



Comité Social d'Administration de Réseau
Séance du 22 octobre 2024
- détachement DNGCD de la SD-Réseau
- restructurations des bureaux
de Douanes à Rouen et Vallard Thonex
- fin de la sûreté ferroviaire à Lille




Missions / Carrière

Liminaire

+50 postes budgétés en 2025 ? Derrière le leurre, 50 nuances de mépris !?

Monsieur le président,

Mépris n°1 sur le calendrier, nous sommes aujourd'hui réunis pour un Comité social d'administration de réseau (CSAR) de la Direction générale des Douanes et Droits indirects (DGDDI) en pleines vacances scolaires. Pour l'égalité professionnelle et l'effort officiellement entrepris en faveur des parents en vue de faciliter leur participation aux instances, on repassera !

 **Mépris n°2 sur la densité de l'ordre du jour**, puisqu'il n'y a pas de réflexe de votre part d'une tenue de ce CSAR sur une durée de 2 jours, malgré de nombreux points !


Outre l'approbation des procès-verbaux, les 8 points d'actualité parlent pourtant d'eux-mêmes :


- évolution de la Direction nationale garde-côtes des Douanes (DNGCD) ;
- nouvelles opérations de restructurations ;
- précision sur le calendrier et le périmètre du transfert/abandon des missions fiscales (TMF) ;
- synthèse du chantier Surveillance ;
- élargissement de l'abandon de la mission de sûreté ferroviaire à Lille ;
- observatoire interne ;
- tableau de suivi ;
- questions diverses.

8 points... en 7h !

Huit, c'est le nombre de points programmés à l'ordre du jour pour cette séance de comité social d'administration de réseau (CSAR).

Le temps d'examen prévu ? Une seule journée, malgré la demande exprimée intersyndicalement !

 **Mépris n°3, éconduire de manière abrupte la demande intersyndicale** de tenue de l'instance sur une 2^e journée, à l'image de la demande de négociations indemnitaires.

 **Mépris n°4, ne pas transmettre de dossier de présentation pour le projet de détachement de la DNGCD** de la sous-direction réseau de la Direction générale (SD-Réseau).

Mépris n°5, 6 et 7, n'informer aucunement sur l'impact :

- ni envers les collègues de la SD-Réseau,
- ni pour les collègues du futur service Programme, pilotage et emploi (PPE) de l'état-major de la DNGCD,
- ni pour tous les autres services interagissant avec :
 - Direction nationale du renseignement et des enquêtes douanières (DNRED),
 - sous-directions aux systèmes d'information (SI), aux affaires juridiques et à la lutte contre la fraude (JCF), au Commerce international (COMINT), à la fiscalité douanière (FID), et Réseau.

Tutelle DNGCD : 1 seul agent, le DG !

Un, c'est le nombre programmé d'agents de la Direction générale (DG) ayant tutelle sur la Direction nationale garde-côtes des Douanes (DNGCD) ; la sous-direction réseau étant évacuée...

Qui ? Le seul directeur général ! Vers une coupure du cordon ombilical via FRONTEx ?

Mépris n°8, ne pas nous indiquer clairement qu'il s'agit d'un approfondissement de l'éloignement de la DNGCD de la sphère DGDDI, avec ce projet de rattachement formel de la Direction envers votre seule personne Monsieur le directeur général !



Mépris n°9 et 10 sur les dénominations.

- Un état-major à la DNGCD et nouvellement à la DNRED ? Pourquoi persister à utiliser une dénomination militaire ? Pourquoi ne pas appeler cet ensemble « services directionnels » ?
- Et pourquoi au sein de l'état-major de la DNGCD, le nouveau service serait intitulé *Programme, pilotage et emploi* (PPE) ? Pourquoi ne pas l'intituler *Pilotage, Performance et contrôle interne* (PPCI) comme cela est d'usage dans les directions déconcentrées ?

Si le concept d'état-major et cette nouvelle dénomination PPE sont si appropriées, pourquoi ne pas les généraliser et rebaptiser tous les services directionnels et PPCI de France et de Navarre respectivement en états-majors et en services PPE ?

Sans doute parce que le portefeuille de compétences pour le futur service PPE de la DNGCD est plus large... Et qu'il s'agit *in fine* de préparer le moment où la DNGCD prendra le large !



Mépris n°11, vous n'appréhendez la fonction garde-côtes des Douanes que sous le prisme du commandement, et non sous le prisme des moyens ou celui de l'évolution des missions et de l'exposition à des drames humains.

- **Sur les moyens (mépris n°12 à 17)** cela fait 5 ans que nous interpellons la « haute » administration sur l'absence de navires garde-côtes hauturiers dans la majorité des Outre-mer.
 - Dans l'océan Atlantique ? Mépris n°12 avec rien à Saint-Pierre-et-Miquelon depuis la vente de la vedette DF 160 aux Affaires maritimes en 2010.
 - Dans l'océan Indien ? Mépris n°13 et 14 depuis le transfert/abandon de la vedette DF 290 *Dziani* à la Police aux Frontières (PAF) en 2019, plus rien à Mayotte et toujours rien à La Réunion. *A fortiori* rien dans les îles Éparses et dans les Terres australes et antarctiques françaises (TAAF).
 - Dans l'océan Pacifique ? Mépris n°15 à 17 depuis l'abandon du patrouilleur DF48 *Arafenua* en 2014, il n'y a plus rien en Polynésie française et toujours rien ni à Wallis-et-Futuna, ni en Nouvelle-Calédonie.



0 navire & aéronef

Zéro, c'est le nombre de navires et aéronefs (avions, hélicoptères) garde-côtes des douanes présent :

- à Saint-Pierre-et-Miquelon,
- dans l'océan Indien,
- dans l'océan Pacifique.

Rien.
Nada.
Scandaleux.

- **Sur les missions, en France européenne, aussi bien en Méditerranée qu'en Manche-Mer du Nord, les personnels douaniers garde-côtes sont mobilisés de plus en plus pour gérer les personnes migrantes et exilées.**

Malheureusement les opérations de sauvetage ne réussissent pas toujours, et nos collègues sont confrontés à des noyades d'hommes, de femmes et d'enfants, avec de multiples et réguliers décès.

Or, mépris n°18 et 19, ces drames humains sont tus et nos collègues sont laissés à eux-mêmes pour gérer cela, sans avoir été formés à ce type de drame humain, ni faire l'objet d'un suivi psychologique conséquent.



Mépris n°20 à 24, la minoration des conséquences du transfert/abandon des missions fiscales (TMF).

- **A) Pour la disparition du bureau énergies de Rouen, fusionné/absorbé par celui de Rouen port**, il y a un problème de périmètre et de méthode.
 - **D'abord mépris n°20, un problème de périmètre de l'impact :**
 - la Direction indique que seul le chef de service est restructuré, et parle de conservation d'une cellule énergie dans le bureau de Rouen port, dimensionnée à 3 agents équivalent temps plein....
 - ... Or en près de 6 ans de TMF (de fin 2018 à octobre 2024), l'effectif a baissé de 4 agents, passé à Rouen port de 48 à 47, et à Rouen énergies de 6 à 3 dont un agent de renfort « Paris-spécial »... pour un effectif budgété de 4 !
Cela signifie que les agents de Rouen port vont devoir assumer un porte feuille de missions élargi, avec moins d'agents... et sans prime de restructuration pour tous !
 - **Ensuite, mépris n°21, un problème de méthode**, avec la non consultation de la formation spécialisée (FS) Santé et sécurité au Travail (SSCT) malgré la demande de la représentation locale du personnel. Cela n'est pas mieux au niveau national avec la non transmission de dossier de présentation, alors qu'il y a :
 - la nécessité d'une formation minimale
 - et d'un suivi médical des expositions aux substances cancérigènes, mutagènes et toxiques pour la reproduction (CMR).

- **B) Pour la fin de l'activité Contributions indirectes (CI) pour le bureau de Vallard-Thonex situé sur la commune d'Annemasse**, il y a tout autant un problème de méthode (mépris n°22, où est le dossier de présentation) que de périmètre de l'impact.
 - Mépris n°23, la gestion et le contrôle de l'activité vitivinicole partira à Bourg-en-Bresse... à 110 kilomètres et 1h30 en voiture !
 - Mépris n°24, la gestion et le contrôle de l'activité hors-vitivinicole partira à Annecy... à 45 kilomètres et près d'une heure en voiture !



Mépris n°25, l'annonce pétaradante en matière de calendrier et le périmètre du transfert/abandon des missions fiscales (TMF). Si des précisions sont utiles, il n'y a en réalité rien de bien nouveau sous le soleil depuis un an et le GT du 12 mai 2023.

Mépris n°26, faire endosser aux services restructurés le soin d'informer les professionnels routiers sur leurs futurs contacts. Au cas d'espèce, dans les documents de travail, il est dit que :

« le traitement des remboursements d'accise sur les énergies déposées par les taxis et les transporteurs routiers de marchandises et de voyageurs pour des faits générateurs antérieurs au 1^{er} janvier 2025 » restent à la douane. »

Par contre en 2025, certains taxis contacteront les collègues pour un remboursement de l'année en cours (ceux qui cessent leur activité ont cette possibilité), où faudra-t-il les adresser ? Les coordonnées des services DGFIP compétents seront-elles disponibles ? La DG a-t-elle prévu CONCRÈTEMENT ce cas de figure et non qu'en théorie¹ ?



Un concentré de mépris, le chantier Surveillance.

- **Mépris n°27, l'annonce de relance d'un processus de discussions** autour de 5 thèmes (formation, encadrement, efficacité opérationnelle, sécurité, spécialistes) alors qu'une 15^{aine} de réunions se sont tenues en 2 ans sans aboutir hormis dans la sphère de l'équipement.
- **Mépris n°28 à 30, faire endosser aux personnels la formulation de moindres besoins** par rapport aux attentes réelles !
Comment ? En évacuant des ateliers de discussion 3 dimensions fondamentales : ni déroulement de carrière, ni abondement indemnitaire, ni effectifs.
- **Mépris n°31 à 33, en matière de formation** : si la durée de la formation initiale est heureusement allongée de 2 semaines en catégorie B, il n'est pas fait mention de l'extinction de la formation continue hors tir et TPCI (techniques professionnelles de contrôle et d'intervention), faute à l'insuffisance de place disponible à La Rochelle et d'effectif dans les unités !
Ceci alors qu'il est admis qu'une formation professionnelle continue de haut niveau consiste à 2 semaines de formation/par/agent.
N'est jamais mentionnée la double solution qui résoudrait cela :
 - la récréation *a minima* d'une 3^e école, et l'abondement d'effectif de 10% pour maintenir l'actuelle disponibilité opérationnelle des unités.
- **Mépris n°34 à 37, en matière d'encadrement**, plutôt que de requalifier la fonction chef d'équipe en catégorie A, et de proposer un déroulement de carrière pour les encadrants en A⁺, il est seulement proposé de doter d'une tenue de cérémonie et d'une tenue de sortie l'ensemble des agents catégories A et B ! Et rien d'autre !
Quid des agents de catégorie C ? Sont-ils considérés tels des sous personnels pour que la « haute » administration ne songe à leur donner droit à des tenues ?
- **Mépris n°38 et 39, en matière d'efficacité opérationnelle, il est d'abord fait mention de la mise en œuvre du ¼ d'heure chauffeur.** Or l'ambiguïté et les restrictions demeurent, pas plus loin qu'à la BHR Roissy ! Et, pour un personnel coté ce n'est pas un total de 15 minutes que le bulletin officiel des douanes prévoit mais 30 minutes (15 minutes aller et 15 retour). Sans compter qu'au regard de la technicité et des responsabilités attendues, pour SOLIDAIRES il s'agit d'accorder plutôt 1 jour de repos après 30 heures de service opérationnel effectué en tant que chauffeur !
- **Ensuite, mépris n°40, il est indiqué que seule la mission migratoire sera valorisée et fera à ce titre l'objet d'un allègement / d'une simplification des procédures contentieuses !** Tout ça en vue de quoi ? Quid des procédures autour de la circulation des capitaux et marchandises ? Par la conservation de lourdeurs, il s'agit bien de dissuader les personnels d'agir en ces domaines.



16 réunions SU

Treize, c'est le total de réunions du 1^{er} cycle Surveillance tenu à la DG entre 2022 et 2023.

Depuis, 2 bilatérales se sont tenues en janvier & juillet 2024, et un GT le 4 octobre. Nouvelle balade ?

¹ Nous faisons écho à la phrase suivante : « À l'inverse, le nouveau calendrier ne modifie pas la date de transfert de la mission remboursement, qui reste fixée au 1^{er} janvier 2025, étant précisé que la DGFIP ne prendra à cette date en charge que les demandes déposées par les taxis et les transporteurs routiers de marchandises et de voyageurs, correspondant aux consommations postérieures au 1^{er} janvier 2025 – soit environ 180 000 dossiers. »

- **Mépris n°41 à 44, sur la sécurité dans les contrôles, la marotte est la constitution d' « unités pivot » sans que jamais il ne soit fait mention du fait générateur ni d'une réelle reconnaissance.**
 - La perte d'attractivité de la direction des opérations douanières (DOD) et plus largement de la DNRED ? Jamais mentionnée !
 - Le choix de cette direction d'être une administration du 1^{er} cercle de renseignement, avec les contraintes inhérentes en matière de secret défense ? Jamais questionnée !
 - Le double standard entre les fonctionnaires (beaucoup de contraintes) et les nouveaux contractuels sans cesse plus nombreux ? Jamais remis en cause !
 - L'attribution de régime indemnitaire ou de moyens renforcés pour les futures unités pivot ? Jamais annoncée ni envisagée !



Mépris n°46, venons-en à l'extension de la perte de la sûreté ferroviaire, depuis l'Île-de-France vers les Hauts-de-France.

Après les brigades de Marne-la-Vallée et du TransManche, voici Lille Europe ainsi que SOLIDAIRES Douanes l'avait rapporté dès juillet 2023.

Devant l'émoi, votre prédécesseure ne l'avait pas assumé publiquement.

Quinze mois plus tard, la vérité éclate par écrit. Sans réinternalisation, nos collègues de Calais sont les prochains sur la liste de cet abandon de mission.



Mépris n°47, l'observatoire interne, document utile en tant que photographie de l'existant, est voué à être expédié en quelques minutes, sans réelle appropriation ni formulation de mesures correctives.

Pourtant des sujets tels que l'amélioration des conditions pour la retraite sont manifestes dans le document.



Mépris n°48, comment se fait-il que la « haute » administration n'œuvre pas pour une extension de la catégorie active à l'ensemble de la DGDDI en intégrant la branche opérations commerciales (OPCO) en sus de la branche Surveillance ?

À commencer par les bureaux qui travaillent la nuit et en horaires décalés : bureaux de douanes de l'UDD Roissy, Calais, Dunkerque, services contributions indirectes (CI) !



Mépris n°49, le tableau de suivi où il est fait mention de négociations au Centre de services de ressources humaines (CSRH) de Bordeaux.

Certes. Néanmoins, les collègues demandent 280 € brut avec une ligne rouge à 148 € équivalent à l'indemnité pour les recettes interrégionales (RI).

Or, que propose la DG après plusieurs déplacements à Bordeaux : 55 puis 70 € brut. Et c'est tout !



Mépris n°51, après l'incurie, le double discours !

La DG indique aux collègues localement que désormais la partie sera discutée à Paris, mais ensuite elle dit à la représentation nationale du personnel qu'il n'y aura pas d'autre discussion ni proposition !

280 € ? 70 € !
+280 € brut / mois, c'est ce que les collègues du CSRH revendiquent légitimement au regard de leurs responsabilités et technicité.
70 € brut / mois, c'est la proposition définitive faite par la DG à l'endroit des collègues du CSRH.



Derniers mépris sur les questions diverses, où sont refusés à la discussion des sujets tels que :

- **mépris n°51, le droit au silence** (décision QPC du 4/10/2024) ;
- **mépris n°52, les déficits d'heures** (décision Conseil d'Etat du 26/02/2024) ;
- **ou encore mépris n°53 la fermeture du bureau du Bourget, 1^{er} aéroport d'affaires d'Europe.**

Les nuances de mépris excèdent la 50^{aine}. Et nous le voyons, ce n'est pas l'annonce de 50 postes budgétés supplémentaires qui viendra régler la situation en Douanes.

D'autant qu'en la matière, budgéter des postes c'est bien, se donner les moyens de les pourvoir c'est mieux (en octroyant par ex. la prime 93 de fidélisation territoriale aux collègues de Paris-CDG, Le Bourget et de la Direction générale...). **Hors, avec un déficit de près de 700 fonctionnaires par rapport à ce qui est budgété, on en est loin.**

La délégation SOLIDAIRES Douanes, le mardi 22 octobre 2024