



À l'approche des JO, la Douane déserte (en douce) la frontière ?!

Au mois de février, en pleine mobilisation sociale interprofessionnelle contre la réforme des retraites, la « haute » administration réunit les syndicats pour faire le point sur les missions.

Officiellement il s'agit de faire vivre le « dialogue social »... Mais au regard des annonces, c'est simplement de l'essence (au prix où elle est...) qui est jetée sur les braises sociales !



Fiscalité douanière : l'accord scélérat amène « nada » pour les collègues lésés !

Après la signature le 4 avril 2022 de l'accord d'accompagnement du transfert/abandon des missions fiscales (TMF), la « haute » administration des Douanes a attendu la fin de l'automne (et des discussions préalables sur la loi de Finances 2023) pour initier les procédures d'accompagnement individuel des collègues restructurés.

Concrètement ? Seul le standard Fonction publique s'applique : soit le strict minimum ! SOLIDAIRES avait décidément raison de refuser d'apposer sa signature à la farce qu'est cet accord d'accompagnement, malheureusement validé par toutes les autres organisations syndicales douanières' !!!



Sûreté ferroviaire : trahissant de nouveau les agents et l'intérêt général, c'est dément, la DG ment !

Pour faire oublier la trahison sur les missions fiscales, la Directrice générale Isabelle Braun-Lemaire a mis en avant un « concept » : la Douane serait l'administration de la frontière et de la marchandise.

Ce diptyque, remplaçant le triptyque historique Perception / Contrôle / Accompagnement peut-être beau sur le papier. Mais il ne tient pas à l'épreuve des faits.



La Douane, administration de la frontière ? FAUX !

Ainsi et depuis le BREXIT, la brigade de la gare du Nord, gérant la 1^{ère} frontière extérieure de l'UE de la Direction d'Île-de-France (DI IdF) :

- Serait amputée de la mission de la sûreté ferroviaire selon un projet de privatisation porté par la DG, alors que réglementairement rien ne l'y contraint et que l'expertise et la compétence des collègues est reconnue depuis 30 ans ! ;
- **perd 30% de ses effectifs** (125 emplois en 2020 → 87 en 2023), **alors qu'elle récupère 3 missions du fait du Brexit** (détaxe, taxation, gestion du transit avec les carnets ATA) ;
- se voit privée des moyens humains pour investir les missions de taxation/détaxe, alors que les enjeux fiscaux sont énormes !



La Douane, administration de la marchandise ? FAUX également !

Ainsi la récupération de 2 missions, assumées jusqu'alors par la Répression des fraudes, n'entraîne aucun abondement en matière d'emplois :
- ni pour la sécurité sanitaire des denrées d'origine non animale ;
- ni pour les fruits et légumes soumis à normes de commercialisation !

0 effectif supplémentaire pour les bureaux récupérant ces missions : qui peut croire en une quelconque volonté d'assurer le contrôle de marchandises (alimentaires qui plus est) ?!

Une nouvelle fois, les intérêts de la Collectivité, de la protection de la population, sont bien trahis !

Les raisons de cette gestion à la petite semaine ? L'austérité en religion et la détestation du service public ! Tandis que nos voisins prennent à bras le corps la problématique des besoins massifs², en France nos « élites » s'échinent à détruire tous les services publics qui fonctionnent, au détriment de l'intérêt général de la Nation ! **La trahison, cela commence quand ?**

1 Cf notre guide Pourquoi SOLIDAIRES ne signe pas l'accord d'accompagnement sur le transfert des missions fiscales : <http://solidaires-douanes.org/Guide-restructurations>

2 Cf notre tract Le derby des Douanes, champions du mooonde !?!, ici : <http://solidaires-douanes.org/Guide-effectifs>

%

Quelques statistiques

-30 %

C'est le pourcentage d'évolution à la baisse des effectifs douaniers à la gare de Paris Nord depuis la mise en œuvre du Brexit.

C'est-à-dire 87 agents en 2023 contre 125 en 2020 !

Ce, alors que 3 nouvelles missions sont apparues avec l'émergence en plein cœur de Paris d'une frontière extérieure de l'Union européenne (UE) :

- la détaxe ;
- la taxation ;
- la gestion des transit

Nouvelles missions & effectifs en forte baisse, à quand commence la trahison ?

+650%

C'est le pourcentage d'augmentation du nombre de bordereaux de détaxe à gérer depuis le Brexit, entre 2021 et 2022 (soit x 7,65).

Il est estimé en 2023 une nouvelle hausse de 33% par rapport à l'année dernière.

Si cela se confirme, en 3 ans l'augmentation de l'activité en matière de détaxe serait de 920% (soit x 10,12 entre 2021 et 2023) !

Sans effectif conséquent pour contrôler, et encore moins d'abondement, la fraude fiscale risque de se massifier. Avec l'assentiment des plus hautes autorités de l'État, en connaissance de cause.

0 ETPT

Zéro, c'est le nombre d'emplois équivalent temps plein travaillé (ETPT) renforçant les services douaniers suite à la récupération de nouvelles missions.

C'est-à-dire PERSONNE EN RENFORT concrètement !

Nouvelle mission signifie donc :

- dégradation des conditions de travail ;
- ainsi que dégradation de l'exercice des missions !

Travailler plus, pour travailler mal !?

-150 €

Cent cinquante euros, c'est la somme que pourraient perdre chaque mois les douaniers de la brigade de gare du Nord (BSITM), si le projet de privatisation de la mission de la sûreté ferroviaire se concrétise.

Soit 1800 €/an.

Près de 10% des revenus en moins !

C'est-à-dire l'équivalent d'une paye en moins chaque année !

Un vol directionnel caractérisé, de surcroît en pleine période d'inflation !

Travailler plus, pour gagner moins !?



Compte-rendu de SOLIDAIRES Douanes



Introduction

A) Participation

a) « Haute » administration

La réunion est présidée par M. Gil Lorenzo, directeur interrégional (DI), assisté de M^{me} Pascale Augustin-Loison (DI-adjointe).

Participent également :

- Recette interrég.^{ale} (RI) : Jean-Pierre Chappuis (RI) ;
- DR Paris : M. Jean-Marc Bertolussi (DR) ;
- DR Paris-Est : Nicolas Monnier (DR) ;
- DR Paris-Ouest : Joseph Wenzal (DR).



B) Préalable

Pour le point 1 relatif à la Brigade de surveillance intérieure du Trans-Manche (BSITM), le DI précise la périodicité des missions :

- seront journalières : la supervision (si elle est externalisée) et la détaxe ;
- seront « hebdomadaires » : l'exercice des autres missions (dont la taxation à l'arrivée) fera l'objet d'une sorte de « moyenne hebdomadaire »... « Plouf-plouf aujourd'hui, contrôle de la frontière... ou pas » ?!

b) Organisations syndicales (OS)

Participent à la réunion les organisations syndicales représentatives suivantes :

- syndicat SOLIDAIRES : 4 représentants ;
- union USD-FO : 3 représentants ;
- alliance CFDT-CFTC : 2 représentants ;
- syndicat CGT : 2 représentants.

(Après les élections de décembre 2022, l'alliance UNSA-CGC n'est plus représentative).



C) Ordre du jour

1°) Sûreté ferroviaire – externalisation de l'inspection-filtrage des passagers et de leurs bagages à la Gare du Nord ;

2°) Suivi du transfert/abandon des missions fiscales (TMF) ;

3°) Transfert à la Douane des contrôles en frontière de la Direction générale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des fraudes (DGCCRF).

I – Brigade de Gare du Nord



A) Mission sûreté – projet de supervision d'une entreprise privée



1°) Le cadre



a) Présentation : soit-disant une évolution interministérielle...

Réglementation

Le DI indique que l'arrêté interministériel permettant de modifier l'exercice de la mission de sûreté³ a été publié le 7 janvier 2023, en précision :

- des dispositions de l'ordonnance du 6 février 2019⁴,
- et du décret du 27 mars 2019 fixant les conditions d'exercice de la sûreté⁵.

Répartition & calendrier

Selon le DI, l'inspection-filtrage (une sous composante de la mission sûreté) serait attribuée à la Douane, l'Intérieur ne souhaitant pas l'opérer.

Un appel d'offre aurait été lancé pour trouver un candidat à la reprise de la mission de sûreté ; en cas d'attribution, le prestataire doit être connu pour le 1^{er} juin 2023.



b) Commentaires : pas de nouveauté donc pas de fatalité !

Pas encore de société sélectionnée !

Pour SOLIDAIRES, ce projet de privatisation que nous rejetons n'est pas encore fait !

Déjà à ce stade, il n'y a pas de retour sur cet appel d'offre...

Pas d'obligation réglementaire !

Certes la réglementation prévoit la possibilité d'un recours à une société privée, néanmoins ce n'est pas obligatoire ! La règle est d'ailleurs le recours à une administration d'État (cf annexes 1a et b , pp 11-13) !

3 Arrêté du 6 décembre 2022 relatif au régime de sûreté de la partie française de la liaison fixe trans-Manche.

Disponible ici : <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000046948964>

4 Ordonnance n° 2019-76 du 6 février 2019 portant diverses mesures relatives à l'entrée, au séjour, aux droits sociaux et à l'activité professionnelle, applicables en cas d'absence d'accord sur le retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne.

Disponible ici : <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000038100655>

5 Décret n° 2019-244 du 27 mars 2019 relatif au régime de sûreté de la partie française de la liaison fixe trans-Manche

Disponible ici : <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/LEGIARTI000038302514/2019-03-30/>



2°) L'activité : derrière les mots « transfert » & « supervision », un abandon !



a) Présentation : un repositionnement

L'Intérieur

Un arrêté préfectoral redonnerait la main à l'Intérieur sur le contrôle des opérateurs soumis au port du badge.

Toutes les cartes nationales d'identité (CNI) seront enregistrées avant délivrance d'un badge sûreté.

Des audits seraient probables et menés conjointement avec des fonctionnaires du ministère de l'intérieur...

La Douane « administration [rabougrie] de la frontière »

La Douane assurerait dans le projet la seule « supervision » de la sûreté/contrôle-filtrage (avec des contours TRÈS flous...).

Les intervenants ayant accès aux quais/trains devraient être « supervisés » (dans un cadre TRÈS TRÈS flou...) par les Douanes.

Le DI assure, dans ces conditions, que la remise en question de l'espace occupé (soit les locaux de la brigade dans la gare du Nord) par les services douaniers est une affaire réglée.

Par ailleurs, le DI propose de transformer la Brigade de Surveillance Intérieure du Trans-Manche (BSITM) en Brigade de Surveillance Extérieure du Trans-Manche (BSETM), puisqu'elle opère sur une nouvelle frontière tierce et s'inscrit ainsi dans la dynamique lancée par la DG autour des nouveaux métiers de la frontière...



b) Commentaires : privatisation = complexification !

Pour SOLIDAIRES Douanes, nous avons la démonstration de l'inconséquence du projet de privatisation de la mission de la sûreté ferroviaire.

Jusqu'alors, c'était simple, il y avait un seul acteur : la Douane, une administration compétente et éprouvée.

Avec le projet prévu et soutenu activement par la Directrice générale Isabelle Braun-Lemaire, le système s'opacifie considérablement. Il y a une multiplicité d'acteurs, avec dilution de compétences et de responsabilités à la clé.

Sûreté : les effets de la privatisation

Activités/Tâches		Acteur en charge	
		Jusqu'alors	Avec le projet de privatisation
Sûreté	Inspection-filtrage	 Douanes & Droits indirects (« Douane »)	 Société privée
	Supervision		 Douane
	Audit		Douane & Police
Contrôle du port des badges sûreté		 SNGF SUGE	 Police



3°) Les effectifs ≈ 15% du total de la brigade



a) Présentation

Selon la « haute » administration, le nombre d'agents envisagé pour cette mission se situe :

- entre 12 et 15 sur l'effectif total de la brigade,
- c'est-à-dire entre 3 et 5 par jour.



b) Commentaires : baisse inconséquente !

Pour SOLIDAIRES, on voit apparaître LE projet de fond : la baisse forcenée des moyens dédiés à la sécurité & la sûreté ! Ce alors que le site est évidemment hyper stratégique, et qu'à l'approche des Jeux Olympiques de Paris 2024, les impératifs sécuritaires sont « explosifs »...



4°) Rémunération : rien à ce stade !



a) Présentation : la patate chaude est entre les mains de la DG...

Enfin la DI précise que c'est la DG qui arrêtera l'aspect rémunération : il n'y aurait, paraît-il, aucune rémunération particulière pour les services étatiques qui exercent cette mission en aéroport...



b) Commentaires : toute expertise se paie « cash »... et tout moins-disant aussi !

Pour SOLIDAIRES, il est inconcevable que les agents exercent ces fonctions et responsabilités, sans que leurs expertise et compétence soient justement rémunérées !

En sus cette responsabilité et technicité des douaniers (= l'adossement à l'État) sont indispensables pour qu'une future entreprise privée opère... et fasse gagner des millions d'euros à ses actionnaires sur le dos de l'État - donc de nos impôts à tous...

Du pur parasitisme, dites-vous !?!

Pire : il est demandé aux douaniers d'aider une entreprise privée à détruire leurs emplois ainsi qu'une mission de lutte contre le terrorisme... le tout en perdant une partie de leur salaire !

Les décideurs sont-ils devenus fous ? Ils doivent croire que pour les douaniers, « BON » s'écrit avec un « C » !?! SOLIDAIRES rappelle que nos collègues ne sont pas tenus de se sacrifier et de scier la branche sur laquelle ils sont assis. Surtout dans cette période socialement et économiquement tendue !



B) Mission Détaxe – contrôle des Bordereaux de Vente à la Détaxe (BVD)



1°) L'activité : une hausse massive, des enjeux fiscaux énormes !



a) Présentation : **ALERTE**, la fraude est déjà là !...

Selon les DI & DR Paris, la gare du Nord est le plus gros point de passage détaxe.

Activité	Années			Évolution		
	2021	2022	Estimation 2023	2021-2022	2022-2023	Totale (2021-2023)
Gestion : nombre de bordereaux (BVD)	28 666	219 196	≈ 290 000 (24 135 en janvier)	+650 % (x 7,65)	≈ +33 %	+912 % (x 10,12)
Lutte contre la Fraude (LCF)	BVD annulés	306	960	NC	+214 % (x 3,14)	NC
	Nombre de contentieux	0	225 (≈19 par mois)	440 (37 en janvier)	+100 %	+95,56 %

NC : non communiqué



b) Commentaires : ...Mais les moyens sont très « moyens », voire absents !

Résultats exceptionnels...

Pour SOLIDAIRES Douanes, les résultats sont exceptionnels et sont la manifestation de l'investissement des agents.

Autrement que seraient ces résultats, alors que le « peu » de volonté de la DG est évident, pour totalement contrôler et assurer le suivi de tous de ces contrôles !?

...Faiblesse de moyens...

En effet, il n'y a aucun moyen humain digne de ce nom dédié à la mission. Actuellement pour déceler les cas de reversement :

- seulement 4 agents/jour !
- aucune équipe dédiée au contrôle de la taxation aux arrivées de Londres – en cheville étroite avec l'analyse du flux de la détaxe.

...Et forts enjeux escamotés !

Surtout considérant la nouveauté du flux, son ampleur et donc la nécessité de mesurer précisément la dimension de fraude inhérente, afin de lutter efficacement contre...

C'est de fait l'organisation assumée de « trous dans la raquette » massifs : c'est-à-dire de pertes fiscales assumées !!!



2°) Les effectifs ≈ 15% du total de la brigade



a) Présentation

Selon la « haute » administration, le nombre d'agents envisagé pour cette mission se situe entre :

- 12 et 15 sur l'effectif total de la brigade,
- c'est-à-dire entre 3 et 5 par jour.



b) Commentaires : très en deçà des besoins !

Pour SOLIDAIRES Douanes et plusieurs syndicats présents, ce nombre permet tout juste de tenir les postes mais pas de relever sérieusement les infractions relevées.

Ne serait-ce qu'avec la nécessité pour au moins 2 agents en poste d'être remplacés en cas de constatation, pour établir toutes les formalités !

Une organisation a même demandé si les agents en poste auraient le droit de s'absenter pour aller aux toilettes ou manger...

D'évidence, c'est tout-à-fait sous-calibré : veut-on vraiment lutter contre la fraude !?!



3°) Rémunération : voilà bien le seul point certain, -150 €/mois, soit -1800 €/an !



a) Présentation : jeu de mains, jeu de vilains...

Main droite : 2 pertes sèches !

Le DI annonce la perte sèche de 2 primes :

- exit la nouvelle bonification indiciaire (NBI) ;
- exit la prime « opérateur Image ».

Soit une baisse de revenu de 150 €/mois, c'est-à-dire 1 800 €/an !

Soit la perte d'un mois de salaire par an !

Main gauche : 3 miroirs aux alouettes !

Les 2 primes perdues « seraient » remplacées par :

- les compensations annuelles (s'il y a un accroissement du nombre réalisé de contentieux)... Humm, la fameuse « carotte » ! ;
- ainsi que par la hausse des heures de nuit (ce dernier élément étant mis en avant par le DR de Paris mais le DI ne considérant pas qu'il s'agisse là de rémunération).

Quant au complément indemnitaire d'accompagnement (CIA), dégressif, c'est encore un leurre (cf annexe n°3) !



b) Commentaires : « un tiens vaut mieux que deux tu l'auras ! »

Heures de nuit

Pour SOLIDAIRES Douanes, les heures de nuit ne sauraient être de la rémunération !!!

C'est une compensation de la pénibilité (c'est-à-dire de la perte d'espérance de vie en lien, qui pourrait en plus être compensée par du temps de repos-libre supplémentaire...).

Par ailleurs, nous avons rappelé que là encore cette rémunération n'est pas un « cadeau » de l'État employeur : c'est une conquête des agents qui se sont mobilisés lors du conflit social douanier de 2019 !

Compensations annuelles

Pour les compensations annuelles, encore une triple arnaque :

- Il n'y a pas de règle transparente dans l'attribution, cela est à la discrétion de la « haute » administration.
- L'enveloppe est globale pour l'ensemble des services de la direction interrégionale, la grande majorité des collègues ne pourra prétendre au plus qu'à des miettes.
- Même les rares collègues bénéficiaires d'une somme (aléatoire) auront une perte de niveau de vie ! En effet, pour être au même standard de primes mensuelles qu'actuellement, il faudrait une compensation annuelle de 1800 € (150 € x 12). Or les rares compensations exceptionnelles octroyées s'établissent autour de quelques 100^{aines} d'€/an, donc même les « sélectionnés » perdront a minima 100 €/mois !



c) Pistes complémentaires de réflexion : 2 autres arnaques en perspective !

Sujet « BSE » TM – tenue d'ateliers

Des « ateliers » locaux vont bientôt se tenir sur l'évolution de la Brigade de surveillance intérieure (BSI) du TransManche en brigade de surveillance TransManche (BSE TM), et notamment autour de la rémunération.

Pour SOLIDAIRES, ces « ateliers » relèvent du mirage. La rémunération est à la main exclusive de la Direction Générale (DG) et du Ministère...

... Sauf mobilisation sociale, bien sûr !

Indemnité supervision

Dernier point, la « piste » d'une indemnité supervision est évoquée.

Pour SOLIDAIRES Douanes, il est clairement indiqué une opposition à tout dispositif de rémunération différent entre agents exerçant dans la même unité (notamment entre nouveaux arrivants et agents déjà présents au moment de la perte de mission). Nous savons où mène le « diviser pour régner » !

Les autres syndicats présents ne se sont pas exprimés sur ce point... Ni sur d'autres, et pour cause : l'accord d'accompagnement du transfert/abandon des missions fiscales (TMF) les contraint à ne pas revendiquer sur l'indemnitaire !



d) Agenda : début des hostilités programmé pour fin 2023 !

Novembre 2023 : le bâton !

La Douane serait informée en juin 2023 si une entreprise est retenue.

Et le 1^{er} novembre 2023 serait la date fixée pour laisser la main à l'entreprise privée retenue.

« Cadeau » de fin d'année : -300 € dès 2023 !

Pour SOLIDAIRES Douanes, ce sera donc une perte immédiate de la rémunération actuelle (prime sûreté, NBI...) de 300 € dès Noël 2023 (-150 € en novembre & -150 € en décembre) pour entrer ensuite dans l'inconnu... ! Car l'attribution du Complément indemnitaire d'accompagnement (CIA) n'est ni garantie, ni pérenne !



C) Mission Taxation – contrôle des importations à l'arrivée de Londres



1°) L'objectif : investir une mission essentielle... sans moyen !



a) Présentation : s'adapter aux flux

La DG & le DI affichent une volonté de développer les contrôles à l'arrivée des Eurostar avec la mission de taxation. Il faudra pour cela que les nouveaux horaires couvrent toute la plage dans laquelle circulent des trains, donc après minuit potentiellement (en cas notamment de retards, de trains supplémentaires...).



b) Commentaires : il faut remettre un tiers d'effectifs supplémentaires !

SOLIDAIRES Douanes alerte la DG depuis le Brexit au 1^{er} janvier 2021 (sic !) sur l'absence organisée de contrôle sur ce point d'entrée de l'Union européenne (UE) situé en plein cœur de Paris...

Force de proposition, nous avons rédigé un dossier complet en ce sens.⁶ Sans que la « haute » administration manifeste ni réaction ni volonté de résorber cette « passoire » du territoire !

Pire : la suppression de 35 % (125 emplois équivalent temps plein en 2020, 87 en 2023) des effectifs douaniers de ce service, qui auraient permis d'éviter les fraudes !

On peut clairement se demander s'il n'y a pas un double calcul cynique consistant à se dire :

- il vaut mieux « gratter » quelques emplois de fonctionnaires,
- le contrôle drastique ce qui arrive de la « City » risquerait de mettre à jour d'embarrassantes affaires de délinquance financières ? Allez savoir...

6 Voir le dossier de SOLIDAIRES pour le Comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail de Paris (CHSCT 75) en date de janvier 2021 : <http://www.solidaires-douanes.org/CHSCT75>



2°) L'activité : kézako, de quoi parle-t-on au juste ?!



a) Présentation : bandant les yeux, la « haute » administration ne maîtrise pas tout...

Manque de données

D'après la DI IDF, aujourd'hui nous manquons de données statistiques pour déterminer l'ampleur, la nature et des vecteurs de fraude en gare du Nord.

Mise en commun avec Hauts-de-France

Il devra y avoir une « coordination renforcée » avec les quelques équipes des Hauts-de-France qui font des contrôles en embarqués...



b) Commentaires : ça sent mauvais ici et là...

Ne pas savoir, ne pas pouvoir, c'est ne pas vouloir

Ne malheureusement pas connaître la teneur de la fraude, c'est une évidence et pour cause !

Avec un sous-effectif organisé (baisse des Effectifs de Référence) il n'y a pas de contrôle à l'arrivée rendu possible dans les faits !

Est-ce normal pour une frontière tierce, où il est possible de frauder massivement au reversement, avec un moyen de transport rentable et rapide (2h le Londres-Paris, pour quelques 10^{aines} d'euros) !?! ...

Les collègues des Hauts-de-France sont les prochains sur la liste

La privatisation de la sûreté ferroviaire ne concerne pas que la brigade des douanes de Paris Gare du Nord. C'est une opération de saucissonnage :

- 1°) Restructuration de la BSITM
- 2°) Mise en commun de l'activité avec les collègues des Hauts-de-France pour les « mettre au parfum ».
- 3°) Restructuration dans les Hauts-de-France.



3°) Les effectifs ≈ 15% du total de la brigade au mieux !



a) Présentation

Selon la « haute » administration, du fait de l'ensemble des autres missions, il ne resterait au mieux de disponible en nombre d'agents envisagé pour cette mission :

- entre 12 et 15 sur l'effectif total de la brigade,
- c'est-à-dire entre 3 et 5 par jour !



b) Commentaires

Autant dire rien, comme actuellement...

Alors que le diagnostic d'une absence de contrôle réel est là, connu et admis de tous, la non attribution de moyens conséquents, relève de l'acceptation de la fraude fiscale et d'un manque à gagner pour les caisses de l'État. Un scandale... de plus ?!



LAD) Mission Lutte Contre la Fraude (LCF) – contrôles divers



1°) L'objectif : masquer la désertion et l'abandon de la frontière !



a) Présentation

La DI IDF souhaite multiplier les « projections » en dehors du site Eurostar :

- à l'extérieur de la Gare du Nord,
- ainsi qu'autour de la Gare de l'Est.



b) Commentaires : diviser pour régner !

Pour SOLIDAIRES, il s'agit de savoir ce que l'on fait. Pour lutter efficacement contre l'activité des vendeurs de cigarettes à la sauvette, il importe surtout de remonter les filières !



2°) Les effectifs ≈ 50% du total de la brigade



a) Présentation

Selon la « haute » administration, le nombre d'agents envisagé pour cette mission se situe :

- entre 30 et 40 sur l'effectif total de la brigade,
- c'est-à-dire entre 10 et 13 par jour.



b) Commentaires : frontière désertée !

Pour SOLIDAIRES Douanes, une telle dispersion des moyens, par ailleurs globalement en baisse (-30% depuis le Brexit !), est incohérente avec la nécessité de « tenir la frontière ».



3°) Récapitulatif des effectifs par mission, si réalisation de la privatisation

Effectifs dédiés	Missions				Total
	Supervision sûreté	Détaxe	Taxation	LCF	
Ensemble brigade	Entre 12 & 15	Entre 12 & 15	Entre 12 & 15 max	Entre 30 & 40	87 avec encadrants
Par jour	Entre 3 & 5	Entre 3 & 5	Entre 3 & 5 max	Entre 10 & 13	Entre 19 et 28

■ ■ ■ II – Autres points



A) Suivi du transfert/abandon des missions fiscales



a) Présentation : un agenda échelonné sur un semestre

Thèmes		Dates
Instances	1	CTR pré-impact TMF CTL DI IDF
		25/05/2022 20/06/2022
	2	CTR restructuration - inscription de différents services Publication de l'arrêté du 16/06/2020 modifié
		06/07/2022 JO du 27/09/2022
Entretiens collectifs	3	GT DGDDI-DGFIP à Bercy GT DGDDI sur le TMF
		19/09/2022 10/10/2022
	4	GTL IDF sur le TMF
		28/11/2022
Entretiens collectifs		Bureau Grandpuits (avec déplacement de la référente restructuration)
		22/11/2022 et 24/01/2023
		Recette interrégionale (RI)
		07/12/2022
		Service national des réglementations particulières (SNRP)
		25/01/2023

Il est par ailleurs indiqué que 13 collègues ont sollicité un entretien individuel auprès de la référente restructuration (rédactrice de la DI).

Enfin il était prévu d'ouvrir une bourse départementale 2023 en février, avec 2 départements concernés : Paris (75) et le Val-de-Marne (94). Mais contrairement à ce qu'indiquaient les documents de travail, il n'y en a pas eu !



b) Commentaires

SOLIDAIRES observe que les entretiens se sont déroulés en fin d'année, une fois que les discussions préalables relatives au projet de loi de finances pour 2023 (PLF 2023) se sont tenues.

Preuve qu'au delà de la signature de l'accord d'accompagnement du TMF par l'ensemble des autres organisations syndicales (CFDT, CFTC, CGT, USD-FO, UNSA, CGC) la « haute » administration dépend dans son application, des orientations et décisions de la représentation nationale !



B) Transfert à la Douane des contrôles CCRF à la frontière



a) Présentation : 2 nouvelles missions, 0 effectif !

Missions transférées	Au niveau		Volumétrie des contrôles		
	National	IdF	Documentaires	Physiques	Total
La sécurité sanitaire des denrées d'origine non animale	X	X (point de contrôle de Rungis)	7	4	11
Les fruits et légumes soumis à normes de commercialisation	X	X (réalisés dans le 94 et le 95, hors aéroports)	Dép ⁹⁴ : 62 Dép ⁹⁵ : 1	Dép ⁹⁴ : 11 Dép ⁹⁵ : 0	Dép ⁹⁴ : 73 Dép ⁹⁵ : 1
La qualité biologique	X	Non concerné			
Les ustensiles de cuisine originaires ou en provenance de Chine ou de Hong-Kong	X				

La formation se fera en 2 temps :

- théorique entre le 12 et le 21/04/2023, organisée par le bureau COMINT2 avec l'appui du bureau JCF2 et de formateurs DGCCRF.
- puis pratique via une immersion dans les services des DDPP.



b) Commentaires

En période austéritaire, 1 récupération par la DGDDI de 2 nouvelles missions jusqu'alors traitées par la DGCCRF s'effectue sans réelle ambition :

- *aucun effectif supplémentaire ;*
- *une formation réduite au strict minimum (8 jours maximum de stage théorique et une immersion pratique non détaillée).*



Pour conclure

Ce groupe de travail est des plus édifiants. Afin de masquer l'ampleur des discussions sur le projet de privatisation/abandon de la mission de la sûreté ferroviaire, la Direction a transformé le GT BSITM en GT missions. Mais SOLIDAIRES n'était pas dupe au regard des documents de travail.

Le temps consacré à chaque thème n'a fait que le confirmer.

Pour la « haute » administration, LE sujet du moment, ce n'est pas l'exercice des missions !

- Ni la récupération de missions CCRF sans moyens réels !
- Ni le point d'étape sur le transfert/abandon des missions fiscales (TMF), déjà *validé par la signature des autres organisations syndicales* dans l'accord d'accompagnement !!
- ni encore la « tenue de la frontière à Gare du Nord », du fait de l'absence de réel renforcement en matière de détaxe/taxation où les enjeux fiscaux sont pourtant énormes !!!

Preuve qu'il ne s'agit pas pour nos autorités de gérer les missions, mais plutôt de « tâter le terrain » sur une éventuelle mobilisation sociale. Ce ne serait que justifié, à l'heure où nos autorités font preuve de légèreté dans l'octroi de moyens pour l'exercice de missions étatiques, sans considération sociale (ni en matière salariale, ni en matière de retraite - avec une peine de 2 ans ferme pour toutes et tous !)...





Annexes



Annexe n°1a : Article L2271-6 du Code des transports

(sur le régime de sûreté de la partie française de la liaison fixe trans-Manche, où la possibilité de recours à une société privée est évoquée, mais pas obligée !)

pp 13-14



Annexe n°1b : Arrêté du 6 décembre 2022, publié au JORF du 7 janvier 2023

(où les Douanes sont désignées comme une autorité à part entière !)

pp 15-17



Annexe n°2a : Fiche DGDDI sur le CIA (complément indemnitaires d'accompagnement)

(où la DG avoue que le dispositif n'est ni garanti, ni pérenne!)

pp 18-19



Annexe n°2b : Tableau DGDDI listant les primes prises en compte dans le CIA

(où plusieurs primes pérennes disparaissent en « ciseaux » avec le CIA !)

pp 20-21



Annexe n°3 : Arrêté du 9 février 2023 précisant les conditions du libre accès aux véhicules ferroviaires

(quelle cohérence alors que les douaniers de Gare du Nord sont exclus des contrôles embarqués sur Eurostar)

pp 22-23



Annexe n°4 : Lexique

pp 24-25



Annexe n°1a :

Article L2271-6 du Code des transports sur le régime de sûreté de la partie française de la liaison fixe trans-Manche⁷

(où la possibilité de recours à une société privée est évoquée, mais pas obligée !)

Car la règle évoquée, c'est d'abord
la réalisation de la mission par l'État !)

⁷ Source : https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000038101938/2021-06-19



Code des transports

PARTIE LEGISLATIVE (Articles L1000-1 à L6795-1)

DEUXIEME PARTIE : TRANSPORT FERROVIAIRE OU GUIDE (Articles L2000-1 à L2351-1)

LIVRE II : INTEROPERABILITE, SECURITE, SURETE DES TRANSPORTS FERROVIAIRES OU GUIDES (Articles L2201-1 à L2271-8)

TITRE VII : RÉGIME DE SÛRETÉ DE LA PARTIE FRANÇAISE DE LA LIAISON FIXE TRANS-MANCHE (Articles L2271-1 à L2271-8)

Article L2271-6

*Version en vigueur depuis le 27 décembre 2019
Création Ordonnance n° 2019-78 du 6 février 2019 - art. 6*

I.-Les agents des douanes sont chargés de l'exécution des contrôles de sûreté portant sur les personnes et leurs bagages embarquant à bord des trains de passagers à destination du Royaume-Uni ainsi que sur les personnes, bagages, véhicules et marchandises empruntant la liaison fixe trans-Manche.

II.-Les officiers de police judiciaire et, sur l'ordre et sous la responsabilité de ceux-ci, les agents de police judiciaire ainsi que les agents de police judiciaire adjoints mentionnés aux 1°, 1° bis et 1° ter de l'article 21 du code de procédure pénale, peuvent procéder aux contrôles de sûreté mentionnés au I.

III.-Au titre des contrôles de sûreté qu'ils réalisent, les agents des services de l'Etat mentionnés aux I et II peuvent procéder à la fouille et à la visite par tous moyens appropriés des personnes, des biens et des matériels roulants pénétrant dans une zone de sûreté prévue à l'article L. 2271-4, s'y trouvant ou en sortant. Ils ne peuvent procéder à des palpations de sûreté que par une personne du même sexe que la personne qui en fait l'objet.

Ils peuvent se faire communiquer tous les documents nécessaires aux contrôles de sûreté qu'ils réalisent.

*IV.-Sans préjudice des compétences des agents des douanes ou de celles des officiers de police judiciaire ou, sur l'ordre et sous la responsabilité de ces derniers, des agents de police judiciaire et des agents de police judiciaire adjoints mentionnés aux 1°, 1° bis et 1° ter de l'article 21 du code de procédure pénale, **certaines contrôles de sûreté mentionnés au I peuvent être réalisés, sous le contrôle des agents des douanes et des officiers de police judiciaire, par des agents de sûreté de nationalité française ou ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne, désignés par les personnes morales mentionnées au II de l'article L. 2271-1 ou celles qui leur sont liées par contrat.***

[NDLR SOLIDAIRES : s'il ouvre la possibilité d'une externalisation, nulle part le Code des transports n'y oblige ! En effet « peuvent être réalisés », c'est différent de « doivent être réalisés » ou de « sont réalisés » !]

Ces agents de sûreté doivent avoir été préalablement agréés par le représentant de l'Etat territorialement compétent et le procureur de la République, après une enquête administrative réalisée conformément à l'article L. 114-1 du code de la sécurité intérieure qui donne lieu également à la consultation du bulletin n° 2 du casier judiciaire. L'enquête diligentée dans le cadre de la délivrance de l'habilitation mentionnée à l'article L. 2271-5 vaut enquête au titre de l'agrément, lorsque les demandes d'habilitation et d'agrément sont concomitantes.

L'agrément prévu à l'alinéa précédent est refusé ou retiré lorsque la moralité de la personne ou son comportement se révèle incompatible avec l'exercice des missions dont elle est chargée. L'agrément ne peut être retiré par le procureur de la République ou par l'autorité administrative qu'après que l'intéressé a été mis en mesure de présenter ses observations. En cas d'urgence, il peut faire l'objet d'une suspension immédiate.

Ces agents de sûreté ne procèdent :

- à la fouille des bagages à main qu'avec le consentement de leur propriétaire ;
- à la fouille des véhicules et des marchandises qu'avec le consentement de leur propriétaire ou de la personne qui en a la responsabilité ;
- à des palpations de sûreté, que par une personne du même sexe que la personne qui en fait l'objet et avec le consentement de celle-ci.

NOTA :

Conformément au II de l'article 7 de l'ordonnance n° 2019-78 du 6 février 2019, ces dispositions entrent en vigueur à la date du retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne sans accord fondé sur l'article 50 du traité sur l'Union européenne.

Conformément au III de l'article 116 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 : Le titre VII du livre II de la deuxième partie du code des transports dans sa rédaction résultant de l'article 6 de l'ordonnance n° 2019-78 du 6 février 2019 précitée entre en vigueur le lendemain de la publication de la présente loi.



Annexe n°1b :

**Arrêté du 6 décembre 2022
relatif au régime de sûreté
de la partie française
de la fixe trans-Manche,
publié au JORF du 7 janvier 2023⁸**

**(où les Douanes sont désignées
comme une autorité à part entière !)**

⁸ Source : <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000046948964>

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET DE LA COHÉSION DES TERRITOIRES

Arrêté du 6 décembre 2022 relatif au régime de sûreté
de la partie française de la liaison fixe trans-Manche

NOR : TRET22266559A

Objet : arrêtés prévus par les articles R. 2271-3, R. 2271-6, R. 2271-12, R. 2271-30 et R. 2271-33 du code des transports.

Entrée en vigueur : le texte entre en vigueur le lendemain de sa publication.

Notice : le présent arrêté a pour objet de définir le régime de sûreté prévu à l'article L. 2271-1 du code des transports pour sécuriser la partie française de la liaison fixe trans-Manche. Il détermine les modalités selon lesquelles les zones de sûreté sont définies, ainsi que les conditions dans lesquelles les personnes et véhicules sont habilités à y pénétrer. Cet arrêté définit par ailleurs les modalités de contrôles des personnes et des biens lorsqu'elles pénètrent ou sont dans lesdites zones de sûreté.

Publics concernés : opérateurs ferroviaires, forces de l'ordre, agents des douanes et organismes de surveillance de la liaison, entreprises intervenantes dans les emprises de la liaison fixe trans-Manche, passagers de la liaison fixe trans-Manche.

Références : le présent arrêté peut être consulté sur le site Légifrance (<https://www.legifrance.gouv.fr>).

Le ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, le ministre de l'intérieur et des outre-mer et le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires,

Vu le traité entre la République française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord concernant la construction et l'exploitation par des sociétés privées concessionnaires d'une liaison fixe trans-Manche, fait à Cantorbéry le 12 février 1986 ;

Vu la concession quadripartite conclue le 14 mars 1986 entre, d'une part, le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports représentant l'Etat français et le Secretary of State for Transport du Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, et, d'autre part, France-Manche S.A. et the Channel Tunnel Group Limited ;

Vu la déclaration d'intention entre le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement de la République française concernant la liaison fixe trans-Manche du 7 mars 2017 ;

Vu le code de la sécurité intérieure, notamment ses articles L. 114-1 et R. 114-4 ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 2271-1 à L. 2271-8 et R. 2271-1 à R. 2271-39.

Arrêtent :

Art. 1^{er}. _ Les dispositions annexées au présent arrêté constituent le titre VII du livre II de la deuxième partie de la partie réglementaire - arrêtés du code des transports.

Art. 2. - Les personnes morales mentionnées au II de l'article L. 2271-1 du code des transports auxquelles incombe l'obligation fixée à l'article L. 2271-2 du même code, soumettent leur programme de sûreté au ministre chargé des transports, au plus tard dans un délai de neuf mois à compter de l'entrée en vigueur des dispositions du présent arrêté.

Art. 3. - Le directeur général des infrastructures, des transports et des mobilités, le directeur général des douanes et droits indirects et le secrétaire général du ministère de l'intérieur, le directeur général de la police nationale et le directeur général de la gendarmerie nationale sont **chargés**, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 6 décembre 2022

*Le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires,
Pour le ministre et par délégation :
Le directeur général des infrastructures, des transports et des mobilités,
T. COQUIL*

Le ministre de l'économie, des finances
et de la souveraineté industrielle et numérique,
Pour le ministre et par délégation :
**La directrice générale des douanes
et des droits indirects,
I. BRAUN-LEMAIRE**

Le ministre de l'intérieur et des outre-mer,
Pour le ministre et par délégation :

Le secrétaire général
du ministère de l'intérieur,
J.-B. ALBERTINI

Le directeur général
de la gendarmerie nationale,
C. RODRIGUEZ

Le directeur général
de la police nationale,
F. VEAUX

 **Annexe n°1b : Arrêté du 6 décembre 2022 relatif au régime de sûreté de la partie française de la liaison fixe trans-Manche (suite & fin)**

7 janvier 2023

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Texte 20 sur 90

ANNEXE
[...]
CHAPITRE UNIQUE

Section 1
Définitions
Article A. 2271-1

I. – Conformément aux articles L. 2271-1 à L. 2271-8 et R. 2271-1 à R. 2271-39, pour l'application du présent arrêté on entend par :

a) « **Documents d'identité** » : documents en cours de validité devant être présentés par toute personne physique conformément aux dispositions du présent arrêté, à savoir :

- une carte nationale d'identité, le cas échéant, pour les ressortissants des Etats membres de l'Union européenne ou parties à l'accord sur l'Espace économique européen, de la Confédération suisse, d'Andorre ou de Monaco, délivrée par l'administration compétente de l'Etat dont le titulaire possède la nationalité ;
- un passeport délivré par l'administration compétente de l'Etat dont le titulaire possède la nationalité ;
- un permis de conduire délivré par un Etat membre de l'Union européenne ou partie à l'accord sur l'Espace économique européen, de la Confédération suisse, d'Andorre ou de Monaco ;
- un laissez-passer prévu par le III du décret no 2004-1543 du 30 décembre 2004 relatif aux attributions des chefs de poste consulaire en matière de titres de voyage ;
- un des documents de séjour délivrés en application des articles L. 311-1 et suivants du code de l'entrée et du séjour et du droit d'asile ;
- un titre d'identité et de voyage pour réfugié ou pour apatride ;

b) « **Fouille manuelle** » : opération consistant, pour les personnes mentionnées à l'article L. 2271-6, à vérifier par une action manuelle la présence d'objets interdits dans un bagage, un objet transporté, un véhicule ou une marchandise ;

c) « **Inspection visuelle** » : opération consistant, pour les personnes mentionnées à l'article L. 2271-6, à s'assurer par une vérification visuelle attentive de la présence en zone de sûreté d'objets interdits et de personnes non autorisées ;

d) « Opérateur des contrôles de sûreté » : service de l'Etat, placé sous l'autorité du ministre chargé des douanes ou du ministre de l'intérieur, ou toute personne morale mentionnée au II de l'article L. 2271-1, désigné(e) par l'arrêté pris en application de l'article R. 2271-3, chargé(e) de la mise à disposition des équipements mentionnés à l'article R. 2271-8 ou de la réalisation des contrôles de sûreté prévus à l'article R. 2271-31 ;

e) « **Palpation de sûreté** » : opération manuelle consistant pour les personnes mentionnées à l'article L. 2271-6 à rechercher sur une personne, la présence d'objets interdits en zone de sûreté ;

f) « **Titre d'accès** » : tout support, y compris dématérialisé, permettant d'accéder à des secteurs définis des zones de sûreté.

Le titre d'accès peut être :

- un titre de transport donnant droit à une prestation de transport à bord d'un train trans-Manche ;
- un titre de passage : autorisation d'accès à une ou plusieurs zones de sûreté, de façon provisoire ou permanente, délivrée à une personne physique autre qu'un passager ;
- un laissez-passer : autorisation d'accès d'un véhicule à une ou plusieurs zones de sûreté ;

g) « **Unité de transport intermodal** » : tout conteneur, caisse mobile, caisse tôleée, caisse bâchée, citerne, palette bâchée, semi-remorque, convenant au transport intermodal ;

h) « **Zone de sûreté** » : zone de sûreté créée et délimitée en application de l'article L. 2271-4. Elle peut être activée de manière permanente, temporaire, saisonnière ou à titre exceptionnel **selon les besoins d'un service de l'Etat** ou d'une personne morale mentionnée au II de l'article L. 2271-1 ;

i) « **Test** » : mise à l'épreuve des mesures de sûreté au cours de laquelle les services de l'Etat, placés sous l'autorité du ministre chargé des douanes ou du ministre de l'intérieur, simulent l'intention de commettre un acte d'intervention illicite afin d'évaluer l'application effective des mesures de sûreté existantes ;

j) « **Fournitures destinées aux zones de sûreté** » : tous les objets destinés à être vendus, utilisés ou mis à disposition dans les zones de sûreté des gares trans-Manche, autres que les objets transportés par le personnel ;

k) « **Approvisionnements de bord** » : tous les articles destinés à être emportés à bord d'un train trans-Manche pour utilisation, consommation ou achat par les passagers ou l'équipage au cours d'un service, autres que les bagages des passagers et les objets transportés par le personnel.

Section 2
Champs d'application du régime de sûreté
Article A. 2271-2

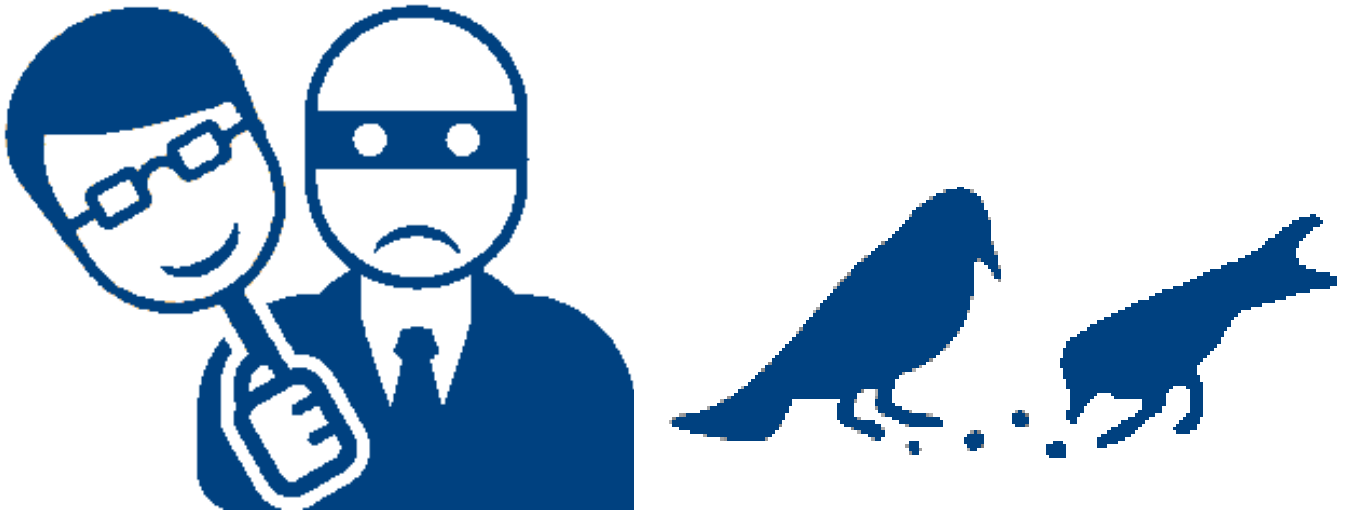
En application de l'article R. 2271-6, la liste des sites trans-Manche est fixée comme suit :

Département	Site Trans-Manche
Nord	Gare de « Lille Europe »
Pas-de-Calais	Gare de « Calais – Fréthun » (passagers) Site de fret international de « Calais – Fréthun » Terminal de Coquelles
Savoie	Gare de Bourg-Saint-Maurice » Gare de « Moutiers – Salins – Brides-les-Bains »
Paris	Gare de « Paris Nord »
Seine-et-Marne	Gare de « Marne-la-Vallée Chessy »
Seine-Saint-Denis	Technicentre du Landy

Un site trans-Manche peut être composé d'une ou plusieurs zones de sûreté.

[NDLR : Nous le voyons, il n'y a pas que la BSITM qui fait du Trans-Manche...

... Donc tout plan de privatisation en IDF peut être dupliqué ailleurs !]



Annexe n°2a :

**Fiche DGDDI sur le CIA
(complément indemnitaire
d'accompagnement)**

(où la DG avoue que le dispositif
n'est ni garanti, ni pérenne !)



Annexe n°2a : Fiche DGDDI sur le CIA (complément indemnitaire d'accompagnement)

Restructurations : l'accompagnement des agents

Version du 23/11/2021

Fiche 4-2 : Le complément indemnitaire d'accompagnement (CIA)

Base réglementaire : Décret n°2014-507 du 19 mai 2014

1) Présentation du dispositif [NDLR : art. 1 du décret 2014-507]

Le complément indemnitaire d'accompagnement (CIA) vise à compenser la perte de rémunération des agents mutés, détachés ou intégrés dans un autre corps ou cadre d'emplois dans l'une des trois fonctions publiques, à la suite de la suppression de leur emploi. Ce dispositif s'applique également pour les mouvements effectués au sein du même ministère. Un agent des douanes restructuré dans un service douanier peut donc en bénéficier.

Les agents contractuels ne peuvent pas en bénéficier.

Le dispositif douanier de garantie de rémunération, instauré en 2005, n'est plus utilisé.

2) Modalités de calcul de l'indemnité [NDLR : art. 2 du décret 2014-507]

Le montant du CIA correspond à la différence entre la rémunération brute annuelle effectivement perçue par l'agent dans les douze mois précédant son changement d'affectation et la rémunération brute annuelle globale liée à l'emploi d'accueil.

Certaines indemnités sont cependant exclues du calcul du CIA :

- les primes et indemnités qui ont le caractère de remboursement de frais (l'indemnité d'entretien et d'habillement par exemple) ;
- les majorations et indexations relatives à une affectation outre-mer (majoration ACF octroi de mer, sur-rémunération DOM et COM) ;
- l'indemnité de résidence à l'étranger ;
- les primes et indemnités liées au changement de résidence, à la primo-affectation, à la mobilité géographique et aux restructurations ;
- les indemnités d'enseignement ou de jury ainsi que les autres indemnités non directement liées à l'emploi (indemnisation de CET par exemple) ;
- les versements exceptionnels ou occasionnels liés à l'appréciation individuelle ou collective de la manière de servir ;
- les versements exceptionnels ou occasionnels de primes et indemnités correspondant à un fait générateur unique ;
- les primes et indemnités liées à l'organisation du travail ;
- l'indemnité de résidence ;
- le supplément familial de traitement.

À titre d'exemple, le régime de travail supplémentaire (RTS) ou les heures de nuit, dimanches et jours fériés, n'entrent pas dans le calcul du CIA.

Vous trouverez en annexe de cette fiche la liste des indemnités reprises dans le calcul du CIA [NDLR : cf tableau ci-après, en page 19, de la fiche 4-3 élaborée par la DG pour toute restructuration].

En outre, pour les agents bénéficiant d'un logement pour nécessité absolue de service (NAS) et qui en perdent le bénéfice au titre de leur nouvelle fonction, la rémunération de référence pour le calcul du CIA est celle qu'ils auraient perçue sans le bénéfice du logement pour NAS.

Le CIA est versé mensuellement pendant trois ans, renouvelable éventuellement une fois [NDLR : art. 3 du décret 2014-507]. À l'issue de la première période de trois ans, il est procédé à une réévaluation du montant de CIA au regard de la différence entre la rémunération effectivement perçue par l'agent dans l'emploi d'accueil et celle perçue dans l'emploi d'origine [NDLR : **au bout de 3 ans, le versement peut s'arrêter**].

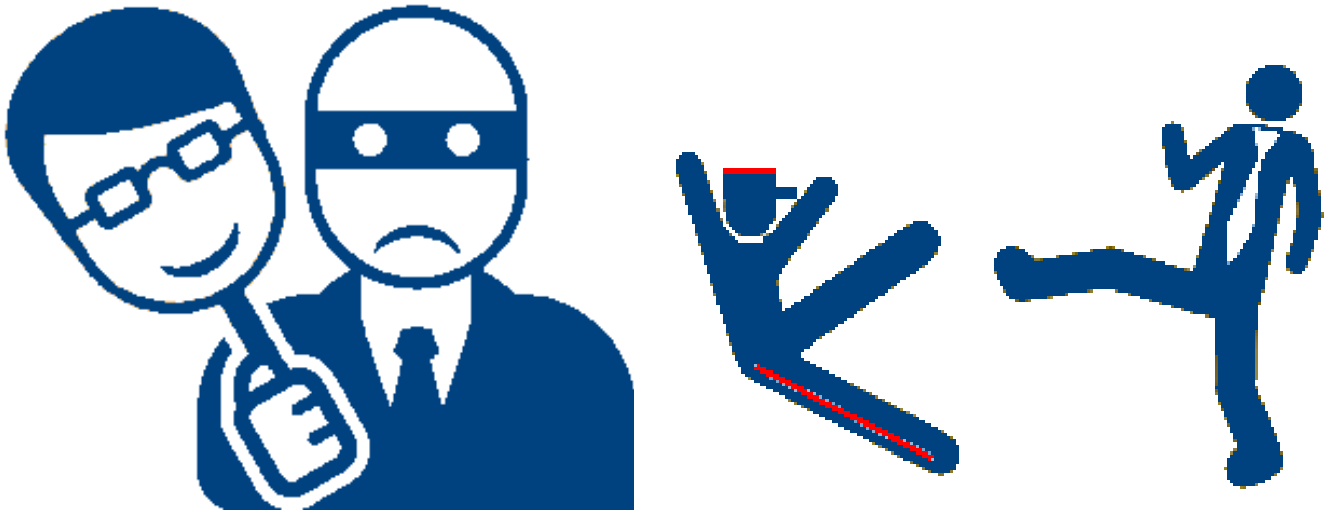
Au bout de 6 ans, le CIA cesse d'être versé [NDLR : au bout de 6 ans, c'est terminé].

En revanche, tout changement de quotité de temps de travail a un effet immédiat (à la date d'effet de la reprise à temps plein ou à la mise à temps partiel) sur le montant du CIA.

Le CIA est propre à chaque agent et dépend de plusieurs paramètres. Il est fortement impacté par les événements de carrières intervenus dans les douze mois précédents la mutation (avancement d'échelon, changement de grade). Le montant du CIA doit être calculé par un service compétent (CSRH ou bureau RH1). Le CIA ne compensera pas obligatoirement la perte de prime subie par l'agent. [NDLR : le montant du CIA est aléatoire et diminue s'il y a une progression d'un échelon à l'autre]

[PRÉCISION SUPPLÉMENTAIRE : Les opérations ouvrant droit au complément indemnitaire d'accompagnement sont fixées par arrêté ministériel, pris après avis des ministères chargés de la fonction publique et du budget et des comités techniques compétents (art. 5 du décret 2014-507).

Étant donné que la BSITM n'est pas reprise dans un quelconque arrêté ministériel, le principe même d'octroi du CIA n'est même pas à l'ordre du jour!]



Annexe n°2b :

**Tableau DGDDI listant les primes
prises en compte dans le CIA
(complément indemnitaire
d'accompagnement)**

(où plusieurs primes pérennes
disparaissent en « ciseaux » avec le CIA !)



Annexe n°2b : Tableau DGDDI listant les primes prises en compte dans le CIA (*complément indemnitaire d'accompagnement*)

Restructurations : l'accompagnement des agents

Version du 08/07/2021

Fiche pratique 4-3 : Liste indemnités prises en compte dans le calcul du CIA

Libellé indemnités	Code indemnité
Nouvelle bonification indiciaire (NBI)	-
ACF Indemnité Pour Fonction Catégorie A	1082
Majo ACF Poste difficile	1086
MAJ ACF obligation de résidence	1089
Majo ACF Entretien motocyclettes	1109
Majo ACF Indemnité de Plongeur de Bord	1204
Majo ACF allouée aux délégués départementaux d'action sociale du Ministère	1209
Majo ACF Enseignants	1280
Indemnité de responsabilité Encadrement	1510
Majo ACF Indemnité de contrôle à bord des trains	1733
Majo ACF Indemnité de Sujétions Aéroportuaires	1738
Majo ACF Indemnité de contrôle dans les espaces confinés	1792
Indemnité de responsable technique de la BCMA	1912
Indemnité de responsable sécurité et moniteur de sécurité	1913
Majo ACF Allocation aux stagiaires externes de catégorie B	1953
Allocation attribuée aux agents exerçant des fonctions à la trésorerie générale des douanes ou dans une recette interrégionale	1983
Indemnité de responsabilité comptable	1984
Indemnité de responsabilité régisseur d'avances	0168
Indemnité professionnelles aux agents de la garantie	0283
Prime de fonction informatique	0286
Indemnité de risque à taux indexé (IRTI)	0312
Indemnité mensuelle de technicité (IMT)	0321
Prime officier de douane judiciaire (ODJ)	0670
<u>IFTS/IAT</u>	0676/0674
ACF administration générale - ACF OP/CO - ACF commandement - ACF surveillance - <u>ACF</u> spécialistes - ACF contractuel	1067/1068/1069/ 1071/1072/1081
Prime de rendement	1090

CONCLUSION : 7 primes versées aux collègues de la BSITM sont listées ici (en souligné) !

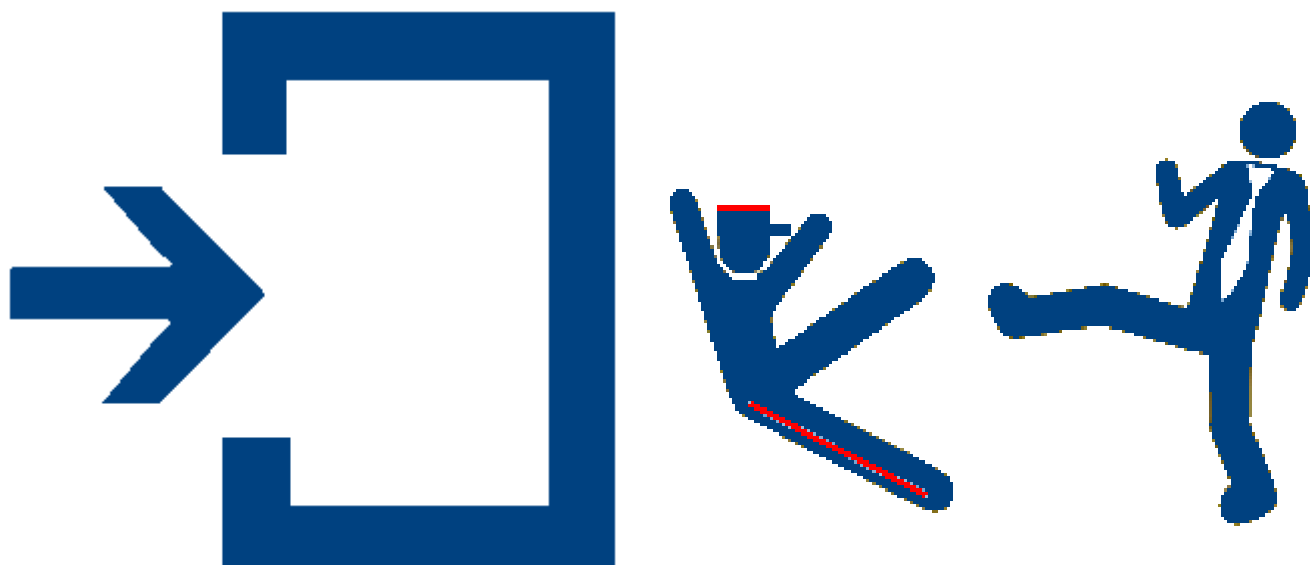
Mais le CIA est bel et bien une arnaque ! Car ni garanti et encore moins pérenne !
Un temps annoncé par la DG comme un « expédient » envisageable, nous voyons là que ce n'est pas une solution prévue par la réglementation !

La meilleure preuve ?

La « haute » administration ne l'évoque plus du tout pour la BSITM !
À commencer lors du GT du 09/02/2023, où il n'en est nullement question !

La DG a donc menti en connaissance de cause devant les agents lors de ses 2 visites.
Encore une fois, SOLIDAIRES avait vu clair dans son jeu (de dupes) !

Le seul moyen de pérenniser son niveau de rémunération/de vie est bien de SE MOBILISER POUR LA DÉFENSE DE LA MISSION SÛRETÉ !
C'est bon pour la Collectivité, et c'est bon pour le porte-monnaie !



Annexe n°3 :

Arrêté du 9 février 2023

**précisant les conditions du libre accès
aux véhicules de transport ferroviaire
des services ou unités de la DGDDI⁹**

(quelle cohérence alors que les douaniers
de Gare du Nord sont exclus
des contrôles embarqués sur l'*Eurostar* !)

⁹ Source : <https://www.legifrance.gouv.fr/download/pdf?id=FpJQ4igCXGndnmaR7rgJfFJUONywd9tpy5435ryuOKA=>

 **Annexe n°3 : Arrêté du 9 février 2023 précisant les conditions du libre accès aux véhicules de transport ferroviaire pour la DGDDI.**

14 février 2023

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Texte 6 sur 135

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

**MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE, DES FINANCES
ET DE LA SOUVERAINETÉ INDUSTRIELLE ET NUMÉRIQUE**

Arrêté du 9 février 2023 modifiant l'arrêté du 1^{er} juillet 2016 précisant les conditions du libre accès aux véhicules de transport ferroviaire des services ou unités de la direction générale des douanes et droits indirects

NOR : ECOD2304226A

Le ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique,

Vu le code des douanes, notamment son article 60 ;

Vu le code des transports, notamment son article L. 2241-1-1 ;

Vu le décret n° 2019-726 du 9 juillet 2019 relatif aux dispositions des titres IV, V et VI du livre II de la deuxième partie réglementaire du code des transports et comportant diverses dispositions relatives à la sûreté des transports ;

Vu l'arrêté du 29 octobre 2007 modifié portant création d'un service à compétence nationale dénommé : « direction nationale du renseignement et des enquêtes douanières » ;

Vu l'arrêté du 1^{er} juillet 2016 précisant les conditions du libre accès aux véhicules de transport ferroviaire des services ou unités de la direction générale des douanes et droits indirects,

Arrête :

Art. 1^{er}. – L'annexe à l'arrêté du 1^{er} juillet 2016 susvisé et remplacée par l'annexe au présent arrêté.

Art. 2. – La directrice générale des douanes et droits indirects est chargée de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 9 février 2023.

Pour le ministre et par délégation :
La directrice générale des douanes
et des droits indirects,
I. BRAUN-LEMAIRE

ANNEXE

LISTE DES BRIGADES DES DOUANES ET DES SERVICES DE LA DIRECTION NATIONALE DU RENSEIGNEMENT ET DES ENQUÊTES DOUANIÈRES CHARGÉS DE LA RECHERCHE DE LA FRAUDE À BORD DES TRAINS EN CIRCULATION PRÉVUE PAR LE CODE DES DOUANES

Brigade des douanes		Direction nationale du renseignement et des enquêtes douanières
Brigades de surveillance extérieure de :	Brigades de surveillance intérieure de :	
Bordeaux-Bassens	Ax-les-Thermes	Direction des opérations douanières : ensemble des unités locales
Bellegarde	Frouzins	
Lille Ferroviaire	Lille Gares	
Pontarlier	Lyon	
Port-Vendres	Marne-la-Vallée	
	Marseille	
	Metz ferroviaire	
	Modane ferroviaire	
	Nice	
	Paris ferroviaire	
	Rennes	
	Saint-Louis-Bâle gares	
	Bayonne	

[NDLR : la brigade du trans-Manche (BSITM), distincte de la brigade de Paris ferroviaire, continue d'être exclue des possibilités de contrôler en embarqué sur les trains Eurostar!]



Annexe n°4 :

Lexique



Annexe n°4 : Lexique

Sigle / Abréviation	Définition
ACF	Allocation complémentaire de fonctions
ATA	Admission temporaire / Temporary Admission
BCMA	Base centrale de maintenance aéronautique
BSE	Brigade de surveillance extérieure
BSI	Brigade de surveillance intérieure
BSITM	Brigade de surveillance intérieure du trans-Manche, basée à la gare de Paris Nord
CFDT	Confédération française démocratique du travail
CFTC	Confédération française des travailleurs chrétiens
CGC	Confédération générale des cadres
CGT	Confédération générale du travail
COMINT2	Bureau Restrictions et sécurisation des échanges (2 ^{ème} bureau de la sous-direction Commerce international)
C'TL	Comité technique local
CTR	Comité technique de réseau (= comité de l'ensemble de la DGDDI)
DDPP	Direction départementale de Protection des populations
Dép ^t	Département
DG	Direction générale
(DG)CCRF	Direction générale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes
DGDDI	Direction générale des Douanes et Droits indirects
DGFIP	Direction générale des Finances publiques
DI	Direction interrégionale
DR	Direction régionale
GT(L)	Groupe de travail (local)
IAT	Indemnité d'administration et de technicité
IdF	Île-de-France
IFTS	Indemnité forfaitaire pour travaux supplémentaires
JCF2	Bureau Politique des contrôles (2 ^{ème} bureau de la sous-direction Affaires juridiques et lutte contre la fraude)
JO	Journal officiel
LCF	Lutte contre la fraude
Majo	Majoration
NBI	Nouvelle Bonification indiciaire
OP/CO	Branche Opérations commerciales et administration générale
RI	Recette interrégionale
SNCF	Société nationale des chemins de fer français
SUGE	Surveillance générale
TMF	Transfert/abandon des missions fiscales
UNSA	Union nationale des syndicats autonomes
USD-FO	Union Syndicale des Douanes – Force Ouvrière (composée du Syndicat National des Cadres des Douanes [SNCD] et du syndicat Force Ouvrière [FO])


 **Pour SOLIDAIRES siégeaient :** Florence Godot, Céline Herman, Cyril Dieudonné et François Schallebaum. **Pour davantage de précisions, les contacter.**



Table des matières

	COMMUNIQUÉ : Résumé du dossier	p 1
	QUELQUES STATISTIQUES	pp 2-3
	COMPTE-RENDU COMPLET	pp 4-10
	Introduction	p 5
	I – Brigade de Gare du Nord	pp 5-7
	A) Mission sûreté : projet d'externalisation et de supervision d'une société privée	pp 5-6
	B) Mission détaxe : contrôle des Bordereaux de Vente à la Détaxe (BVD)	pp 6-8
	C) Mission taxation – contrôle des importations à l'arrivée de Londres	pp 8-9
	D) Mission Lutte Contre la Fraude (LCF) – contrôles divers	p 9
	II – Autres points	p 10
	A) Suivi du transfert/abandon des missions fiscales (TMF)	p 10
	B) Transfert à la Douane des contrôles CCRF à la frontière	p 10
	Conclusion	p 10
	ANNEXES	pp 12-25
	n°1a : Art. L2271-6 du Code des transports <i>(sur le régime de sûreté de la partie française à la liaison fixe trans-Manche, où la possibilité de recours à une société privée est évoquée, mais pas obligée !)</i>	pp 13-14
	n°1b : Arrêté du 6 décembre 2022, publié au JORF du 7 janvier 2023 <i>(où les Douanes sont désignées comme une autorité à part entière !)</i>	pp 15-17
	n°2a : Fiche DGDDI sur le complément indemnitaire d'accompagnement (CIA) <i>(où la DG avoue que le dispositif n'est ni garanti, ni pérenne!)</i>	pp 18-19
	n°2b : Tableau DGDDI listant les primes prises en compte dans le CIA <i>(où plusieurs primes pérennes disparaissent en « ciseaux » avec le CIA !)</i>	pp 20-21
	n°3 : Arrêté du 9 février 2023 précisant le libre accès aux véhicules ferroviaires <i>(où les douaniers de Gare du Nord sont exclus des contrôles embarqués sur Eurostar !)</i>	pp 22-23
	n°4 : Lexique	pp 24-25

À l'approche des JO, la Douane déserte (en douce) la frontière ?!



Réalisé – bien-sûr – avec trucage...



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

adhésion : solidaires-douanes.org/-adhesion-

Un syndicalisme clair et sincère !