle d'Action Economique (PAE) des bassins économiques vont aller démarcher les entreprises en septembre afin de les sensibiliser avec ce qui va suivre, la création du support élaboré conjointement avec la formation professionnelle (FP) étant en phase finale. Elles seront incitées à se rapprocher des commissionnaires en douane, ce qui reste la norme à 80%, donc il faut attendre pour savoir quelles zones géographiques seront impactées par ce développement d'activité.

#### b) Missions

**Biens sensibles** : SOLIDAIRES rappelle que la gestion des mouvements des matériels de guerre sera très compliquée du fait de la sortie du RU. La problématique des contrôles se posera, car l'outil SIGALE (Système d'Information, de Gestion et d'Administration des Licences d'Exportation) n'est pas opérationnel, mais la Douane n'a pas la main sur cet outil, mais peut essayer d'optimiser. Se posera aussi le problème de la gestion des contrôles phytosanitaires à l'entrée. La DG reste axée sur le flux trans-Manche du tunnel, avec la problématique des contrôles à mettre en place, sur les « process » de contrôle.

**Fondamentaux** : La mise en place du BREXIT va avoir un effet sur la valeur des marchandises, ce qui n'existait plus dans les échanges intracommunautaires. La difficulté de la prise en compte de l'origine et de la valeur pour les entreprises ayant des filiales dans le RU est donc connue, et les opérateurs vont être sensibilisés à cette « *nouvelle donne* » (qui en fait est une ancienne donne, disparue sur l'autel du « libre-échange » !). *A priori*, les trois secteurs les plus touchés seraient l'aérien/défense, l'automobile et le secteur pharmaceutique.

**Circulation** : La question de la réapparition des carnets ATA (*Admission Temporaire/Temporary Admission*) et des EUR1<sup>5</sup> ne s'est pas encore posée, car c'est un régime particulier, donc soumis à accord bilatéral, ce qui se fera après la mise en place du BREXIT. Ce sont des questions qui se posent mais qui n'ont pas encore de réponses. Si la télé-procédure DELTA T (*Dédouanement en Ligne par Traitement Automatisé Transit*) prend du retard (prévisible), le problème de la gestion des marchandises en transit se posera dans les bureaux spécialisés qui abandonnent le volet douanier, souvent par une volonté locale de spécialisation unique de bureaux. Restera-t-il des agents connaissant la matière douanière ? Quid de la nouvelle architecture bureaux de présentation/bureaux de contrôle ?

## Pour conclure

Une DGDDI perdue dans la brume, ballotée par les tractations diplomatiques auxquelles elle ne participe pas. Une Douane ne sachant ni où elle est, ni où elle va, mais essayant d'anticiper toutes les situations... Nouvelle réunion BREXIT en octobre, au rythme d'une par trimestre, afin d'améliorer notamment la communication.

3 Sigle anglais signifiant *Passenger Name Record*, soit en français *Données des Dossiers Passagers* (DDP).

4 Tout point de passage autorisé par les autorités compétentes pour le franchissement des frontières extérieures.

5 Certificat de Circulation qui atteste de l'origine de la marchandise, dans le cadre de certains accords préférentiels.

# Annexe : notre déclaration préalable



Groupe de Travail Brexit  
du vendredi 29 juin 2018



Missions

préalable

Monsieur le Président,

Vous nous avez conviés ce jour à ce groupe de travail BREXIT. La chaleur ne doit pas nous faire oublier la lourdeur du dossier que vous nous présentez, et qui pourtant se trouve étonnamment léger. La teneur des documents, même si la syntaxe est de haute volée, ne doit pas masquer l'absence de données concrètes.

**La fiche technique sur l'état des négociations** s'appuie sur des hypothèses, car même le calendrier ne semble pas sûr, la période transitoire du 30 mars 2019 au 31 décembre 2020 ou 2021 – voire au 1<sup>er</sup> janvier 2021 - étant encore en négociation.

La complexité des négociations, surtout liées à la frontière entre l'Irlande du Nord et la République d'Irlande, ne laisse augurer que très peu d'avancées rapides. L'instabilité décisionnelle outre Manche ne rendant pas la lecture plus aisée.

Nous comprenons bien que la mécanique « Douane » doit anticiper la problématique, afin d'avoir un peu plus de temps que cette simple période transitoire, mais à la lecture de cette fiche, nous nous interrogeons sur l'avancée de la réflexion.

**La fiche technique sur la gouvernance** du sujet BREXIT nous confirme que vous avez, *a priori*, identifié les impacts pour la Douane. SOLIDAIRES Douanes en prend note et attend de vous un peu plus de détails sur les mesures envisagées, que ce soit sur les « technologies innovantes » ou sur les échanges locaux. De plus, avec les contraintes que vous nous avez imposées avec le Plan Stratégique Douanier (PSD, concentration des missions), quelle est la marge de communication et d'échange en local ? Les réformes structurelles successives et erratiques font qu'il devient impossible de deviner qui sont les interlocuteurs.

**La fiche technique sur les impacts** liste les missions qui auront à assumer la décision britannique. Avez-vous prévu une série de *tests de résistance au stress* sur les agents, comme celle que vous envisagez pour les systèmes informatiques ?

L'immobilier et la gestion demandent une anticipation assez conséquente, qui doit, à notre sens, se traduire par des décisions et des financements rapides. Les services impactés de façon certaine par le BREXIT appellent une réactivité sans faille de votre part, afin d'assurer les missions qui impacteront leurs conditions de travail. Nous nous interrogeons tout de même sur l'utilisation de la terminologie « *mise en cohérence des bases pivots du système de dédouanement* » : entendez-vous par là que le bel outil de dédouanement a été cassé ?

SOLIDAIRES Douanes ne partage toutefois pas votre avis sur le côté « marginal » de l'impact du BREXIT sur les missions voyageurs, puisqu'ayant forcément un effet sur la fluidité des entrées / sorties et sur la nécessité de prévoir des abondements d'effectifs afin de garantir l'exercice des missions que vous listez. Le poids des contrôles Schengen étant déjà trop lourd pour de nombreux services, l'ajout de la gestion des bordereaux de détaxe et de la taxation n'est viable pour personne. Les services des bureaux étant déjà sous la ligne de flottaison - pour ceux qui ont réussi à surnager – le raz-de-marée de La Manche risque de les couler.

SOLIDAIRES Douanes s'interroge sur la répartition service par service de vos 700 emplois promis pour le BREXIT, espérant qu'ils ne viennent pas remplir les postes laissés vacants dans les autres services suite aux réformes passées et actuelles (voire à venir). Nous nous montrons très sceptiques quant à votre quantification de la charge de travail additionnelle induite par le Brexit, autant pour les opérations commerciales que pour la surveillance.

**La fiche technique sur l'accompagnement des opérateurs économiques** permet de voir tous les « bienfaits du PSD » et de la mainmise des centres d'expertise sur le dédouanement, borné par le CDU, sur les futures demandes des opérateurs économiques locaux, qui vont se retrouver bien seuls pour affronter le monolithisme administratif. La France, tête de pont du télescope entre les exigences du libre-échange et de la réalité du terrain.

**En conclusion**, SOLIDAIRES Douanes est heureux de voir se mettre en place une réflexion sur les effets du Brexit sur notre administration, mais reste un peu dubitatif vu les documents fournis, et surtout méfiant quand à certaines conclusions un peu trop hâtives. Nous attendons de ce GT une vision plus claire de notre futur, les interrogations étant nombreuses, et les réponses, pour l'instant, sibyllines.

La délégation SOLIDAIRES Douanes



## **La Douane dans la brume ?**



**Syndicat SOLIDAIRES Douanes**

93 bis rue de Montreuil, boîte 56 – 75011 PARIS

tél : 01 73 73 12 50

site internet : <http://solidaires-douanes.org>

courriel : [contact@solidaires-douanes.org](mailto:contact@solidaires-douanes.org)