

I – Remaillage territorial, démétropolisation des services et revitalisation du bassin minier

a/ Douai

Initié en mars 2017, le grand plan national de revitalisation des centre-villes a retenu la ville de Douai comme étant au cœur des préoccupations de la redynamisation des communes du Bassin minier. Ce constat a été acté et confirmé par l'arrêté du 14/02/2018 par Monsieur MEZARD, alors ministre de la cohésion des territoires et Monsieur DARMANIN, ministre de l'Action et des Comptes Publics. Le 22 février 2018, Jacques Mézard a accompagné le Premier ministre à Douai lors de sa visite du Bassin minier pour rappeler la détermination de l'État à conforter les efforts engagés pour la réhabilitation et la redynamisation de ce territoire.

Il existe aujourd'hui sur le site de Douai :

- un Pôle de Contrôle et d'Expertise qui est entre autres amené à soutenir dans certaines de ses missions le Service des Impôts des Entreprises basé sur le même site. Le PCE travaille aussi en collaboration avec les collègues du Service Foncier (contrôle et expertise des Modèles U) ;
- la 3ème Brigade de Vérifications ;
- le Pôle de Contrôle Des Revenus et du Patrimoine.

Ces services sont forts de la connaissance qu'ils ont du terrain et mutualisent régulièrement les informations dans le souci permanent d'une meilleure efficacité dans le cadre des missions qui leur sont dévolues.

Couper ces liens revient à renoncer d'une certaine manière à cette dynamique de groupe qui s'est installée sur le site de Douai, qui permet aussi aux acteurs du Contrôle Fiscal d'entretenir cette foi en leur métier.

La présence de l'Administration Fiscale et de tous les acteurs du Contrôle Fiscal sur le site de Douai accompagne aussi la volonté de redynamiser le bassin minier.

Pourquoi proposer de démanteler aujourd'hui un partenariat qui paraît nécessaire à la bonne poursuite des missions qui tiennent à coeur à l'ensemble des agents des Finances Publiques attachés à leur mission de Contrôle Fiscal ?

On ne doit pas tourner le dos à l'évolution et aux avancées technologiques, mais il faut convenir qu'elles sont aussi destructrices d'emplois et de vies.

b/ Villeneuve d'Ascq

Dans sa lettre du 09/05/2019 à destination des organisations syndicales, le Ministre a indiqué que « le nouveau réseau de la DGFIP, ..., selon la logique de « déconcentration de proximité » que je souhaite impulser, notamment dans la ruralité et les lieux de notre pays les plus touchés socialement en offrant un service public spécifique et approprié ».

Le projet proposé par la DRFiP des Hauts de France et du Nord notamment pour le contrôle fiscal à Douai envisage de transférer les services sur la commune de Villeneuve d'Ascq. Le but de « démétropoliser » des services ne peut être justifié par ce choix. En effet, Villeneuve d'Ascq est la deuxième commune la plus étendue de la métropole européenne de Lille et l'un des plus importants pôles économiques des Hauts de France. **Villeneuve d'Ascq ne figure pas dans la liste des communes à redynamiser.**

Une étude du Figaro en date du 24/08/2017 la classe dans le top 10 des villes de province de + 50 000 habitants les plus dynamiques de France par la richesse de ses sièges sociaux, de pôles de recherches réputés et un taux de logements vacants très bas (3,29%).

Pourquoi donc proposer Villeneuve d'Ascq alors que ce projet est en totale contradiction et même à l'encontre de la politique actuelle ?

II – Économies budgétaires

a/ Douai

Le Centre des Finances Publiques de Douai situé 195, rue de Roubaix 59500 Douai est propriété de l'État et relève de notre ministère.

En 2007, ce bâtiment a fait l'objet d'une réhabilitation complète et de nombreux aménagements le rendant plus fonctionnels.

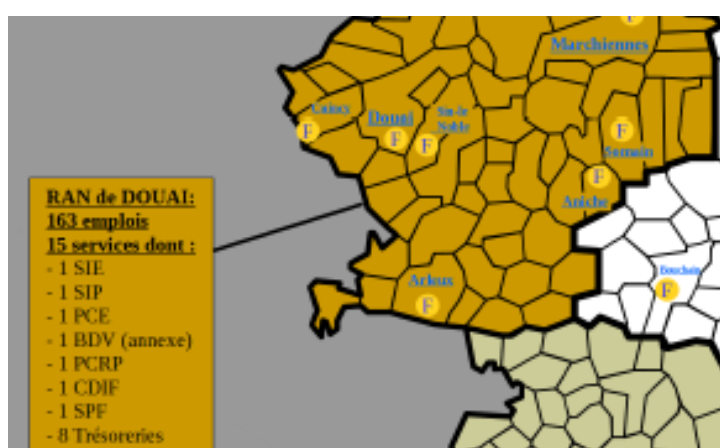
Plus récemment l'immeuble a été sécurisé (utilisation d'un badge pour l'ouverture des différents accès du bâtiment, utilisation de la vidéo surveillance, système d'alarme dans les boîtes de réception,...).

Le coût global des travaux et des mises aux normes se chiffrent en plusieurs centaines de milliers d'euros.

Cet investissement fait du Centre des Finances Publiques de Douai, un immeuble bien entretenu, sûr et pouvant accueillir environ 163 personnes.

Y laisser l'intégralité du contrôle fiscal de Douai (BDV, PCR et PCE) ne génère donc pour l'État aucun surcoût à l'inverse d'une autre hypothèse (qui sera développée par la suite).

Les agents y travaillant ont, pour une grande partie, fait leur vie dans le Douais et souhaitent y rester. Ils se sont également investis dans la mission du contrôle fiscal et y sont attachés.



Donc, quel est l'intérêt pour notre Direction « de vider » le Centre des Finances Publiques de Douai de ses agents ?

Se retrouver avec des milliers de m² vides ? Telle n'est pas la politique actuelle de la DGFIP.

Accueillir une partie des 3000 agents des services centraux de la DGFIP qui doivent arriver en partie dans le Bassin minier du Nord de la France ?

Dans cette hypothèse, l'administration va obliger des Douaisiens à partir travailler sur l'agglomération Lilloise et des Parisiens à venir travailler sur Douai (sachant que le maintien d'une desserte quotidienne de TGV directs Douai-Paris-Douai fait régulièrement l'objet d'après discussions avec la SNCF).

Quel gâchis financier, social et familial pour les agents du Douaisis et de Paris.

b/ Villeneuve d'Ascq

Actuellement, la seule implantation connue de la DGFIP à Villeneuve d'Ascq se situe 46 rue Denis Papin à Villeneuve d'Ascq dans le quartier dit « Les Prés ».

La DGFIP n'est pas propriétaire de ces locaux. Elle ne maîtrise donc que partiellement l'entretien, les aménagements intérieurs et les coûts liés à ceux-ci (sans compter les investissements faits à perte le jour où elle quittera les locaux).

Par ailleurs, la taille et la configuration des locaux ne permettent pas d'envisager l'arrivée de l'ensemble des personnels chargés du contrôle fiscal telle que prévue par la carte des restructurations présentée à ce jour (actuellement les locaux sont prévus pour 15 agents plus l'accueil du public et non pour l'ensemble des personnels du contrôle fiscal – plusieurs brigades, 2 PCR, la BCR, la BDCFI, voire l'accueil du public également).

Enfin, le stationnement situé à proximité immédiate des locaux est sous-dimensionné et l'accès au parking-relais situé à la station de métro « Les Prés » est exclusivement réservé aux usagers Ilévia ou TER muni d'un titre de transport validé le jour même sur l'un des deux réseaux. Autrement dit, pas pour les agents de la DGFIP se rendant sur le lieu de travail en voiture.

Pour toutes ces raisons, il semble peu probable que la DGFIP maintienne son implantation à cette adresse.

La ville de Villeneuve d'Ascq dispose de nombreux sites dédiés au tertiaire. Cependant, on retrouve la même problématique que pour l'emplacement actuel : le coût des loyers et le manque de stationnement. A cela s'ajoute l'absence de desserte de nombreux quartiers par les transports en communs dont certains quartiers gros pourvoyeurs de locaux à usage de bureaux.

Par ailleurs, l'acquisition d'un ensemble immobilier adapté ne nécessitant pas ou peu de travaux et de mises aux normes coûteux présenterait un investissement très conséquent pour la DGFIP vu le dynamisme immobilier actuel de Villeneuve d'Ascq (surtout à l'heure où l'on nous parle d'économies budgétaires à tous les niveaux).

(A cet effet, Cf l'article de la Voix du Nord du 29.11.2018 rédigé par Karin Scherhag dans lequel Lille et Villeneuve d'Ascq sont considérées comme des « locomotives, avec des prix en hausse sur 5 ans », « un délai de vente médian inférieur à la moyenne » (d'où la nécessité de se positionner rapidement) et « une rentabilité locative élevée (près de 6 % ») (ce qui suppose des loyers élevés et un marché concurrentiel sur la location donc peu de marge de négociation).

Au final, la même question se pose : **quel intérêt a la DGFIP à délocaliser les agents du contrôle fiscal basés à Douai au profit de Villeneuve d'Ascq ?**

En plus des autres critères déjà énoncés (ou énoncés dans la suite du présent document), le critère des économies budgétaires n'est donc pas justifié.

III – Écologie et empreinte carbone

a/ Douai

Les agents travaillant sur le site de DOUAI résident en majorité dans le Douaisis, en zone péri-urbaine voire rurale pour certains. Les trajets domicile-lieu de travail sont rapides et mesurés, en voiture, vélo, transports en commun et covoiturage.

Leur affectation sur DOUAI résulte d'un choix personnel lié à l'implantation géographique.

DOUAI est une ville bien desservie par les transports en commun (trains TER et TGV, bus, etc..) et le Centre des Finances Publiques de Douai se situe en périphérie du centre-ville, dispose d'un parking dédié aux personnels, et à proximité d'axes routiers et autoroutiers importants comportant des sorties desservant le Centre, d'où une implantation très pratique pour les agents et pour les usagers.

b/ Villeneuve d'Ascq

Les conditions de déplacements pour se rendre de Douai à Villeneuve d'Ascq présentent de nombreux inconvénients :

- le réseau routier et autoroutier (que ce soit l'A1 ou l'A23) est totalement saturé, ainsi que la voie rapide urbaine (VRU) ;
- les transports en commun (lorsqu'ils existent) sont complexes et demandent beaucoup de changements.

Pour la majorité des agents, il faut d'abord se rendre en voiture à la gare de Douai (ou une gare proche du domicile avec un changement de ligne TER), se stationner (à Douai, il n'y a pas de parking gratuit à proximité seulement un petit parking payant complet tous les jours), rejoindre celle de Lille Flandres, emprunter le métro pour plusieurs stations ou/et le bus, puis la marche (selon l'implantation).

A noter qu'en cas de gares multiples, les liaisons et les correspondances ferroviaires ne sont pas toujours adaptées et rallongent d'autant le temps de transport (avec les risques liés aux retards, incidents et conditions climatiques).

Pour certains, cela suppose même l'achat d'un nouveau véhicule pour se rendre, soit directement à Villeneuve d'Ascq, soit à la gare la plus proche du domicile.

L'écologie présente un enjeu majeur, et est un combat gouvernemental.

Lille fait partie des régions les plus polluées et spécialement par la pollution aux particules fines. En 2018, et selon les données officielles, Lille a dépassé au moins 60 fois le seuil journalier maximum autorisé des particules fines (alors que l'OMS recommande de ne pas le dépasser plus de 3 fois par an). Villeneuve d'Ascq n'est distant de Lille que de 6 km.

La région lilloise se distingue par une forte densité d'activités dans tous les secteurs. La présence d'industries lourdes et des infrastructures nécessaires à ces activités entraînent une pollution caractéristique, dont les limites sont régulièrement dépassées (carrefour autoroutier européen, pollution venant de Belgique, des Pays-Bas,...). Pour limiter la pollution, des mesures cibles pour le transport sont prises : interdiction de circuler pour les poids lourds aux heures de pointe et limitation à 70km sur le périphérique Est et Sud, mise en place de la circulation différenciée avec vignette crit'air.

Compte tenu de la difficulté et du temps passé en transport en commun, la délocalisation des agents va engendrer des déplacements supplémentaires en véhicule personnel, et en corollaire de la pollution supplémentaire liée à cette utilisation.

A court terme, avec l'accélération du réchauffement climatique, la circulation différenciée entrera en vigueur à Villeneuve d'Ascq.

Quid des véhicules personnels non autorisés par cette circulation alternée ?

A noter que le coût d'un véhicule « propre » électrique demande un budget conséquent, et les agents ne sont pas éligibles aux mesures d'accompagnement fiscales mises en place à ce jour. Et cela sans tenir compte de l'autonomie actuelle limitée de ces véhicules électriques.

La durée du transport par véhicule automobile personnel, et en l'absence de transports en commun praticables, sera donc conséquente compte tenu de la distance et des bouchons et stases routières. La pollution en sera d'autant plus renforcée.

A titre d'exemple le calcul carbone particulier de la fondation « Good Planet » estime que l'émission de CO2 pour une voiture diesel de 6 à 10 cv s'élève à 1,56 tonnes pour un parcours de 30 kms « aller – retour » et pour 200 déplacements annuels.

Il est de 3,13 tonnes pour un parcours de 60 kms « aller-retour ». Soit 1,74 fois ce que la terre peut supporter par personne par an pour stopper l'accroissement de l'effet de serre.

De plus la mauvaise qualité de l'air peut engendrer ou accentuer des problèmes respiratoires (déjà existants pour certains), ce qui pourrait entraîner de l'absentéisme.

En cas de choix des transports en commun, la prise en charge par l'Administration de la moitié des frais engagés sera également un surcoût financier pour l'État.

Si pour certains le choix de Villeneuve d'Ascq se révèle possible, pour les agents du contrôle fiscal de DOUAI (BDV – PCE – PCRP) ce choix se révèle catastrophique en durée de transport, en qualité de vie et en qualité environnementale.

Où est la logique écologique ?

IV – Conditions de travail des agents

a/ Douai

Les agents douaisiens attachés à la mission du contrôle fiscal ont également tous des attaches personnelles dans le secteur de Douai (vie de famille, enfants scolarisés, conjoint salarié dans le secteur).

La majorité de ces agents ont leur domicile près de Douai. La facilité d'accès à leur lieu de travail leur permet de maîtriser leur temps de déplacement et ne génère pas de stress lié au retard du trafic routier ou aux transports en commun.

Certains pratiquent le covoiturage avec leur conjoint ou leur collègue. D'autres se sont rapprochés de leur lieu de travail pour diminuer leur empreinte écologique en se déplaçant à vélo.

Ces mêmes agents ont la **connaissance du terrain** d'où l'**efficacité dans la programmation** et suivi des dossiers ainsi qu'une mutualisation quotidienne avec les différents services du Contrôle Fiscal. De même, la proximité avec les services de gestion permet un gain de temps et d'efficacité (on évite ainsi les échanges impersonnels et quelquefois infructueux par téléphone ou par mails).

Il apparaît que les services de programmation non implantés physiquement dans le secteur de Douai tels que la BCR et autre PCE rencontrent des difficultés dans la programmation liée à la méconnaissance du tissu fiscal.

b/ Villeneuve d'Ascq

Comme indiqué précédemment, le lieu d'implantation sur la commune de Villeneuve d'Ascq n'est pas définitivement connu à ce jour.

Cette méconnaissance du lieu d'implantation précis dans la commune de Villeneuve d'Ascq engendre une inquiétude grandissante chez les agents, génératrice de stress, de suppositions, de démotivation, de risques psycho-sociaux majeurs.

Y aura t il des transports en commun directs pour accéder au lieu de travail ? A défaut, le site retenu sera t-il facilement accessible en voiture et en combien de temps ? Quel impact cela aura t-il sur le quotidien et le pouvoir d'achat ?

Soit la liste non exhaustive des problématiques déjà soulevées et rappelées ci-après :

- l'allongement du temps de trajet (à minima 2 heures en train ou voiture sans compter les bouchons et les problèmes liés aux transports en commun) ;
- le risque d'accident de trajet lié à la fatigue accumulée et aux conditions de circulation en période hivernale ;
- le retard à régulariser sur la pointeuse ;
- la perte d'efficacité et la démotivation dans les missions à accomplir ;
- la perte de qualité de vie ;
- la perte de pouvoir d'achat lié au surcoût financier pour le transport (abonnement de train uniquement pris en charge à 50 %, usure des véhicules, acquisition pour certains d'un véhicule supplémentaire, achat d'un véhicule non polluant pour pallier aux restrictions de circulation à venir) pour les frais de garde des enfants (temps de présence au foyer plus courte le matin et le soir avec l'allongement du temps de trajet), surcoût lié au déménagement (sachant que cette option est difficilement envisageable d'une part parce que le coût de l'immobilier à Villeneuve d'Ascq est sans commune mesure avec celui du Douaisis⁽¹⁾ et d'autre part parce qu'en présence d'un conjoint travaillant dans le Douaisis, cela ne fait que reporter les problématiques liées aux déplacements « domicile – lieu de travail » sur l'autre conjoint).

(1) Les surcoûts en cas de déménagement ne sont pas compensés par la prime de restructuration de service. Les prix du marché immobilier en attestent :

- prix moyen sur Douai 1 526€/m² pour appartement et 1 415€/m² pour une maison
- prix moyen sur Lille : 2 758€/m² pour appartement et 2 478€/m² pour une maison
- prix moyen sur Villeneuve d'Ascq : 2 253€/m² pour appartement et 2 692€/m² pour une maison.

Quelles mesures d'accompagnement supplémentaires ?

Lors de la réunion de concertation sur Douai le 27/06/2019, M ROMONT a indiqué que les conditions de travail « ne seraient pas mises à mal », que les incitations financières prévues étaient sans précédent à la DGFIP et qu'elles avaient vocation à couvrir les surcoûts générés par les restructurations.

Apparemment cela ne se vérifie pas dans le cas d'une délocalisation sur Villeneuve d'Ascq.

Quid des brigades de vérifications qui ne font pas partie des services restructurés ?

Quelle indemnisation est prévue pour les vérificateurs qui perdent leur résidence administrative de Douai ?

Les agents suivront-ils leur mission ? Rien n'est certain.

Selon la Note du bureau RH2A/2018/12/2788 du 20/12/2018 reprenant les priorités en cas de restructuration, il n'y aura pas de poste vacant sur la structure puisque c'est cette dernière qui est restructurée, l'agent devra et donc ne pourra pas choisir de suivre son service.

Cela va-t-il générer un surcroît de demande de mutation, de reconversion professionnelle et de formation à une nouvelle spécialité ?

V – Conditions de concertation

Une réflexion autour d'un projet de restructuration des services de la DGFIP a débuté il y a un peu plus d'un an. Les agents n'en ont été informés qu'il y a quelques semaines. Dans ces conditions le délai qui nous est laissé pour présenter nos observations ne permet pas de réunir les conditions d'une concertation **apaisée et constructive**.

Plusieurs raisons nous poussent à remettre en cause cette concertation.

- une concertation qui a lieu en pleine période estivale où les congés ne permettent pas à tous les agents d'être présents et donc à l'ensemble des personnes touchées par le projet de s'exprimer ;
- un délai bien trop court pour laisser place à un réel échange (publication le 07/06/2019- ouverture d'une balf le 21/06/2019 – fin de la concertation le 11/07/2019) ;
- une publication du projet après les mouvements de mutations nationales et locales, laissant certaines personnes dans l'impossibilité de demander un poste dans un service non touché par la restructuration avant la réforme des règles de mutations ;
- la mise en place d'une balf pour recueillir les différentes réclamations et doléances des agents touchés par la délocalisation ou la restructuration de leur service ne donnant aucune lisibilité quant aux différentes remarques ou contestations manifestées par des collègues traversant sensiblement les mêmes problématiques ;

- aucune transparence quant aux réponses apportées aux différentes questions par le gestionnaire de cette balf ;
- aucun compte rendu n’acte les échanges et interrogations qui ont été posées lors des réunions dite « de concertation » avec les représentants de la direction.

C’est pourquoi, les conditions de la concertation semblent inadaptées laissant les agents dans **l’incertitude et l’ignorance.**

VI – Conclusion

Le 27 juin 2019, une réunion d’information s’est tenue à Douai, afin de présenter au personnel le projet du nouveau réseau de proximité.

Ce projet, fruit d’une cogitation de plus de douze mois, n’ayant fait l’objet d’aucune concertation préalable, a été présenté comme non abouti et imparfait. Déconcertant...

En effet, les agents ont le sentiment que l’élaboration de celui-ci est déjà à un stade bien avancé et laisse peu de manœuvre pour un véritable dialogue compte tenu des délais impartis.

Face aux incohérences de la restructuration du réseau, ils manifestent le rejet total du projet.

En effet, il est en inadéquation totale avec la redynamisation du Bassin minier dont Douai fait partie, avec l’attente du contribuable d’un véritable service public de proximité, et en matière d’économie budgétaire pour la partie immobilière.

En outre, cette réorganisation suscite de nombreuses questions quant à l’évolution de nos missions et les conditions futures d’exercer notre métier, aux incertitudes et atteintes liées aux nouvelles affectations (vie familiale, coût pécuniaire ; le sujet indemnitaire n’étant pas à la hauteur du projet) et sans oublier l’impact écologique.

Enfin, il conviendra de noter que quel que soit le site retenu pour la délocalisation du Contrôle Fiscal de Douai, les problématiques énoncées ci-dessus restent les mêmes pour les agents concernés.

En conséquence, les agents s’opposent à la présente restructuration du réseau, attendent des réponses précises et une prise en considération de leur souhait de maintenir les services du contrôle fiscal à DOUAI.