

Compte-rendu du C.H.S.C.T Spécial Aéroterrestre d'Île de France du 28 février 2017

Toutes les organisations syndicales représentatives à cette structure C.H.S étaient présentes à cette réunion, présidée par le D.I d'Île de France. Durant cette instance, le président de ce C.H.S a changé de costume, endossant celui de Président du Comité Technique d'Île de France.

En préambule, le président du C.H.C.T Spécial Aéroterrestre a voulu écarter des débats le sujet des agents P.N.N.T.

L'un de nos trois représentants élu à cette instance, référent P.N.N.T, est réintervenue lorsque le point 2 a été abordé.

Très rapidement dans le fil des débats, ce deuxième point à l'ordre du jour portant sur la réorganisation des services du Bourget a produit de nombreuses interventions de tous les participants. Toute la matinée, nous nous serions crus à un groupe de travail "Aéroterrestre" et non dans un CHS-CT, les 120 heures (prime de vol des navigants) et l'acquisition des hélicoptères (EC 135 ou 145) ayant mobilisé une bonne partie des débats. Le premier de ces deux points a même généré une interruption de séance à la demande des représentants, lesquels ont demandé à leur retour dans la salle de réunion au président de séance un engagement de l'administration à verser cette prime aux navigants dès lors que les conditions de fonctionnement ne leur permettraient pas d'assurer leur quota d'heures de vol, mais aussi à traiter le sort des agents de la BCMA à l'occasion du prochain Comité Technique local.

En réponse, le D.I d'Île de France a rétorqué qu'il ne pouvait s'engager sur la question des 120 heures, mais qu'elle serait toutefois abordée lors du prochain Comité Technique local, à l'instar du sort des Personnels Non Navigants Techniques "avion". La secrétaire de séance au titre de l'administration a été invitée à mentionner ces deux requêtes syndicales sur le corps du procès-verbal de cette séance. **La CFDT Douane veillera à la bonne application de ces consignes.**

Point 1 : Approbation du procès verbal du C.H.S.C.T-S du 24 novembre 2016

Adopté à l'unanimité.

Point 2 : Réorganisation de la B.S.A.T. et de la C.C.R : Lorsque l'administration accorde un traitement différencié aux agents restructurés !

Un CT interrégional consacré à l'accompagnement social se tiendra le 30 mars prochain. Un document de travail pour les agents pouvant prétendre à l'indemnité de restructuration nous a été remis. **Au sein de la BSAT, seuls les personnels navigants disposant d'une qualification technique ("QT") "avion" seront restructurés.** Pour la CFDT Douane, il est scandaleux que les personnels "sol" (P.N.N.T) ayant une QT avion ne soient pas concernés par cette instance. Nous avons interpellé à ce sujet le directeur interrégional ainsi que le chef du pôle GRH et la Cheffe de la Cellule de Contrôle et de Gestion (C.C.G), responsable du référentiel des effectifs de la DI. Leurs réponses ont été unanimes : la BCMA relève de la DI Île de France uniquement dans sa partie comptable (*suivi de carrière et paie*) et en aucun cas dans sa partie gestion opérationnelle, laquelle relève du bureau DG B2. Par conséquent, c'est le C.T propre aux personnels de la D.G qui devra aborder les mesures de restructuration des personnels de la B.C.M.A, **mais quand ?**

Aucun représentant de l'administration y compris l'adjoint aux questions aéromaritimes du chef du bureau B2 n'a pu apporter une réponse. D'où notre question, la BCMA existe-t-elle administrativement, et quelle importance notre direction générale accorde-t-elle au sort qui attend ces personnels ?

Notre représentant B.C.M.A a démontré que la gestion de ces agents relève de l'incohérence, et a cité à titre d'exemple le cas d'un agent dont la titularisation a été traitée directement par une CAP Centrale sans passer par la case CAPL !

Sur les futurs effectifs de la B.S.A.T, le Plafond Autorisé d'Emplois (P.A.E) sera ramené au niveau de la composante hélico. Quant au PAE de la BCMA Dugny, inexistant à ce jour, il sera aligné à l'identique sur celui de l'échelon du Havre; soit 3 B1 et 2 B2.

A noter une montée en puissance de Lann Bihoué (*Lorient*), base pour laquelle la majorité des personnels navigants avion de la BSAT (*7/8 agents*) ont demandé en mutation afin de voler sur les derniers F406 avant leur qualification sur B350. La maintenance du F406 (*phase 3 et 6*) serait sous-traitée dans le but de soulager les agents de la maintenance sur place.

Au sujet des locaux, la reconduction du bail au Bourget semble la plus plausible. En effet, la société Dassault a renoncé à reprendre la partie du hangar. Il reste à renégocier la durée du bail et son montant. A l'issue, d'importants travaux seront à effectuer par la D.I pour respecter la norme "FRA 145".

En cas d'échec des négociations, il resterait un plan B dans un hangar géré par ADP au Bourget et un plan C (*peu probable*) sur Creil. Cette dernière option nous surprend fortement, le D.I d'Île de France, à l'occasion de diverses instances, ayant justifié son élimination par le fait que la base de Creil, abandonnée par l'Armée de l'Air, ne dispose pas des structures techniques suffisantes afin de recevoir nos aéronefs (*services de secours, personnels utiles au fonctionnement de la base..*) En outre, les collègues intéressés pour se délocaliser sur Creil se comptent sur les doigts de la moitié d'une main !

Quant à la C.C.R, celle-ci sera prochainement dissoute, et son effectif sera ramené à zéro. Les agents auront le choix d'intégrer la D.R.D à Ivry ou à Lyon.

Pour la CFDT Douane, ces conditions sont loin d'être satisfaisantes dans la mesure où la nouvelle application "P.P.V" utilisée aux fins de ciblage des avions privés par les agents de la C.C.R ne sera pas fonctionnelle avant le second semestre 2017. Ainsi, malgré les assurances répétées du D.I d'Île de France, les collègues de la C.C.R ne pourront même pas continuer à pratiquer leur métier en intégrant la D.R.D (*cellule D3C*), alors que les résultats contentieux de leur cellule de ciblage ont explosé sur les deux dernières années. Nos collègues ne considèrent pas seulement leur restructuration à travers les effets indemnitaires auxquels ils pourront prétendre, mais également à travers la perte d'un métier unique en Douane qui leur apportait une motivation certaine, et qui avait une réelle utilité pour les services annexes !

Point 3 : Budget 2017 – Actions à financer

Ces actions sont reprises dans le tableau ci-dessous.

| Dépenses | SMS | BCMA | BSA | CLI/CC | CIHD / CIAD | Prix TTC : |
|--|-----|-------------------|-------------------|-----------------|-------------------|-------------------|
| Terminal pour poste de travailleur isolé | | | | 226,68 € | | 226,68 € |
| 4 blousons 4 sacs de déplacement 4 garrots | | | 1 441,06 € | | | 1 441,06 € |
| 2 bras double écran (Hyerès) | | | | | 766,49 € | 766,49 € |
| 4 bras double écran (le Havre) | | 1524,48 | | | | 1 524,48 € |
| 4 paires de lunettes | | | 392,00 € | | | 392,00 € |
| 4 valises cabines | | | | | 632,33 € | 632,33 € |
| 4 sacs pilote | | | | | 262,20 € | 262,20 € |
| 1 climatiseur mobile (Hyerès) | | Achat reporté | | | | Achat reporté |
| Lunettes de protection (Lorient) | | 946,80 € | | | | 946,80 € |
| Lunettes de protection (Martinique) | | 616,80 € | | | | 616,80 € |
| Couteaux et cutter de sécurité | | 376,80 € | | | | 376,80 € |
| Total dépenses : | | 3 464,88 € | 1 833,06 € | 226,68 € | 1 661,02 € | 7 185,64 € |

Point 4 : Programmation d'une visite de sites en CHSCT : Les nouveaux camions enfin commandés !

Le renouvellement des camions S.M.S a été enfin confirmé par le D.I d'Île de France. Dans le cadre de ce C.H.S.C.T, une visite d'un camion S.M.S sera prévue dans le courant de l'année.

Point 5 : Evolution du C.L.I en C.O.D.T : Les renforts arrivent et les collègues vont enfin respirer il était temps !!

Quant au CLI, bientôt transformé en C.O.D.T, les collègues se sont installés au Vitalys, et sept stagiaires viennent de les rejoindre afin de les renforcer. Le C.O.D.T francilien gèrera les unités terrestres des D.I du Centre et de Nantes. Ceci se fera lorsque le C.O.D Maritime (C.O.D.M) de Nantes entrera en service. Il était temps, car les conditions de travail étaient devenues insupportables ! (voir point 7)

Les normes de communication I.N.P.T n'étant pas effectives avant 2019, le C.O.D.T d'Île de France fonctionnera entretemps en "moyen régime", mais la charge de travail sera déjà durant cette période transitoire très conséquente. Les collègues stagiaires vont dans un premier temps suivre une formation "C.L.I", afin de renforcer au plus vite leurs collègues en place.

Point 6 : Présentation des registres

Signalement de dysfonctionnement du tableau électrique du chauffage du hangar à Hyères (toujours en cours). Les autres sujets ont été traités.

Point 7 : Fiches de signalement R.P.S : Le bien-être au travail une nouvelle fois remis en cause !

* Fiche de signalement du CLI : Le personnel signale un mal-être au travail dû à un manque de personnel et de nombreuses vacations nocturnes en solitaire. (voir point 5)

* Fiche de signalement de la CIAD :

L'agent signale un abus de pouvoir et un harcèlement moral de son supérieur. La situation est très tendue entre ces deux pilotes. Il est demandé par l'intermédiaire de l'adjoint du chef du bureau DG B2 que l'agent consulte au plus vite le médecin de prévention local, voir même qu'en cas d'urgence, le pôle G.R.H de l'Île de France le convoque auprès du médecin de prévention à Paris, Dr SIMONOT.

Nous rappelons que toutes les fiches de signalement émises par les collègues doivent systématiquement être communiquées au C.H.S.C.T, quels que soient les services concernés. La CFDT Douane sera vigilante sur ce point, et saura interpeller la direction générale et nos autorités ministérielles en cas de manquement.

- Ont siégé à cette instance : Bruno JANKOWSKI (S.M.S), Franck BLANDIN (B.C.M.A) & Odile MONLOUIS (C.L.I).