Brexit : juin ou décembre ?

Lors du CTM du 10 avril 2019 consacré au Brexit, les organisations syndicales avaient rendu un avis négatif unanime sur deux textes proposés par l'administration pour faire face à l'hypothèse d'un Brexit dur, dit « *No Deal* » (notre article). Ces deux textes introduisaient en effet une dérogation au Rialto pour la mise en place de cycles de travail sur les postes frontaliers ouverts 24 h sur 24 et 7 j sur 7.

Le groupe de travail « Brexit », réuni pour la 2e fois le 18 avril, a examiné les nouveaux éléments introduits par le report de la date butoir, et notamment les nouvelles échéances pour la mise en place du contrôle aux frontières (1er juin ou 1er décembre 2019 selon les scénarios envisagés).

Ce groupe de travail était présidé par Laurence Venet-Lopez, cheffe de service adjointe des ressources humaines du ministère de l'Agriculture. La CFDT était représentée par Stéphanie Clarenc et Martine Girard.

Des contrôles aux frontières mis en place entre le 1er juin et le 1er décembre 2019

Au regard des derniers événements et du report de la date

butoir pour trouver un accord entre l'Union européenne et le Royaume-Uni, la mise en place des contrôles est reportée.

Le 1er scénario, le moins probable, s'oriente vers un Brexit « *No Deal* » dès le 22 mai, avec un démarrage des contrôles au 1er juin 2019, si le Royaume-Uni n'a pas ratifié l'accord et n'a pas organisé les élections européennes.

Le 2e scénario, plus probable, laisse un délai jusqu'au 31 octobre 2019 pour ratifier l'accord de retrait. À compter de la date de ratification, s'écoulera une période de transition d'un mois à la suite de quoi les contrôles devront être effectifs, ce qui revient à un démarrage des contrôles au plus tard le 1er décembre 2019.

Par mesure de précaution, le ministère de l'Agriculture a décidé de maintenir les recrutements prévus dans l'éventualité du 1er scénario.

Effectifs dédiés aux contrôles Brexit: 185 ETP à recruter

Le recrutement de ces effectifs s'effectue en 3 temps :

– recrutement de 50 ETP au 1er février 2019. Ce recrutement a été opéré dans le cadre du programme 206. Trois coordonnateurs régionaux ont également été recrutés afin d'organiser le

dispositif de contrôle et de travailler avec les opérateurs concernés ;
– recrutement de 35 ETP en mars 2019. Ces agents sont recrutés dans le cadre d'un accord interministériel, sans consommer d'ETPT supplémentaire sur le plafond d'emploi du ministère, et doivent permettre une montée en puissance des contrôles pour une pleine mise en œuvre à la fin de l'année 2019 ;

– 53 ETP en mai et 47 ETP en septembre. Ce 3e temps de recrutement concernera essentiellement des vétérinaires, qu'il sera sans doute difficile de recruter (problème d'attractivité).

Ce recrutement important s'explique par le fonctionnement 24 h sur 24 h et 7 j sur 7 de trois postes frontaliers : Dunkerque, Calais-Port et Calais-Tunnel, qui accueilleront 80 % du flux de marchandises.

À ce stade, un travail important a été initié afin d'identifier les flux par des questionnaires ou les données des douanes. Les premières estimations font état de 100 000 camions à contrôler avec 180 000 lots. Il y aura à la fois de grandes et de petites quantités (épicerie) et beaucoup de produits de la pêche et de la viande. Selon la DGAL, la redevance devrait inciter les opérateurs à regrouper les lots à contrôler.

L'enjeu est de mettre en place un dispositif de contrôle

évitant une attente trop longue, qui pourrait conduire les importateurs à s'orienter vers d'autres ports d'Europe. La contrainte est d'autant plus forte que les zones de débarquement ne permettent pas de garer plus de 200 camions à la fois. À cela s'ajoute un arrivage plus massif par les navettes de nuit, puisqu'en journée les navettes sont préférentiellement occupées par des passagers.

> *Pour la CFDT, la réalisation de contrôles 7 j sur 7 et 24 h sur 24 pour les marchandises venant du Royaume-Uni, mais pas pour les autres origines, est de nature à déstabiliser les horaires de travail actuels des autres postes frontaliers du SIVEP.*

La DGAL répond que les postes frontaliers actuels du SIVEP n'ont pas tous les mêmes horaires de fonctionnement. Par ailleurs, certaines denrées ne peuvent pas attendre avant d'être contrôlées (animaux vivants, produits de la pêche…), ce qui ne se justifie pas pour les autres postes frontaliers.

Cycles de travail : capitainerie ou douanes ?

À ce stade, deux cycles de travail sont étudiés par l'administration afin d'assurer un fonctionnement 24 h sur 24 et 7 j sur 7. Ces cycles portent sur des périodes de travail de 12 h ou 14 h et s'inspirent de ce qui est pratiqué par d'autres ministères dans les capitaineries ou aux douanes.

La CFDT s'interroge sur ces plages horaires si longues et la raison pour laquelle aucun cycle en 3 x 8 h n'est proposé.

L'administration répond qu'en amont des recrutements, des échanges avec Pôle emploi ont permis de faire émerger les cycles de travail les plus attractifs. Il en ressort que les cycles de 12 h ou plus sont généralement préférés car ils faciliteraient la gestion familiale. Les agents ont donc été recrutés sur la base de ces cycles.

1er cycle : type capitainerie

C'est un cycle basé sur 1466 heures, soit 122 journées par an (66 de nuit, 66 de jour) et 25 jours de congés, sans RTT. Chaque journée de travail dure 12 h 15 avec 45 min de pause déjeuner et 2 x 20 min de pause, non décomptées des 12 h 15 de travail. La mise en œuvre de ce cycle nécessite une dérogation aux garanties horaires minimales.

La simulation présentée propose 2 à 3 journées de travail par semaine, avec une succession de périodes de 2 jours-1 nuit et 1 jour-2 nuits. Ce cycle garantit à l'agent d'être en repos au moins 2 dimanches sur 5 (mais pas forcément d'avoir le samedi associé). Avec ce cycle, la présence en continu d'une personne nécessite le recrutement de 7 agents. L'administration précise qu'il est nécessaire d'avoir 3 personnes en continu par poste frontalier : il faut donc 21 personnes.

2e cycle : type douanes

C'est un cycle basé sur 1607 heures. Il comprend des journées de 14 h maximum dans un cycle hebdomadaire constitué de deux journées et d'une nuit de travail consécutives (ex. : deux journées lundi et mardi puis une nuit de mercredi à jeudi). Avec ce cycle, l'agent bénéficie d'une garantie de 3 dimanches par mois au minimum. Il bénéficie également de 25 jours de congé et 5 jours de RTT.

Ce cycle présente l'inconvénient de privilégier les journées alors que les postes frontaliers nécessitent autant d'agents de jour que de nuit.

Les mesures compensatoires

Les mesures compensatoires suivantes sont proposées par l'administration :
– indemnisation de sujétion liée au travail de nuit : le taux horaire serait porté de 7,62 € à 14,93 € pour tous les agents concernés ;
– fonctionnaires : prise en compte des particularités du poste à travers le Rifseep ;
– contractuels : échelon indiciaire plus élevé qu'actuellement. Les grilles ont par ailleurs été réévaluées (voir notre article).

Le remplacement du traditionnel repos hebdomadaire par les compensations financières ci-dessus fait l'objet des textes

modificatifs présentés en CTM.

Même si les cycles de 12 h sont des cycles choisis par les agents, la CFDT s'inquiète des risques pour la santé qu'ils pourraient induire :

• alternance du travail de nuit et de jour : elle a pour conséquence de dérégler l'horloge biologique interne et de générer de l'insomnie.

• jours de congés réduits (25 jours par an ou 25 jours + 5 jours de RTT). La CFDT considère que cette mesure introduit une discrimination entre agents, car les repos compensatoires ne sont pas des jours de congés : ils sont nécessaires à l'organisme pour récupérer de la fatigue accrue liée au rythme de travail.

• risque routier. Le cumul temps de travail plus temps de transport (assez long pour des postes frontaliers comme ceux de Dunkerque et de Calais) crée des conditions accidentogènes élevées (fatigue au volant)

• risque liés aux zones de contrôle. Les zones de contrôles nécessitent une vigilance permanente : circulation souvent dense des camions et des transpalettes, piétons peu visibles.

• risques TMS. Les contrôles en poste frontalier, très physiques, peuvent accentuer le risque de TMS sur d'aussi longues amplitudes de travail.

Qualité des contrôles : pour une montée en puissance progressive

La mise en place des contrôles prévoit une montée en puissance progressive des contrôles, sur la base d'instructions du ministère de l'Agriculture. Dans un premier temps, il s'agira de contrôles allégés, d'autant que le Royaume-Uni continuera d'appliquer les textes européens ; le risque de non-conformité est par conséquent réduit. Ensuite, selon les choix du Royaume-Uni et les capacités des équipes en place, les contrôles seront renforcés pour atteindre la même pression de contrôle que dans les autres postes frontaliers.

L'éventualité d'une panne informatique de l'outil Traces (suivi de l'arrivée des lots et saisie des contrôles) a également été évoquée. Dans cette hypothèse, des documents papiers nécessaires aux contrôles ont été imprimés. Au cas par cas, il sera décidé, ou non, de saisir ces contrôles « papier » après coup dans Traces.

Les agents recrutés reçoivent une formation comprenant une période de 2 semaines dans un des postes frontaliers existants (Roissy, Le Havre…).

Accompagnement médical : un suivi rapproché

Un suivi médical spécifique est prévu du fait de la dérogation aux garanties minimales de travail et du travail de nuit. Un renforcement de la traçabilité des risques professionnels

collectifs est nécessaire, notamment à travers le document unique d'évaluation des risques professionnels (DUERP) et le renforcement du rôle des CHSCT locaux et du CHSCT-M.

À ce stade, les prescriptions particulières prises au regard des risques professionnels sont :
– message aux directeurs et sensibilisation des médecins de prévention ;
– visite du médecin de prévention à la prise de poste ;
– surveillance médicale particulière ;
– communication des risques au chef de service, annexé au DUERP ;
– repos compensateurs ;
– protection des femmes enceintes et des agents âgés : possibilité de changements d'affectation afin de préserver la vie familiale.

Le choix des cycles de travail (capitainerie ou douanes) fera l'objet d'arbitrages interministériels. Ils ne seront mis en œuvre qu'à partir de la sortie effective du Royaume-Uni.

En conclusion, au vu de la nécessité de travailler de nuit et du souhait des agents de s'inscrire dans un cycle de 12 h, la CFDT demande les aménagements suivants :
– compensation du travail du week-end par un repos hebdomadaire sans dérogation ;
– formation des agents aux TMS ;
– mise en place d'exercices d'échauffement obligatoires à

réaliser au démarrage de la journée de travail et après les pauses ;
– formation au travail de nuit et à la gestion du sommeil ;
– limitation de l'alternance jour-nuit. Par exemple, une semaine de jour et une semaine de nuit.

Parallèlement à ces adaptations, la CFDT demande un suivi attentif de la mise en œuvre de ces cycles, de ses conséquences sur la santé des agents et sur l'organisation du service dans des situations particulières telles que les périodes de congé, les arrêts-maladie, etc. Elle souhaite également que les flux de marchandises fassent l'objet d'une analyse fine, dans l'optique de réduire le travail de nuit au strict nécessaire.

La CFDT sera vigilante quant à la nécessité, ou pas, d'inscrire ce dispositif dans le long terme. Elle sera également attentive à l'avenir des agents dans l'exercice de leur mission, à leur parcours professionnel, au maintien des compétences et à la convergence avec les agents du SIVEP qui réalisent les contrôles hors Brexit.

Lors du CHSCT-M du 24 avril 2019 et du CTM du 25 avril 2019, la CFDT se mobilisera pour défendre les conditions de travail des agents affectés au contrôle des postes frontaliers liés au Brexit.