



Syndicat National Force Ouvrière  
des Cadres des Organismes Sociaux

**Paris, le 15/03/2018**

Compte rendu de commission professionnelle permanente des ACERC qui s'est tenue le mercredi 14 mars 2018 Au siège du SNFOCOS 2 rue de la Michodière 75002 PARIS.

Présents : E LALANDE – P LEFEUVRE - S PHILIPPE – H POIRON – P SCHUSTER– E LODDO – C FOLLOT – E THOMAS

Excusés : P GONNOT – P LEDIG – L PAITIER - JP BOUREL – JB DE PERRETTI - F PADOVANI - J AMICO

Absents : 0

### **Début des travaux 8h30**

**Compte tenu de la tenue de l'INC et de l'importance de certains sujets, ceux-ci n'ont pas été abordés selon le classement de l'ODJ.**

### **1- Point d'actualité :**

A) Lors de la réunion à la FEC (08/03) j'ai été informé qu'au sujet de l'art 32 concernant les inspecteurs du recouvrement ante 92, pour RODEZ (Aveyron) la situation est la suivante :

Lors de la première instance aux Prud'hommes les ante 92 ont eu gain de cause notamment en ce qui concerne l'inégalité de traitement.

La Cour d'Appel de MONTPELLIER a débouté les demandeurs.

Un pourvoi a été introduit devant la C Cass qui a invalidé l'arrêt de la Cour d'Appel et qui a renvoyé l'affaire devant la Cour d'Appel de Nîmes. Celle-ci a confirmé l'arrêt de la CA de MONTPELLIER.

Un nouveau pourvoi est pendant devant la C Cass. Selon les informations qui m'ont été données, il s'agit de la même composition du conseil que lors du dernier jugement. Cette situation est très favorable et laisse entrevoir la possibilité de gagner. Cette situation devrait avoir des incidences pour tous les IR ante 1993 qui n'ont pas été régularisés.

En Bretagne les décisions de la CA ont été reportées à plusieurs reprises : est-ce en attente de la parution du dernier arrêt de la Cour de Cass qui devrait être prononcé dans quelques mois.

**Nous vous tiendrons informés de la suite qui sera donnée à ce dossier.**

**B) Dans les dernières ordonnances, il a été mentionné en catimini (en fin des autres points traités) que l'employeur a la possibilité d'imposer le forfait cadre. En cas de refus le recours aux licenciements pour faute grave est prévu.**

**Tant que nos protocoles d'accord ne sont pas dénoncés nous sommes protégés. Mais il faudra être très vigilant à l'avenir.**

C) Le gouvernement actuel crache sur les accords paritaires.

- La ministre M PENICAUD fait un déni de négociation avec les organismes paritaires, notamment au regard de ses critiques sur la réforme de la Formation Professionnelle. Les URSSAF vont collecter les cotisations de la FP mais à quelles conditions ????
- Avec la généralisation de la CSG qui est un impôt, ce sera à plus ou moins brève échéance la fin des cotisations sociales et du paritarisme. Il n'y aura plus aucun regard des partenaires sociaux sur la gestion des fonds destinés à financer la protection sociale.

**Ceci présente laisse présager à plus ou moins long terme la fin du paritarisme et un risque important de mort de la sécu.**

## **2- Point de situation sur les VL des IR**

Les documents de supports transmis pour l'INC nous laissent quelques peu perplexes.

Hormis l'affichage de réduction de 20% du coût de gestion des véhicules des URSSAF, rien n'est vraiment précisé quand aux points déjà soulevés précédemment.

Nous avons recalculé le coût réel d'utilisation suivant les données fournies par l'ACOSS soit sur la LC 2013-46 ou lors d'autres INC.

Apparemment nous avons un écart entre les calculs de l'ACOSS et les nôtres de près de 2.3M €

Une brève à été écrite dans la LM pour parution avant l'INC et des questions préalables ont été posées en vue de cette INC :



Syndicat National Force Ouvrière  
des Cadres des Organismes Sociaux

### **Questions du SNFOCOS INC recouvrement du 16 mars 2018**

#### **Orientations relatives à la flotte automobile**

**1) Pour revenir sur la synthèse relative au marché en cours**, nous avons reconstitué le coût annuel des véhicules en fonction des données fournies par l'Acoss.

Il ressort de notre tableau, que vous trouverez en annexe, un écart entre le coût total annuel indiqué par l'Acoss lors de l'INC du recouvrement du 22/11/2017 (9 000 000 euros après déduction de la

participation des agents) et nos calculs qui permettent bien de reconstituer les 9 millions d'euros mais avant déduction de la participation financière, soit une différence d'environ 2 091 000 euros.

Pouvez-vous nous apporter des précisions en ce qui concerne les éléments de calcul retenus ?

Par ailleurs, il semblerait que n'aient pas été pris en compte la valeur de revente de l'ensemble des véhicules à l'issue du marché.

Comme nous l'avons déjà plusieurs fois mentionné, le marché en cours, est **très largement favorable à la branche** dans la mesure où **les agents** bénéficiant d'un véhicule à usage mixte, quels que soient les kilomètres personnels et professionnels effectués, **financent** par le biais de leur participation financière non seulement l'intégralité de leur utilisation personnelle mais également une partie de **l'usage professionnel, à hauteur d'environ 925 000 euros** (détail de calcul joint également en annexe).

**2) Selon vos propositions pour le futur marché**, vous envisagez de calculer la participation financière des agents selon de nouvelles modalités qui majorent considérablement la redevance du salarié.

En effet, selon nos calculs :

- Participation annuelle aujourd'hui pour une clio : 1 645 €
- Participation financière demain pour 0 kilomètre personnel : 1 233 €
- Coût moyen du diesel au km aujourd'hui : 0.084 € (détail du calcul joint en annexe)
- Pour une participation financière équivalente à celle acquittée aujourd'hui, l'agent ne pourra parcourir que 4 904 kilomètres à titre privé ( $1\,233 + (4\,904 \times 0.084)$ ) = 1 645 €
- S'il souhaite parcourir 15 000 kms à titre personnel, il faudra qu'il débourse 2 493 € ( $(1\,233 + (15\,000 \times 0.084))$ ), **soit une majoration de plus de 50% de la participation financière actuelle.**

Si on compare le montant de la participation financière actuelle avec la participation financière prévue, pour la mise à disposition de mêmes véhicules et une utilisation privative identique, nous arrivons à une majoration de près de **31%** selon les tableaux ci-dessous :

<b>Marché en cours</b>	Montant annuel	Nbre de véhicules	Total
Participation financière Clios usage mixte	1 645,00	1 113	1 830 885,00
Participation financière Méganes usage mixte	2 592,00	100	259 200,00
<b>Participation financière totale annuelle</b>			<b>2 090 085,00</b>
<b>Proposition pour le futur marché</b>	Montant annuel	Nbre de véhicules	Total
Participation financière Clios usage mixte	1 233,00	1 113	1 372 329,00
Participation financière Méganes usage mixte	1 944,00	100	194 400,00
Kms privés (pourcentage INC 16-03-2018)	13 871 067	0,084	1 165 169,66
<b>Participation financière totale annuelle</b>			<b>2 731 898,66</b>

**Soit un coût supplémentaire annuel pour les salariés de près de 642 000 € (soit 3 200 000 € sur la durée totale du marché).**

**Pour quelles raisons, alors que le réseau fait déjà financer une partie conséquente de l'utilisation professionnelle par les salariés (à hauteur de 925 000 euros annuels), envisagez-vous de majorer de 31% en moyenne cette participation des agents à l'usage professionnel ?**

<b>Récapitulatif des coûts des véhicules en fonction des données fournies par l'Acoss</b>			
Prix moyen du carburant au kilomètre			0,084
Basé sur 6 litres aux 100 kms en moyenne (affichage constructeur 3,6 l/100 en moyenne)			
prix du carburant retenu de 1,40 euros TCC			
	Nbre de kms	Prix carburant	Carburant annuel total
Kms moyens parcourus par chaque véhicule (données INC recouvrement 22-11-2017)	20 062	0,084	1 685,21
Nbre total de véhicules dans la flotte			1 893
Coût du carburant pour l'ensemble des véhicules			<b>3 190 098,74</b>
	Prix par véhicule	Nbre de véhicules	Prix total
Location/Amortissement pour tous les véhicules	2 292,00	1 893	4 338 756,00
Complément Mégane (prix moyen retenu)	804,50	136	109 412,00
Assurance tous véhicules (Données LC 2013-046)	615,00	1 893	1 164 195,00
Divers pour alignement sur le coût global fourni par l'Acoss lors de l' INC recouvrement du 22-11-2017			197 538,26
Coût total annuel du marché tous véhicules confondus (INC 22-11-2017)			<b>9 000 000,00</b>
	Montant annuel	Nbre de véhicules	Total
Participation financière Clios usage mixte	1 645,00	1 113	1 830 885,00
Participation financière Méganes usage mixte	2 592,00	100	259 200,00
<b>Participation financière totale annuelle</b>			<b>2 090 085,00</b>
<b>Coût annuel restant à charge des Urssaf</b>			<b>6 909 915,00</b>
A l'issue des marchés tous les véhicules seront revendus. Sachant que le prix non remisé est de 18 725 euros pour une clio et 26 880 pour une mégane (données LC 2013-046), on peut estimer un prix moyen de revente à 4 000 euros par véhicule.			
Soit	Nbre de véhicules	Valeur de revente	Total
	1		
	893	4 000	7 572 000,00
Lissage sur 5 ans			<b>1 514 400,00</b>

<b>Cout final annuel restant réellement à charge des Urssaf</b>			<b>5 395 515,00</b>
	1		
Nbre de véhicules à usage mixte	213		
kms totaux véhicules à usage mixte (données INC 22-11-2017)	24 335 206,00		
Kms privés (pourcentage INC 16-03-2018)	13 871 067		
Coût du carburant pour les kilomètres privés	<b>1 165 169,66</b>		
Participation financière des agents	<b>2 090 085,00</b>		
<b>Financement de l'usage professionnel</b>	<b>924 915,34</b>		
<b>Soit une perte nette annuelle si les salariés optent pour l'usage professionnel uniquement de 924915€</b>			
<b>Soit sur les 5 années du marché</b>			<b>4 624 576,68</b>

### **3- Compte rendu de l'entretien avec l'ACOSS du 17/01/2018**

#### **COMPTE RENDU DU RENDEZ-VOUS AVEC L'ACOSS DU 17 JANVIER 2018**

La délégation du SNFOCOS, composée de Alain GAUTRON, Emmanuelle LALANDE et Patrick SCHUSTER a été reçue par M. AMGHAR, Directeur Général de l'ACOSS, M. Laury DUCOMBS et Mme Sophie PATOUT le 17/01/2018 à 18h00.

Préalablement à cet entretien, nous avons transmis à l'ACOSS les points que nous souhaitons aborder.

Les points suivants n'ont pas été abordés :

- Les points 2 Retrait de l'agrément et 7 évolution de la DSN qui ont été abordés le matin même lors de l'INC Recouvrement (voir compte rendu dans la LM),
- Les points 5 Embauches des cadres extérieurs et 6 Courriers sous traités, par manque de temps.

Au préalable nous avons rappelé à l'ACOSS que depuis plusieurs années, sur l'ensemble des points évoqués, nous souhaitons une harmonisation des pratiques au niveau national. Pour ce faire, l'ACOSS doit imposer ses règles de manière précise, afin qu'elles ne puissent pas être adaptées localement et dénaturer, en agissant de la sorte, le métier d'inspecteur.

#### **Point 1 Marché des véhicules**

Nous avons demandé la mise en place d'un **marché unique et identique sur l'ensemble du territoire** avec :

- L'attribution d'un véhicule à chaque inspecteur
- Le choix par chaque inspecteur entre l'utilisation mixte ou strictement professionnelle
- Le choix du segment de véhicule et du coloris
- L'absence de limitation du kilométrage personnel.

Le marché n'est pas encore conclu et celui-ci ne le sera sans doute pas avant la fin du mois de mars 2018. Le principe de l'achat de véhicules, plutôt que la location, est néanmoins confirmé. Les remontées

de l'existant et des besoins par les directions régionales n'ont pas encore toutes été exploitées. Ce dossier est donc toujours à l'étude par l'ACOSS, sachant qu'il ne concerne pas seulement les inspecteurs mais également les véhicules des services administratifs et des autres personnels amenés à se déplacer régulièrement notamment entre les sites.

Sur le principe, l'Acoss semble vouloir maintenir le principe de l'attribution d'un véhicule par inspecteur (hors Ile de France), avec un libre choix par chacun entre l'utilisation mixte ou strictement professionnelle. Cependant, compte tenu des disparités d'utilisation entre organismes, un seuil kilométrique professionnel minimal, indéterminé pour le moment, pourrait être envisagé, sans qu'il soit possible de savoir s'il s'appliquerait ou non aux inspecteurs, les données par catégories d'utilisateurs n'étant pas encore affinées.

Nous avons alerté l'Acoss sur l'inégalité de traitement qui résulterait de cette position pour les inspecteurs, étant entendu que les kilomètres professionnels parcourus sont d'une part variable d'une année sur l'autre, et d'autre part dépendent uniquement de l'attribution des dossiers qui est faite par les managers et sur laquelle les inspecteurs n'ont aucune maîtrise.

De plus, dans les organismes où les attributions sont effectuées de manière rationnelle, en tenant compte des proximités géographiques, et conformément aux engagements de la branche en termes de sécurité au travail et de respect de l'environnement, les kilomètres professionnels sont nécessairement moindres. Il convient donc de ne pas sanctionner les acteurs responsables qui, de plus, peuvent utiliser ponctuellement, à la place de leur véhicule, les transports en commun lorsque ceux-ci sont adaptés.

Enfin, la mise à disposition d'un véhicule de service ou de fonction permet à l'inspecteur d'effectuer le trajet domicile-Urssaf, trajet considéré, conformément à la législation en vigueur, comme professionnel.

Dans ce cas, ceux qui seraient contraints d'acquérir une voiture pour l'exercice de leur activité professionnelle, devraient nécessairement être indemnisés par des indemnités kilométriques pour ce même trajet, sauf à matérialiser une inégalité illégitime de traitement.

Pour l'ensemble de ces raisons, la mise en place d'un seuil kilométrique professionnel minimal, quel qu'il soit, pour l'attribution d'un véhicule aux inspecteurs, itinérants par nature, n'est pas envisageable.

En ce qui concerne la gamme de véhicule, même si le modèle n'est pas encore défini, ce sera un véhicule de segment B, type Clio, sans possibilité d'opter pour un véhicule de catégorie supérieure, ce que nous déplorons. Maigre consolation, le choix de la couleur sera offert aux inspecteurs.

Enfin, l'introduction d'une limite d'utilisation personnelle est envisagée, sans que cette limite ne soit encore précisément fixée. Nous avons rappelé que nous ne souhaitons pas qu'une telle limite soit mise en place et nous avons également prouvé, chiffres à l'appui, que par sa participation financière l'inspecteur bénéficiant aujourd'hui d'une Clio, finançait 20 000 kilomètres chaque année soit 100 000 kilomètres sur la durée du marché.

De plus, les particularités locales, minorant artificiellement les kilomètres professionnels, soit en recalculant tous les kilomètres professionnels déclarés, soit en limitant à 40 kilomètres le trajet domicile-Urssaf, soit en refusant de décompter ce même trajet domicile-Urssaf comme professionnel, vont nécessairement engendrer de nombreux contentieux dès lors qu'une limite d'utilisation professionnelle serait effectuée.

Il convient également de ne pas oublier que cette limite ne pourrait être appréciée qu'en fin de mise à disposition, un salarié parcourant 10 000 kilomètres privés une année et 20 000 l'année suivante, respecterait bien la limite de 15 000 kilomètres privés (si c'était celle-ci qui était retenue).

Il est également entendu que le « tarif » du kilomètre supplémentaire devrait être fixé de manière unique pour tous les utilisateurs utilisant le même véhicule avant la mise à disposition du véhicule (comme la participation financière) au niveau national, sans que les directions puissent décider de calculer de façon fantaisiste le dit « tarif », à postériori.

Pour l'ensemble de ces raisons, et sauf à accepter la multiplication de contentieux inutiles coûteux et chronophages, la mise en place d'une limitation des kilomètres professionnels n'est pas envisageable.

### **Point 3 Référentiel emploi et compétence**

Dans la rubrique Compétence "savoir" " §4 " **Connaître la réglementation du droit du travail : Maîtrise : oui**

L'ACOSS est consciente que les inspecteurs n'ont qu'une formation « de base » en matière de droit du travail. Selon l'ACOSS, il ne s'agit que de mesurer la capacité d'appliquer ou de faire appliquer le droit du travail en rapport avec la législation sociale.

Cette rubrique est susceptible d'être reformulée compte tenu de nos remarques.

### **Point 4 Assure, supervision et sécurisation juridique.**

Nous avons évoqué, exemples à l'appui, la multiplicité des exigences et des déclinaisons locales en la matière.

Le recours à **Assure** est maintenant obligatoire pour tous dossiers. Cependant, il convient de réduire les exigences de complétude et de flux pour ne conserver que ce qui est nécessaire à la compréhension du dossier et ne pas imposer de reporter dans chaque item tous les points faisant l'objet soit de redressements soit d'observations, ce qui est inutile et qui ne constitue qu'une perte de temps.

Pour la **sécurisation des argumentaires**, il existe des contradictions entre la définition nationale Lettre collective 2014-131 (Lettres d'observations et réponses à fort enjeu) et les déclinaisons locales.

Par exemple, certaines Urssaf instaurent un ratio de relecture pour les lettres d'observations RAS sans observations !

De plus, les critères de recours locaux sont complexes alors que la Lettre Collective prévoit de «...donner une définition simple, lisible et compréhensible par tous... ». Ces critères étant par ailleurs sans cesse en évolution, les inspecteurs doivent en permanence avoir sous les yeux la dernière note pour ne rien oublier, ce qui génère une nouvelle perte de temps et une confusion permanente.

Cette sécurisation peut d'ailleurs constituer parfois une immixtion dans le déroulé des contrôles, avec des demandes de modification de chiffrage ou d'argumentaire non fondées sur les arguments juridiques

Les inspecteurs sont d'accord pour cette sécurisation soit un appui en termes de conseil et d'assistance et bien évidemment un plus face à la complexification permanente de la législation avec les services documentation et sécurisation juridique locaux, avec une consultation en amont.

### **On est en plein dans la sécurisation !**

Mais aujourd'hui dans les comités de lecture ou la sécurisation juridique, on n'est pas toujours dans ce registre.

Il faut redonner de l'autonomie aux inspecteurs et arrêter la suspicion permanente :

- les constats et les investigations sont faits sur le terrain par les inspecteurs
- la compétence et la connaissance du terrain appartiennent aux inspecteurs
- et enfin **c'est l'inspecteur qui signe et qui s'engage**...on ne peut pas lui imposer d'écrire des choses non justifiées ou inexactes contre son gré.

De plus, en dépit des nombreuses demandes jamais personne n'a donné des informations sur les effets positifs constatés de la supervision et de la sécurisation juridique obligatoire.

L'Acoss a été attentive à nos remarques sur ces points et a indiqué qu'un « recensement » des pratiques étaient en cours, mais que les travaux de synthèse n'étaient pas encore disponibles. Nous avons demandé à ce que soient harmonisées les pratiques au niveau national afin d'éviter les dérives locales.

#### **Point 8 : remboursement des frais de repas aux inspecteurs**

Certaines URSSAF ne respectent pas le protocole d'accord du 23/07/2015 et la réponse faite par M. MALRIC au SNFOCOS le 28/06/2007. La confusion entre les conditions d'exonération des indemnités octroyées et la réalité des indemnités dues est régulièrement entretenue pour refuser le paiement des indemnités dues.

Les indemnités de repas sont dues dès lors que le salarié est en déplacement entre 11h et 14h le midi. Certaines régions appliquent exactement le protocole sans ajouter moult conditions supplémentaires infondées, pourquoi toutes les régions ne peuvent-elles en faire autant ?

L'ACOSS nous a demandé de lui fournir des exemples précis de particularités locales afin d'étudier le sujet, ce que nous ne manquerons pas de faire rapidement.

#### **Complément point traité en partie 8**

**Le compte rendu de notre entretien n'appelle aucune remarque des membres de la CPP des ACERC.**

### **4- Compte rendu de l'INC du 17/01/2018**

**POINT NON TRAITÉ PAR MANQUE DE TEMPS et compte tenu de la publication d'un compte rendu complet dans la LM.**

### **5- Préparation de l'INC du 16/03/2018**

POINTS A TRAITER :

- Véhicules : vu ci-dessus
- Bilan de la politique salariale 2017 : les chiffres donnés par l'ACOSS sont déjà connus. Ce que nous pourrions regretter c'est la baisse du pouvoir d'achat engendrée par l'absence d'augmentation réelle de la valeur du point.
- Redistribution des activités au sein de la branche recouvrement : pas d'observations car aucune information nouvelle apportée

### **6- Questionnaire de satisfaction suite à contrôle notamment au regard de l'art 342-59 du CSS**

Questionnaire actuel envoyé aux cotisants contrôlés :



Bien qu'il s'agisse d'une initiative locale ce système ne peut pas être appliqué au corps de contrôle :

*“... Les ressources destinées à financer les prestations sociales (en cas de maladie, de maternité, de paternité, d'accident du travail ou de perte d'emploi pour couvrir les charges de famille et de retraite) sont calculées et payées par les entreprises. Dans ce cadre, ces dernières transmettent une déclaration aux organismes chargés du recouvrement.*

***Ce système déclaratif implique, en contrepartie, un contrôle du respect des législations de Sécurité sociale et d'assurance chômage et de l'exactitude des montants déclarés.***

*Le contrôle, réalisé par les organismes de recouvrement du régime général, à vocation à veiller notamment à l'exactitude des déclarations, garantie d'un jeu loyal de la concurrence, ainsi que du respect des droits des salariés. Il constitue également un moment utile pour conseiller et prévenir des éventuelles difficultés rencontrées dans l'application des textes...”*

Le contrôle des entreprises est régi par les dispositions de l'article L 243-59 du code de la sécurité sociale qui prévoit les modalités du contrôle en entreprise et qui précise notamment l'existence de la charte du cotisant contrôlé, consultable sur le site de l'URSSAF, dont sont issus les termes ci-dessus.

Le contrôle **est strictement encadré** par des textes qui sont repris dans la charte du cotisant contrôlé. **Il ne s'agit pas d'une visite de courtoisie mais d'une obligation qui s'impose à un employeur, qui 'est tenu de recevoir l'inspecteur du recouvrement chargé du contrôle”.**

Dans ces conditions, il est inconcevable que des organismes envoient un questionnaire de satisfaction suite à contrôle. Si ce type de questionnaire peut être adapté à certains métiers qui répondent à une demande expresse d'un cotisant, il ne l'est absolument pas pour ce type d'interventions qui est imposée aux cotisants.

En effet, dans ces conditions, et surtout s'il y a régularisation de cotisations sociales, les réponses seront établies en fonction de données subjectives liées aux résultats du contrôle et non pas en rapport avec la compétence de l'inspecteur en charge du contrôle et sur la qualité du travail effectué.

Par ailleurs, nombre de questions posées sur ce questionnaire notamment au paragraphe “suites” font patrie d'obligations et d'informations imposées (entretien de fin de contrôle, ...).

En outre ce système peut être dévoyé de son objet afin de noter ou de sanctionner. On nous répondra que ce questionnaire est anonyme mais, il est très facile de connaître l'entreprise vérifiée et ainsi d'identifier l'inspecteur en charge de ce contrôle.

**Ceci est totalement inacceptable et le SNFOCOS demande à l'ACOSS d'intervenir afin que ce type de document soit retiré immédiatement des circuits.**

**Mais compte tenu des dernières réponses de l'ACOSS serons-nous entendus ?  
avons-nous encore des interlocuteurs ?**

## **7- Point sur l'évolution des métiers et de l'intégration dans les URSSAF des salariés du RSI, de l'AGESSA, de la MDA...**

Ce point a été traité par notre secrétaire général dans le cadre d'un point d'actualité. En ce qui concerne l'intégration des personnels du RSI de nombreuses interrogations subsistent et notamment intégrer près de 5000 personnes alors que la COG prévoit des réductions d'effectifs. Ces réductions seront-elles réalisées avant ou après intégration des personnes du RSI, de l'AGESSA, de la MDA, de la CCVRP ... ?

L'accord de méthode pour l'intégration du RSI dans les branches a été signé par tout le monde. Le début des négociations relatives à ce point débiteront le 26/04/2018.

Principaux axes de travail :

- Maintien des rémunérations de l'ensemble des personnel (URSSAF + RSI),
- Tenir compte des vœux du personnel dans le cadre de la réorganisation des réseaux
- Ouvertures aux ruptures conventionnelles
- Mise en place de formations pour changer de métier...

## **8- Retrait de l'agrément aux IR et "recyclage" des IR qui ont été absents vers les autres métiers du contrôle (CSP notamment)**

Cas vécus en Franche Comté et en Bourgogne notamment :

Après une absence de plusieurs mois, lors de son retour à l'URSSAF, pour « réapprendre » le contrôle à l'inspecteur on lui fait faire ...du contrôle sur pièces !

Le contrôle sur pièces est une activité totalement différente du contrôle comptable d'assiette réalisé en entreprise : il n'y a ni déplacement ni entretien avec l'employeur et ou ses représentants. Il s'agit de 2 métiers distincts et totalement indépendants.

Le retour en URSSAF, après plusieurs mois d'absence, doit être fait en accompagnement quelques jours au bureau avec le responsable de service pour prendre notamment connaissance des nouvelles évolutions en matière de contrôles, d'évolutions de la législation, des nouveaux produits informatiques, des nouveaux fonctionnements, afin de gérer la boîte LOTUS, la WATT ...

Mais avec l'embauche de cadres extérieurs au contrôle, qui n'ont aucune connaissance ni des pratiques, ni de la législation, puisqu'ils ont été embauchés uniquement en qualité de managers, ce n'est plus possible.

En outre, le retour peut aussi se faire avec un accompagnement sur le terrain pendant quelques temps afin que l'inspecteur retrouve son autonomie.

Faire faire du contrôle sur pièces en suivant strictement heure par heure l'activité de l'inspecteur s'apparente plus à du harcèlement et va à l'encontre du but recherché : retrouver sa place et son autonomie dans le travail. Cela ne fait que retarder d'autant la reprise de l'activité normale d'un inspecteur !

Il est vrai que quelques responsables de contrôle peu scrupuleux préfèrent soigner les statistiques en faisant faire du contrôle sur pièces à un Inspecteur plutôt que de lui permettre de retrouver ses marques et de pouvoir reprendre sereinement son métier.

**Le SNFOCOS demande à l'ACOSS d'intervenir afin que ces situations ubuesques cessent, mais le fera-t-elle au vu des dernières réponses que nous avons eues ?**

## **9- Situation en Franche Comté,**

Il s'agit d'une information concernant les relations internes entre représentants syndiqués au sein d'une même confédération : Voir pièces : c'est inadmissible d'en arriver là. Il faut être très vigilants pour que cela ne se reproduise plus.

Ceci est d'autant plus navrant que cela concerne également d'autres régions dans lesquelles des querelles de personnes peuvent entraîner une perte de la syndicalisation.

## **10 Point sur les revendications des contrôleurs CAF et évolution de la liste de discussion**

*Point non traité compte tenu de l'absence des contrôleurs CAF*

## **11 Questions diverses,**

### **A- Fais de déplacement suite au rendez vous avec le directeur de l'ACOSS :**

En ce qui concerne les frais de repas, le dossier des régions présentant des anomalies a été transmis à l'ACOSS.

Sur 12 URSSAF régionales pour lesquelles des retours ont été adressés au SNFOCOS, seules 5 régions présentent des anomalies. Les autres sont au top.

Sur celles qui présentent des anomalies, certaines ont des disparités importantes en fonctions des différents sites (aquitaine notamment).

### **B- Kilomètres C Follot (Suite) :**

Une nouvelle lettre de relance lui a été adressée par sa direction. Il envisage de saisir les prudhommes.

## **C- Multireportings :**

Suite à des reportings de plus en plus nombreux, avec un suivi de plus en plus exigeant des TK 12 qui doivent être complétés manuellement, les Inspecteurs de Recouvrement ont une charge de travail de plus en plus importante ce qui nuit aux exigences imposées par les directions, notamment en nombre de contrôles à réaliser.

Actuellement un IR passe plus de temps en reporting, à justifier son activité qu'en contrôle. Est-ce notre métier que de réaliser des tableaux uniquement à des fins statistiques ?

Le temps passé en contrôle est réduit d'autant. En outre, ASSURE et la Supervision sont chronophages.

Automatiquement, les temps de contrôles étant incompressibles, leur nombre diminue. Ceci nuit aux rendements imposés par les directions et impacte de manière négative les statistiques.

**Depuis plusieurs années nous dénonçons cet état de fait auprès de l'ACOSS mais quand serons-nous entendus ?**

## **12 Tous les autres sujets que vous souhaitez aborder.**

Pas d'autres points

**Prochaine réunion : en concertation avec l'ensemble des membres de la CPP la prochaine réunion est prévue le mardi 05/06/2018.**

**L'ordre du jour étant épuisé, la réunion s'est terminée à 12h20.**

Le Secrétaire de la Commission Professionnelle Permanente des ACERC,  
Patrick SCHUSTER