



CTSD DIPA

8 avril 2022

Ce CTSD (Comité technique des Services Déconcentrés) fait suite au boycott de la première convocation du 1^{er} avril.

C'est le retour de la Magic DIPA...

Pourquoi Magic DIPA ? Parce qu'en grand maître de l'illusion notre Directeur Interrégional présente un PAE (Plafond Autorisé d'Emplois) en hausse de 9 emplois (AG/CO-SU).

Waouh ! nous pouvons espérer crouler sous les effectifs !

Alors que la réalité est toute autre..., comme chaque année, le DI met en avant la « bataille » qu'il mène pour avoir des Effectifs de Référence élevés qui conditionnent les budgets alloués à la DIPA et la CGT lui répond que les collègues ont besoin d'effectifs réels pour exercer leurs missions dans des conditions normales.



Le DI n'as pas apporté de réponses spécifiques au différentes déclarations liminaires lues par les différentes organisations syndicales.

MESURE SOUMISE AU VOTE

Point 1 Présentation du PAE (Plafond autorisé d'Emplois) et des ER (Effectifs de Référence)

Pour 2022 le PAE de la DIPA s'élève à 1 619 ETPT (équivalent temps plein travaillé) soit :

- 733 pour la branche AG/CO ;
- 886 pour la branche de surveillance.

Pour mémoire, le PAE 2021 était de 1610 dont 720 pour la branche AG/CO et 890 pour la branche de la surveillance.

Il fait apparaître une progression de 13 ETPT AG/CO et une diminution de 4 ETPT SU par rapport à l'année 2021, soit un « gain » de 9 ETPT.

Analyse de la CGT

Comme à chaque fois, pour lire la réalité derrière ces chiffres, il faut dépasser le trompe l'œil ou les jeux d'écritures entre ce qu'affiche la Direction et la réalité vécue par les agents de terrain.

Le PAE n'est qu'une enveloppe budgétaire ouverte pour les effectifs, ce qui compte vraiment ce sont les ETPT (ou effectifs réels).

Pour ce qui est de la réduction des effectifs au motif de la «modernisation des méthodes de travail», le DI n'a tout simplement pas été en mesure d'en donner une définition, la définition n'ayant elle même pas été communiquée par la DG.

Analyse de la CGT

Il est n'est pas tolérable qu'aucun éclairage ne soit apporté aux réductions d'emploi au titre de la «modernisation des méthodes de travail. Que devons nous y voir à part du mépris pour les agents ?

Enfin, c'est surtout la continuité de la politique de Révision Générale des Politiques Publiques et les suppressions d'emplois qui l'accompagne.

Les grandes évolutions d'effectifs concernant principalement le fret et les bureaux de contrôle mais **cela reste bien insuffisant au regard de la charge de travail des BC**

Au cours des débats, la CGT est intervenue à plusieurs reprises :

- **tout d'abord, pour savoir quelle était la garantie du réel maintien des 25 ER SU gelés, au titre de la baisse d'activité, en 2023 ?** aucune selon le DI. En conclusion, on nous vend pour acquis quelque chose qui ne l'est pas et qui dépendra des orientations politiques prises par le futur gouvernement.
- **pour souligner le travail exceptionnel fourni par les collègues AG/CO qui travaillent dans des conditions difficiles, notamment à cause du sous effectif.** La situation ne pourra continuer ainsi longtemps, c'est la raison pour laquelle la CGT a fait inscrire le sous effectif comme risque psycho social dans les instances du CHSCT et la raison pour laquelle aussi les collègues AG/CO se sont massivement mobilisés le 10 mars, c'est un signal qu'il faut attendre. Leur implication professionnelle reste sans faille et un minimum de reconnaissance serait la bienvenue.
- **pour connaître la comptabilisation des contractuels dans les effectifs.** Après une hésitation de la DI, la réponse a répondu que les contractuels étaient comptabilisés dans l'enveloppe globale des effectifs réels présentés mais pour un temps donné.
- **sur le nouveau bureau DHL express,** 19 effectifs sont prévus, l'aménagement est actuellement en phase de finalisation, un prochain CTR sera convoqué pour la création de ce nouveau bureau.
Banale restera le bureau centralisateur du Nord, l'espace vacant (IST) laissé par DHL sera repris par WFS pour le compte de la Qatar. Une activité général Cargo va donc se développer à cet endroit. L'ouverture est prévu dans le courant de l'été ou à la rentrée de septembre ?

VOTE : la CGT a voté **contre** la présentation du PAE car la DIPA n'a pas les moyens humains à la hauteur de ses ambitions.

POINTS D'INFORMATION

Point 2 Information sur l'évolution du trafic de au BC Cargo Centre de la DR Roissy Fret

Bureau « General cargo » (Delta G, Delta T) orienté principalement vers le fret de groupage/dégroupage avec une activité fortement dédiée à l'export
L'opérateur Géodis occupe ses nouvelles installations en zone cargo 4 depuis début janvier

2022 et souhaite y traiter ses flux « Airside » dans le cadre d'un DCN (en cours d'instruction au PAE) avec le BC Cargo Centre comme bureau de déclaration (BD) relié à une douzaine de bureaux de présentation.

L'activité de dédouanement pour Géodis va augmenter principalement en semaine avec cependant, à compter du 9 avril, une faible activité les samedis.

Le samedi principalement pour du dédouanement, pas de DCN, pas de CITES. Le rodage de l'activité sera fait par Banale. Entre 20 et 30 déclarations à l'export, la Direction pense que ce flux va augmenter.

La CGT est intervenue une nouvelle fois pour indiquer que la Direction se devait de respecter les textes réglementaires à savoir l'article 34 du décret 2011-184 relatif à la consultation des CHST concernant l'organisation et le fonctionnement des services.

La Direction se doit aussi de fournir une fiche d'impact qui doit être présentée au CHSCT. Cette fiche doit reprendre le nombre d'agents nécessaires, l'organisation du travail, les horaires de pause... Car pour l'instant nos collègues n'ont pas de réelles informations sur cette nouvelle organisation du travail pour le samedi. On a l'impression d'une présentation au doigt mouillé avec dans un premier temps Banale traitera le flux, puis Cargo Centre prendra le relais.

La CGT a rappelé que le BC Banale était déjà en sous effectif et qu'il était « fort de café » de leur donner une mission en plus, même si elle est transitoire.

La demande de télétravail pour traiter ce nouveaux flux a été refusée par le directeur

Point 3 Point d'étape sur la mise en œuvre du télétravail à la DI de Paris Aéroports

Au 18 mars 2022 on recense 206 conventions de télétravail pérenne
- 33 % en annuel
- 66 % en mensuel
- 1 % en hebdomadaire

La direction va mener l'enquête auprès des chefs de service pour savoir si les télétravailleurs ont vraiment bien télétravaillés et quelles sont les conséquences.

Interpellation de la CGT

Nous avons demandé que les chefs de service soient vraiment consultés et associés.

A la question sur les spécificités DIPA, le directeur a été dans l'incapacité d'apporter des arguments. Il ressort qu'il y a surtout les spécificités du directeur qui ne veut pas du télétravail.

Quelles sont les différences entre le PGP DIPA et un PGP dans un autre bureau de douane en France? Pas de réponse

Quelles sont les différences avec Dunkerque, bureau frontière comme la DIPA et dont les vérificateurs peuvent solliciter du télétravail? Réponse, le Directeur des Hauts de France fait comme il veut et moi aussi.

La CGT a dénoncé une nouvelle fois la restriction du télétravail qui est faite à la DIPA.

Avant toute évolution de la doctrine DIPA sur le télétravail la Direction souhaite faire un nouveau bilan réactualisé du télétravail au cours de l'année 2022, on nous dit dans l'oreillette, été 2022.

Point 4 Point sanitaire dans le contexte de la pandémie Covid

À la DIPA, au 22 mars 2022 c'est un total de 849 agents qui auront contracté le virus depuis le début de la pandémie (57,3% des agents)

Au 8 avril : 30 agents malades , il y a une légère reprise de l'épidémie à la DIPA.

QUESTIONS DIVERSES CGT

1. Quels sont les projets de la direction concernant le BC du Bourget ?

Le DI indique que le flux déclaratif du Bourget a fortement chuté (-90%)

La CGT souligne qu'il n'est pas normal que nos collègues soient abandonnés par la direction au seul motif de la baisse du flux déclaratif, même très conséquente.

Les agents ont des idées (contrôles sur pistes...) pour justement pallier à cette baisse des flux déclaratifs mais du fait de la faiblesse de leur effectif il s'avère difficile de le mettre en place.

La question des conditions de travail est primordiale et doit être prise en compte par la direction.

2. Précisions sur le nouveau bureau de douanes de Roissy Fret, qui a depuis peu une cheffe de service et dont la création n'a pas été soumise au vote du CTSD ?

19 emplois sont prévus, l'aménagement est actuellement en phase de finalisation, un prochain CTR sera convoqué pour la création de ce nouveau bureau.

Une enquête paraîtra pour les éventuels agents candidats.

3. Quel est l'avenir du bureau Banale (effectifs, flux, opérateurs...)

Il restera le bureau centralisateur du Nord, l'espace vacant (IST) laissé par DHL sera repris par WFS pour le compte de la Qatar. Une activité général Cargo va donc se développer à cet endroit.

Au regard du tableau fourni par la direction, le chef devrait rester un inspecteur, pas de A+ prévu dans ce bureau.

4. Pouvez-vous nous faire un point sur la situation actuelle et à venir des terminaux (ouverture, fermeture) ?

Reprise du trafic au niveau voyageurs dynamique au printemps.

Pour la saison été : ADP a engagé une procédure de redéploiement de ses compagnies aériennes.

20 avril : réouverture du T2G avec Hop et Luaxair

21 avril : 5 compagnies vont quitter le B pour aller au T2F afin de faire la réfection des trieurs.

3 mai : réouverture du T3. Basculement de 26 compagnies du T2AC et du B vers le T3.

Pour la saison hiver :

Réouverture du T1 début décembre

Fermeture du T2C en décembre également et fermeture du T2A soit en décembre soit début 2023

Si le T2A et T2C ferment c'est pour remettre aux normes les trieurs.

Le T2C devrait rouvrir en mai 2024 et le T2A en mai 2025

Les agents du T1 qui sont toujours redéployés dans les autres brigades retrouveront leur terminal.

Les agents du T2A et T2C seront redéployés sur les autres structures qui resteront ouvertes.

Interpellation de la CGT sur la future réouverture du T1 et son système de cote.

Il est nécessaire de garder le système historique du T1, à savoir le modèle de la cote libre. Avoir sur Roissy des terminaux en cote libre et en cote équipe est un plus dans l'organisation de la DIPA, chaque agent pouvant se retrouver dans l'un ou l'autre système. De plus le système de cote libre permet de palier plus facilement au sous effectif, ce qui sera très certainement le cas à la réouverture du T1.

Le DI n'est pas contre le maintien de la cote libre, il arbitrera en temps voulu.

La CGT restera vigilante sur ce sujet.

5. Où en est la création d'un espace dédié à la douane aux UMJ (Paris) permettant la rédaction des procédures et de meilleures conditions de travail pour les collègues de la surveillance ?

Plus de 1000 personnes ont été interpellées dans le cadre du « plan mule », un grand nombre étant interpellées à Orly. L'ensemble des administrations qui concourent à ce plan n'ont pas fait les mêmes efforts. Sur Orly, la création de l'antenne OFAST n'est toujours pas installée. La Douane a pris en charge le transport des personnes jusqu'aux UMJ où il y a une diminution importante des lits médicalisés.

Sur Roissy, le service du SMUR validait le principe du transport de la mule, alors que ce n'est plus le cas maintenant. De plus, il n'y a pas forcément de prise en charge immédiate par l'OFAST.

Sur le plan local : voir si l'OFAST accepte de changer sa méthode de travail en acceptant de prendre les mules jusqu'à 20 heures. Mais fin de non recevoir de la part de l'OFAST.

D'un point de vue matériel : les UMJ sont en cours de restructuration immobilière, il y a la possibilité d'agrandir un peu les UMJ pour gagner un lit de plus.

Après accord de la cheffe de service des UMJ, du matériel portatif sera acheté par la DIPA (bureau pliable, chaise et un éclairage indirect).

Sur le plan interministériel : une volonté convergente de faire évoluer les choses se dégage.

La DG a écrit au Directeur Général des Affaires Criminelles et des Grâces.

Pour les mules en ingéré: il faut d'autres structures médicales que Cusco (par exemple, CHU Henri Mondor à Créteil et Ballanger pour le 93).

La remise qui ne se ferait plus à l'OFAST, mais la DOPC ou une structure de la Préfecture de police de Paris.

Analyse de la CGT

Ces questions de sécurité des agents n'est toujours pas résolu, 2022 sera peut être l'aboutissement, mais restons prudents.

6. Quelles sont les évolutions prévues (OPCO et SU), par l'administration de la DIPA, dans le fonctionnement des services ou autre en 2022/2023?

- **Centralisation de la supervision**

Pour le fret aérien : son intérêt a été mis en avant pendant la crise sanitaire. Transporter rapidement d'un bout à l'autre de la planète rapidement.

2 millions de tonnes de fret traité l'année dernière.

CMA CGM va s'implanter à Roissy pour créer un département du fret aérien.

Air France Cargo développe aussi son activité « Full Freighter »

Fedex a augmenté son volume capacitaire sur Roissy.

La montée en puissance du e commerce: développement de DHL qui devient le 2ème hub de la société en Europe.

Partant de cette évolution du fret, la DG a donné mandat pour la centralisation de la supervision. Une réflexion a été menée en intégrant tous les superviseurs de la plate-forme sur ce que pourrait être ce nouveau service unique de supervision.

Le dossier a été envoyé à la DG en attente de retour. Processus qui sera lancé dans l'année 2022.

Analyse de la CGT

Un risque majeur existe avec ce regroupement des superviseurs dans une seule structure, celui de les priver des informations obtenues en direct, risque de couper le lien avec les vérificateurs. Risque qui ne se ferait pas sentir dans l'immédiat mais probablement avec les années.

- Fusion des DELTA (DELTA X et G) dans lesquels seront intégrés directement les BANACO.
- Arrivée d'ICS 2 en mars 2023
- Evolution du matériel de contrôle non intrusif. Sur Roissy, un appareil est en expérimentation depuis 1 semaine, beaucoup plus performant qu'un simple RX.
- **Le sujet de la centralisation de l'expost se pose également, mais la réflexion est loin d'être aboutie, ce n'est pas à l'ordre du jour.**

Sur le matériel, l'évolution du matériel de contrôle non intrusif. Sur Roissy un appareil en expérimentation depuis 1 semaine, beaucoup plus performant qu'un simple Rx.

7. Pouvez-vous nous apporter des éléments sur le transfert de la mission de contrôle (DGCCRF) à l'importation (contrôles sanitaires et biologiques pour Roissy et uniquement sanitaires pour Orly), tout d'abord, annoncé par la DG, pour fin novembre 2021 ?

Pour la DIPA ce sera un sujet 2023. Les missions CCRF en frontière sont sur 4 vecteurs : contrôle des normes, certification biologiques, denrées alimentaires non animales, le contrôlé des ustensiles de cuisine en polyamide mélaminée en provenance de Chine ou de Hong Kong.

Échanges en cours avec la CCRF sur ce que représente cette charge de travail sur les plate-forme de Roissy et Orly. Une fois ce cadrage fait les besoins d'emplois seront remontés.

Interpellation de la CGT

Nous soulignons la nécessité de mettre des effectifs réels et de procéder à des formations.

Nous constatons que contrairement au télétravail, la DIPA va prendre attache d'une autre direction (portuaire) pour le déploiement de ces nouveaux contrôles.

Cela démontre encore une fois que l'évocation de la spécificité DIPA en matière de télétravail est un leurre.

8. Quel est le 1er bilan des différentes visites de la psychologue du travail dans les services, comment les problématiques soulevées seront-elles traitées ?

La psychologue, Mme Sauvage, est arrivée après la crise Covid et a depuis visité une vingtaine de services

Une partie des agents commence à se démotiver en particulier chez les anciens agents qui sont depuis longtemps .

Une intervention spécifique pour le bureau de Sodexi a été demandée. Un comité de suivi a été mis en place pour des problématiques de tensions entre équipes couplée avec des changements d'organisation du travail.

Analyse de la CGT

La psychologue, Mme Sauvage, souligne des problématiques qui sont régulièrement pointés du doigt par les syndicats et encore un fois longuement dans ce CTSD :

- Problématiques de sous effectifs, manque d'encadrants
- Problématiques relatives l'encadrement de proximité
- La perte du sens du travail, les inquiétudes sur l'avenir de la douane.

9. A quelle date l'installation des panneaux d'information syndicale se fera-t-elle? Les recensements demandés par le PLI ont été transmis par les services

L'état des lieux a déjà été fait. Commande passée pour les mises en place de nouveaux panneaux syndicaux qui seront installés très prochainement en vu des élections à venir (décembre 2022).

Questions diverses des autres organisations syndicales :

Coût total du redéploiement : au 30 mars la V1+V2 : 2 621 941 €

Transfert des missions fiscales : La RI sera impactée par le transfert des amendes.

En 2023 le flux amende passe à la DGFIP. Mais tout est loin d'être consolidé dans l'exercice des transferts à la DGFIP.

Sur le transfert du stock des créances des amendes : Roissy représente plus de 25 % des amendes au niveau national. Le fonctionnement DGFIP est très différent du fonctionnement Douane, ce qui implique que ce transfert ne sera pas forcément aisé.

La DGFIP ne veut pas non plus gérer les fonds retenus pour sûreté des pénalités., ne gère pas non plus les consignations.

Une évaluation de la charge de travail de toutes ses missions ce qui en conséquence que sur les 15,9 emplois prévus dans le transfert à Roissy on sera bien en dessous du chiffre.

Pas de transfert de missions tant que la charge de travail n'est pas absorbée.

Pour les ANV il n'y aura pas d'assouplissement .

Sur le parc auto : 180 véhicules aujourd'hui. Plan de relance ministériel utilisé pour le verdissement du parc. Commande de 20 à véhicules électriques ou hybrides.

Pour 2022 : 12 véhicules hybrides commandés et densification des bornes électriques sur les 3 DR. Pour les EMC , remplacement de 2 véhicules datant de 2005.

Hangar à vélos : essai sera fait au 3701.

TPCI Orly : Problématique de trouver un dojo pour les séances de TPCI. Aujourd'hui prêté par la DPAF . Le DR va essayer de se faire prêter le dojo d'ADP dans la zone centrale vers la maison de l'environnement. Il ne reste plus qu'un moniteur TPCI à Orly , une enquête a été lancée.

Extraction bagages :

Le process mis en place à Orly s'est inspiré de celui de Roissy afin de sécuriser l'extraction bagages.

Sur Orly l'extraction des bagages se fait en s'identifiant avec le numéro de commission d'emploi pour garantir l'anonymat des agents contrairement à Roissy. Le DI indique qu'il serait peut être possible de faire l'identification par le numéro de commission d'emploi aussi à Roissy