

**Une révolution pour les conditions de travail !
Nous sonnons la révolte face au mépris de la direction générale
et au refus de prendre en compte nos demandes.**

En préambule, nous avons tenu à rappeler que le dédouanement ne concernait pas que les sous-directions COMINT et FIN3.

UN MÉPRIS CERTAIN...

Sur des sujets aussi importants et structurants que le dédouanement (projet DELTA I/E notamment), il a été inadmissible de constater l'absence à ce groupe de travail des sous-directions Réseau et JCF 2 (politiques des contrôles). Par choix? étaient-ils partis en week end ? Mais aussi parce que la direction générale fonctionne en silos alors que le dédouanement est un sujet transversal (politiques des contrôles, matériels, stratégies, développement, formations...)

Ce n'est que mépris à l'égard des organisations syndicales et de tous les agents des douanes qui exercent leurs fonctions dans le dédouanement.

Depuis 2015, le SNAD CGT ne fait que dénoncer et poser des questions auxquelles la direction n'a que peu répondu, (lire notre déclaration liminaire). Nous nous demandons à quoi sert un groupe de travail, s'il faut répéter ?

POINT 1 : CALENDRIER PRÉVISIONNEL DU PROGRAMME IMPORT- EXPORT 2024

Le CID et COMINT ont renouvelé la gouvernance pour redynamiser le projet de dématérialisation complète des échanges voulue par le CDU (17 projets s'étalant jusqu'en 2025 normalement). Un important travail de rattrapage du retard de la feuille de route informatique est en cours.

Quatre évènements majeurs cette année, si les délais sont tenus :

⇒ Mars, arrivée de l'outil ANTES pour l'aérien, et juin pour le maritime ;

⇒ Juin, mise en service d'ICS2 pour le fret maritime ;

⇒ Octobre, nouvelle version de Delta T compatible avec NCTS ;

⇒ Novembre, mise en place de Delta IMPORT qui remplacera progressivement Delta G et Delta X.

Gros retard par contre sur Delta EXPORT qui sera un chantier important en 2025 et qui impactera la frontière intelligente du Brexit. COMINT avoue que l'information aux opérateurs est parfois diffusée plus rapidement que celle destinée aux agents sur le terrain...

Le SNAD CGT déplore une nouvelle fois les silences et revirements de la feuille de route de la DGDDI qui met en émoi de nombreux collègues à juste titre.

Le nouveau calendrier prévu pour le déploiement de ces nouveaux applicatifs est violent pour les agents, c'est un raz de marée pour leur quotidien de travail qui sera une énorme surcharge mentale pour eux.

Ces bouleversements et pertes de repère (fin du DAU, formation accélérée....) et les probables dysfonctionnements participeront également à cette surcharge. Tous les bugs ne peuvent être prévus au départ et c'est normal, mais ces ralentissements s'ajouteront à la surcharge de travail déjà existante dans les services.

Dans ce calendrier, il manque un plan de formation décentralisé. La CGT a insisté pour rappeler qu'un atelier n'était pas une formation professionnelle. De plus, le peu de participants aux webinaires sur l'état d'avancement des projets doit questionner la direction générale.

Enfin, pour le SNAD CGT, la formation professionnelle doit être à la hauteur de ces enjeux, tous les moyens humains et matériels doivent être donnés. Les agents, victimes des sous effectifs chroniques, n'ont pas le temps de visionner des vidéos !

POINT 2 : AVANT DÉDOUANEMENT AÉRIEN ET MARITIME (ICS2 R2 ET R3 ET ANTES)

Pour la direction générale (COMINT), la priorité est de répondre aux exigences de l'UE. ICS2 est déployé depuis l'année dernière dans l'aérien, il le sera en juin prochain sur le vecteur maritime et le déploiement d'ANTES aérien est effectif depuis le 6 mars.

ICS est le système d'information préalable, à grande échelle, sur les marchandises. Il a pour but de garantir la sécurité et la sûreté des citoyens européens, en analysant les risques liés aux marchandises, en amont de leur entrée dans l'UE, et ce grâce aux données déclarées par les opérateurs économiques (via la déclaration sommaire d'entrée = ENS).

Selon la direction générale, ANTES qui est interconnecté avec ICS 2 sera un outil douanier dont la DGDDI aura la maîtrise, ainsi que des informations que l'application contiendra.

Le SNAD CGT a de nouveau relevé l'absence problématique des sous directions JCF2 et Réseau.!

Les agents directement concernés n'ont pas été associés aux différentes étapes. L'absence de transparence est totale : en effet, contrairement aux annonces rassurantes, ICS2 fait table rase d'ICS1.

À ce sujet, la CGT a posé de nombreuses questions auxquelles COMINT n'a pas souhaité, pour certaines, nous répondre puisque cela concernait JCF2 ou Réseau, sous directions absentes.

⇒ où est la réglementation ICS2 ? Rien n'a été communiqué aux cellules, alors que les agents vont avoir une multitude de questions.

⇒ Gros travail de fiabilisation des ENS. Quid des formations sur place ? Quid des procédures de secours ?

⇒ Qui fera la fiabilisation des données des ENS ? Certainement le SARC qui sera content de l'apprendre !

⇒ Quand aura lieu le chaînage des applicatifs ? pas avant 2026

⇒ Dans la perspective du déploiement d'ICS2 dans le maritime, où en sont les bugs informatiques d'ICS2 dans l'aérien ? Pas de réponse, JCF2 et Réseau absents...

⇒ Formations professionnelles BANACO ICS ? Pas de réponse...

Le SNAD CGT a également pointé les questions d'ergonomie sur les postes de travail et les écrans de veille.

Là encore, le SNAD CGT s'indigne : L'administration change l'organisation du travail, on transforme le réseau, on introduit de nouveaux outils, sans aucune présentation dans les instances représentatives du personnel.

Nous dénonçons cela, pour rappel l'instance qui s'occupe des organisations de travail est la Formation Spécialisée et il y a un décret que la DG doit respecter !

ICS 2 et Antes c'est la multiplication des données et les services devront mettre en œuvre un travail de sécurisation des ENS, donc un accroissement de la charge de travail. Les opérateurs inondent déjà les services de demandes d'informations sur ces évolutions.

La CGT exige d'être étroitement associée aux réflexions tant au niveau de l'ergonomie qu'au niveau de la politique de contrôle.

POINT 3 : LE NOUVEAU SYSTÈME DU TRANSIT, NCTS PHASE 5

Prévu pour octobre 2024, la nouvelle version de Delta T sera compatible avec le système européen NCTS. Création de deux nouveaux rôles bureaux (rôle sortie du transit et rôle incident) qui suppriment l'obligation de présentation du DocAcc papier.

Il y aura la mise en place d'un nouveau réseau de référent transit et un module de formation à Tourcoing.

Pour le SNAD CGT, la création du rôle « bureau de sortie » est une bonne chose mais pour autant la fiche de présentation de la DG ne fait pas mention des bureaux de passage qui sont pour certains (comme Sète) obligés de notifier les titres un à un dans Delta T, ce qui constitue un travail énorme.

Que va devenir la procédure de secours alors que l'impression du DocAcc sera supprimée ? Question posée à la DGTaxud, pas de réponse pour l'instant, la DG est en train de voir... La solution la plus simple est d'imprimer par l'opérateur toute la liasse de transit afin de l'envoyer au bureau lors des pannes informatiques...

Dans un monde idéal du coup ! L'impression des DocAcc n'est donc plus obligatoire mais fortement recommandée sous peine de voir son transit perturbé.

POINT 4 : MISE EN SERVICE DELTA I/E VOLET IMPORT

DELTA I/E est l'appliquatif qui va remplacer DELTA X et G, il va permettre à la DGDDI de se mettre en conformité avec le CDU (interconnexion des SI européens).

C'est un gros travail d'interconnexion entre les applicatifs pour les équipes du CID qui sont sur le développement de l'appliquatif alors que les instructions aux services sont encore en cours de rédaction.

Une diffusion du DAU en PDF, créée par la direction générale (au vu de sa disparition communautaire) a été envoyée aux opérateurs.

En juin, une formation à Tourcoing sera mise en place pour une manipulation du nouvel écran de veille, avec les anciens référents 2023 et les nouveaux.

Pour le SNAD CGT, quoiqu'en dise la direction générale (COMINT) DELTA I/E est une révolution, du fait des nouvelles méthodes de travail.

La période de transition va voir la multiplicité des écrans de veille, impacter les pôles gestion des procédures sur les conventions à mettre en place et à supprimer. En 2008, pour le passage de SOFI à DELTA, la DG avait lancé une campagne ergonomique sur 3 bureaux pilotes.

Il aura fallu demander en séance une copie du projet de PDF de la future déclaration en douane pour l'avoir !

Aujourd'hui avec 17 projets en cours, le SNAD CGT insiste sur la nécessité d'utiliser les outils de prévention primaire existants au MEFSIN : Une étude ergonomique est plus qu'urgente sur trois bureaux types (aérien, maritime et intérieur) avec l'ergonome, l'ISST et le médecin coordinateur du travail.

L'intersyndicale s'est associé à notre demande.

On ne peut plus accepter que les évolutions métiers se fassent sans les agents, sans reconnaissance, sans réelle formations en territoire. La dématérialisation ne doit pas être synonyme de perte de sens de travail et à terme de souffrances...

⇒ Moteur valeur et fret aérien ? Pas de changement il n'y aura pas de moteur valeur

La CGT demande le maintien des circuits verts dans DELTA I/E pour le ciblage et la connaissance de trafics.

Malheureusement, JCF2 n'était pas là pour en parler, notamment de l'analyse de risque.

POINT 7 : PLAN D'ACTION SUR LE DÉDOUANEMENT CENTRALISÉ NATIONAL

Après 7 ans de fonctionnement du DCN, la DG souhaite faire un retour d'expérience sur le dispositif décentralisé. Un état des lieux fait ressortir que le nombre de DCN (1150) correspond à 50% du trafic, c'est donc un essor important.

Pour autant, faute de ressources humaines, de pilotage clair et d'outillage, l'objectif d'un interlocuteur unique et centralisé n'a pas suffisamment fonctionné faute d'interconnexion entre les bureaux de déclaration et les bureaux de présentation.

Pour le SNAD CGT, le toilettage des DCN est une bonne chose, mais la question des sous effectifs dans les services est sous jacent.

C'est toute la politique du contrôle qu'il faut revoir. Pour nous, le cœur de métier c'est la marchandise et de fait sa présentation.

Beaucoup de schémas de dédouanement se superposent (DCN miroir) et cette reconquête du dédouanement se fait sans évaluation de l'impact sur l'activité des bureaux, de leur implantation et de leurs effectifs.

Le SNAD CGT exige le renforcement des bureaux de présentation, certains n'ont pas les moyens humains de faire les contrôles prescrits.

S'il s'agit d'une volonté de contrôler les flux e-commerce ou des produits industriels dédouanés dans un autre état membre, redonnons les moyens aux bureaux en territoire pour le faire !

Il faut que la DG ait une réflexion sur le reporting de l'activité des services qu'elle voit uniquement par le prisme du nombre de déclarations dans les bureaux de déclaration.

La CGT rappelle, comme lors des anciens GT, que l'activité des services s'évalue également dans les bureaux de présentation, et qu'une réflexion doit aussi avoir lieu sur la politique de gestion des contentieux suite à prescription.

À l'issue de ce groupe de travail, le SNAD CGT a fait 2 demandes :

⇒ **une nouvelle réunion bien avant le déploiement de DELTA I/E et en présence de JCF2 et Réseau ;**

⇒ **la mise en place, avant octobre 2024, d'une étude ergonomique sur des bureaux pilotes (aérien, maritime et intérieur) concernant DELTA I/E.**

Le GT s'est clos alors que deux points à l'ordre du jour (points 5 et 6), n'ont pu être discutés faute de temps, un prochain GT devrait être constitué.

Sur le point du SI Brexit :

Un bilan Brexit est en cours d'élaboration par la DI des Hauts de France. COMINT assure mettre en place très vite des réunions sur l'action économique et la politique du dédouanement futur (au vu des prochaines élections européennes...)

Notre priorité, c'est vous !