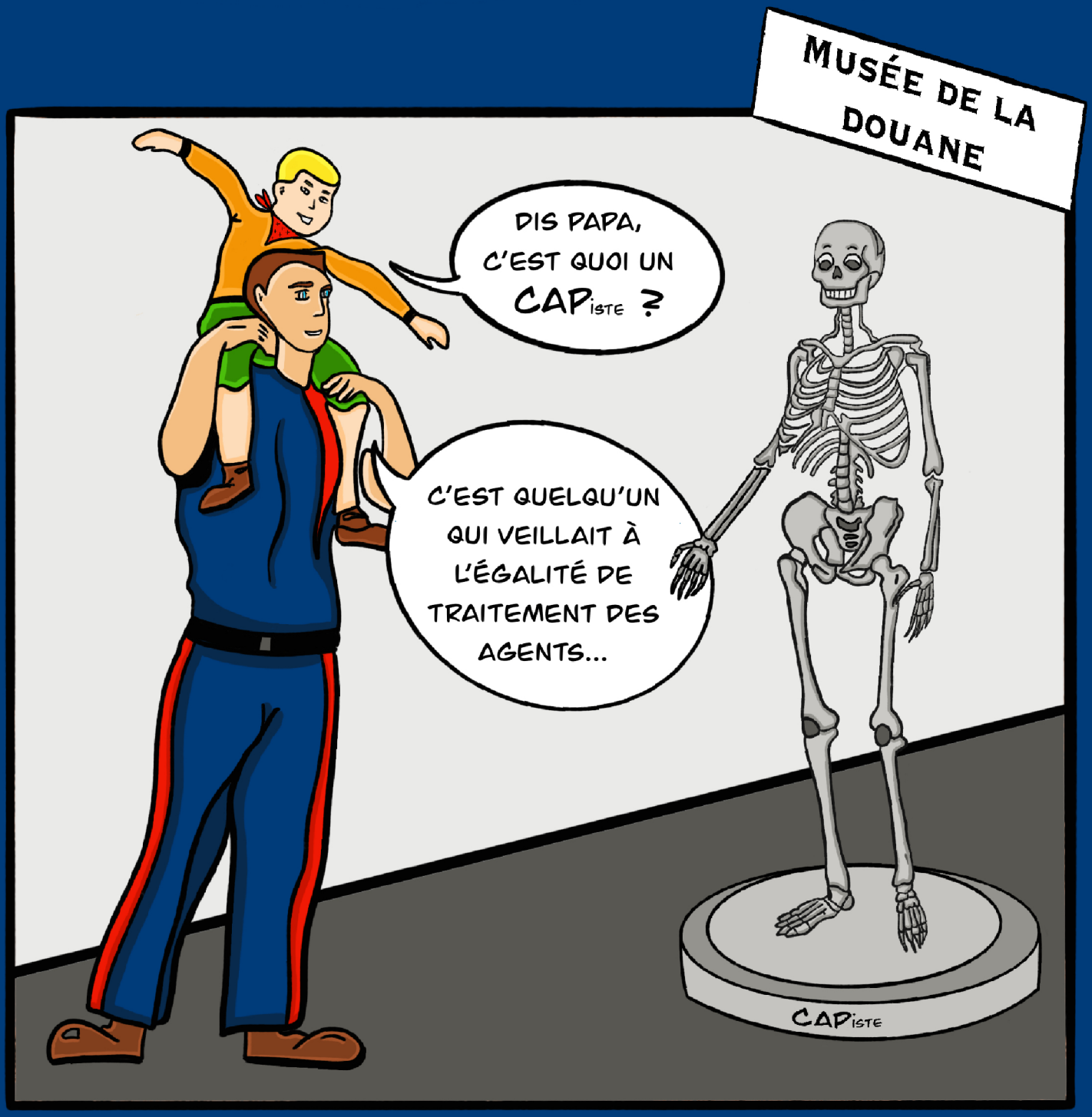
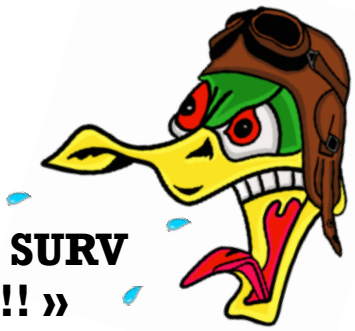
Solid AIR
DOUANES Paris-Aéroports



Disparition des CAP Mutations & Promotions

ACTUALITÉS LOCALES

ROISSY



Redéploiement des agents SURV « COUACS EN STOCK !! »

En raison de la baisse d'activité aéroportuaire, depuis mi-août une quarantaine d'agents de la branche surveillance de notre direction a été redéployée en province et une centaine en Ile-de-France et dans l'Oise.

Après le gag de la réouverture, refermeture, réouverture, puis refermeture… du terminal 2C, de nouveaux couacs ont eu lieu dans la gestion de ce redéploiement !

Ainsi au terminal 2BD et au terminal 1, on laisse jusqu'au dernier moment les agents dans l'incertitude vis-à-vis de leur cote de service, avec des recotations multiples et au dernier moment ! En outre, les agents alternent leurs vacations dans plusieurs brigades différentes d'Ile-de-France ou de l'Oise et parfois même dans d'autres brigades de l'aéroport, ce qui rend leur planning parfois difficile à suivre. Sans compter qu'ils passent parfois plus de temps en voiture pour se rendre sur leur lieu de contrôle qu'à effectuer des contrôles…

Dernier couac en date, la problématique sécuritaire au terminal 2BD.

À partir de la mi-septembre, les collègues devaient s'armer au T2C, contraints de traverser ainsi les zones publiques, parfois seuls, en uniforme et non armés. Si cette problématique est depuis réglée suite à interventions syndicales, l'effectif coté pour la mission du gardiennage d'armes demeure insuffisant. En effet à 2 ou 3, l'on ne peut circuler ET exercer les missions en sécurité. Par exemple on ne peut s'armer en toute sécurité depuis la taxation vers le local d'armes : si 2 collègues vont s'armer, il y en a un qui reste dans la taxation, et inversement. Idem pour se rendre aux toilettes ou à la cantine : si un collègue veut s'y rendre, il ne peut y aller que seul, ou alors s'il y va accompagné, le 3e collègue est laissé seul à la taxation.

Sachant que l'effectif minimum adéquat est de 4, il est scandaleux de faire prendre de tels risques aux agents, qui plus est dans une période ou le plan VIGIPIRATE a été relevé au niveau « urgence attentat » !

Ce grave problème de sécurité démontre la déconnexion d'une partie de notre direction avec les réalités du terrain, ainsi qu'une fois encore, le peu de considération que cette dernière nous accorde !

Fort heureusement, tout n'est pas négatif. Nombre de nos remarques et revendications sont entendues, à l'image du redéploiement sur le fret, programmé pour le mois de décembre. Mais il est dommage que leur bon sens ait besoin d'être explicité et rappelé ici et là…

VIGIPIRATE

VIGIPIRATE SECURITE RENFORCEE RISQUE ATTENTAT

VIGIPIRATE URGENCE ATTENTAT

ORLY

Fusion BSE Pistes/ BSE Fret Périphérie
Création de la BSEOI « MON PRECIEUX !! »

Notre Directeur Interrégional (DI) projette de fusionner les Brigades de Surveillance Extérieure (BSE) Pistes et Fret & Périphérie. Cette nouvelle brigade, la Brigade de Surveillance Extérieure d'Orly Intervention (BSEOI), fonctionnerait en vacations 6h-16h et 14h-24h, soit une durée de 10 heures. Ce projet signifie donc une attaque INADMISSIBLE du protocole de 1982, actualisé en 2002, qui permet d'effectuer des vacations en 12h ! La réalisation de ce projet engendrerait ainsi des difficultés aux agents des deux brigades restructurées aussi bien au niveau des horaires (vacations supplémentaires à effectuer du fait du passage aux 10 heures, problème des transports en commun aux heures de prise et de fin de service), qu'au niveau financier (déplacements supplémentaires à effectuer, forte baisse des heures de nuit).

Nous l'avons bien compris, notre directeur mènera ce projet à terme coûte que coûte, et ce au mépris de ses agents qui ont exprimé leur mal-être ! C'est son projet, son jouet, son précieux ! On voit bien une fois de plus ici l'estime que notre directeur porte à ses agents !

MASSE

Le SCANDALE de la Masse

Il y a peu, les locataires de la Masse de Tremblay 1 & 2, Limeil Brévannes et Sarcelles ont reçu un courrier qui a fait l'effet d'un véritable coup de Masse (jeu de mot douteux qui prêterait à sourire si la situation n'était pas si dramatique). En effet, les conventions de réservation signées entre la Masse des douanes et les bailleurs sociaux des logements de ces cités sont (ou arrivent) à leur terme sans qu'aucun renouvellement n'ait été conclu.

Conséquence, ça n'est pas moins de 60 douaniers logés en chambres de célibataire qui vont se retrouver à la rue dès juin 2021 et 20 appartements familiaux qui vont être rendus.

Même si pour les locataires de logements familiaux, le danger semble moins imminent, la situation n'en reste pas moins préoccupante car la Masse n'assurant plus son rôle d' « intermédiation », les loyers vont augmenter de manière drastique...

DOSSIER SPÉCIAL

! Place à l'arbitraire !

Comme vous pourrez le constater, le « droit de regard » des représentants est tout bonnement supprimé !!! Laissant le sort de l'agent entièrement aux mains de l'administration qui l'appréciera sur la base de critère disons plutôt « flous » …

Promotions

		Jusqu'en 2020	Dès 2021
Cadre		**Commissions Administratives Paritaires** (C.A.P.)	**Lignes Directrices de Gestion** (L.D.G.)
Inscription pour les tableaux d'avancement (TA)		**NON** (intégration automatique)	**OUI** (obligatoire)
Droit de regard de la représentation du personnel		**OUI**	**NON**
Critères de sélection	**Principal**	**Ancienneté**	**« Mérite »**
	Subsidiaire	**Ancienneté Douanes**	**« Valeur »** **« acquis de l'expérience »** **« Mobilité »** (notions floues car non précisées !)
Écartement : Droit à recours		**OUI, 2 fois :** **- d'abord en C.A.P. Locales** **- ensuite en C.A.P. Nationales**	**NON** **Une éventuelle instance de médiation… pas avant 2023 !**
Restitution des échanges		**OUI** (via procès-verbal vérifié par la représentation du personnel)	**NON** (ou alors via compte-rendu que ne peut pas vérifier la représentation du personnel)

Plus d'informations et dossier complet sur www.solidaires-douanes.org/Guide-mutation

DISPARITION DES CAP MUTATIONS & PROMOTIONS

Mutations

	Jusqu'en 2019	Ce qui change en 2020	Ce qui change en 2021
	~~**Étude/vérification en CAP, droit de regard des élus**~~	**SUPPRIMÉ DÈS 2020 !**	
	~~**Tableau de classement :** publié, transparent~~	**SUPPRIMÉ DÈS 2020 !** Opacité, vérification du classement impossible (0 mention de points)	
	~~**Radiation :** possible, sans limitation~~	**SUPPRIMÉE DÈS 2020 !**	
	~~**Demandes d'inscription hors-période**~~	**SUPPRIMÉES DÈS 2020 !**	
	~~**Choix de résidences :** illimité~~	**SUPPRIMÉ DÈS 2020 !** plafond maximum : ~~5~~ ~~10~~ 20 !	
	~~**Campagnes d'inscription :** 3 fois/an → en décembre année N-1 → en février/mars année N → en septembre année N~~	**DIMINUÉ DÈS 2020 !** **En 2020 :** 1 fois/an → du 17 février au 24 mars (pour le tour du 01/09/20)	**À partir de 2021 :** 2 fois/12 mois → en septembre N-1 (pour 1er tour du 01/03) → en février année N (pour 2ème tour du 01/09)
	~~**Nombre de tours de mutations :** 2 fois/an : → le 01/09 année N → le 31/12 année N~~	**En 2020 :** 1 fois/an seul tour du 01/09/2020	**À partir de 2021 :** 2 fois/12 mois → 1er tour le 01/03 → 2d tour le 01/09
min 2 ans	**Durée minimale dans la résidence**		**EXIGÉE EN 2021 !** ~~3 ans~~ **2 ans minimum !** Sauf pour les priorités légales : rapprochement conjoint (RC), originaires Outre-mer (CIMM), etc, suite à interventions de SOLIDAIRES ! **3 ans pour les encadrants** A/A+ chefs de service ou adjoints, **5 ans pour spécialistes et ODJ** 0 exception (ni prioritaires ni pour enquêtes)
max 7 ans	**Durée maximale dans la résidence**		**EXIGÉE ICI ET LÀ EN 2021 !** ~~5 ans~~ **7 à 10 ans max !** SMS, BSM, chefs de service (cat A), formateurs permanents, raffineries, oléoducs
	Priorités	**Nouvelle priorité légale restructurations** (art 62 bis, distinct des suppressions de poste)	**Nouvelles priorités subsidiaires :** proche aidant handicap, rapprochement d'enfant (revendications SOLIDAIRES)

… Ajouté à cela, la multiplication des postes à profil, autant dire que les demandes de mutation vont être réduites drastiquement sans aucune possibilité (ou presque) de contrôle des représentants du personnel et donc de recours pour les agents lésés.

EDITO

Le 9 octobre dernier, des agents de Paris Aéroport (ex ADP) ont manifesté contre le versement de dividendes par ce groupe à ses actionnaires, dans le contexte de l'effondrement du trafic aérien dû à la crise COVID. Il est clair que cette crise a bouleversé l'activité aéroportuaire. Paris Aéroport considère même qu'il faudra attendre 2022 ou 2023 pour revenir à la situation d'avant la pandémie. Il est probable que rien ne sera plus comme avant tant qu'un traitement ou un vaccin n'aura pas été trouvé.
Mais après ? Sommes-nous si sûrs que les vols reprendront comme si rien n'avait été, ou cette pandémie n'est-elle que la première étape d'une crise profonde et durable de ce secteur ?

Si brutal que soit ce choc, il n'était pourtant pas si inattendu... Depuis plusieurs années, des médecins, épidémiologistes et biologistes alertaient sur le risque accrue d'une pandémie. Certes, l'agent vecteur, le virus SARS-CoV2 n'a pas été découvert avant la toute fin décembre 2019, mais le risque énorme d'un virus respiratoire ou d'une bactérie devenue résistante aux antibiotiques, par exemple, est connu depuis longtemps. À ce titre, les épidémies virales de SRAS (Syndrome Respiratoire Aiguë Sévère, 2003), H1N1 (grippe, 2009), MERS (2013) ou Ebola (2014), bien que n'ayant pas dégénéré en pandémies, auraient dû être des alertes. D'autant que dans presque tous ces cas (sauf Ebola) l'agent pathogène était un coronavirus. Mais c'est le contraire qui s'est produit, et, peut-être justement parce que ces cas n'ont pas dégénéré en pandémies, les pouvoirs politiques français n'ont rien anticipé, allant même, quelque temps avant la crise, jusqu'à supprimer des stocks de masques ou des crédits à la recherche sur les Coronavirus. Il est vrai que la prévention coûte cher, du moins jusqu'à ce que le drame arrive...

Mais les pandémies sont loin d'être le seul obstacle à un développement infini du transport aérien. Tout le monde le sait, les avions volent au kérosène ou à d'autres sous-produits de la distillation du pétrole. Or l'avenir du pétrole est tout sauf radieux. Que le fameux pic de production pétrolière ait été atteint ou pas, le pétrole et ses dérivés sont de plus en plus onéreux, à cause d'un coût de production de plus en plus élevé, et ça ne changera pas. On peut toujours découvrir de nouveaux gisements, mais ils sont de plus en plus réduits et de plus en plus chers à exploiter. Il s'agit de champs pétrolifères très profonds, souvent en off-shore ou dans des endroits difficiles à atteindre. Quant à la transformation des sables bitumineux, outre son coût environnemental exorbitant, il s'agit d'une industrie tellement peu rentable que la moindre baisse conjoncturelle du prix du baril de brut suffit à la mettre en faillite.

L'AVENIR DU TRANSPORT AÉRIEN

Ce n'est pas pour rien que le transport ferroviaire est remis au goût du jour. Outre le transport nocturne de voyageurs à l'échelle continentale, le transport de marchandises de fret par ce vecteur va faire l'objet d'enjeux géopolitiques croissants dans les années à venir (cf. Les nouvelles routes de la soie, où la Chine négocie le financement de lignes à grande vitesse en Europe centrale en échange d'une libre-circulation des marchandises transportées).

L'avenir du transport aérien est donc extrêmement sombre. Il est déjà sous perfusion de subventions et l'État ne pourra pas le financer sans fin, que ce soit par la détaxation des carburants ou de multiples aides à toute échelle, d'autant que son impact environnemental sera de plus en plus insupportable pour les nouvelles générations. Quant à attendre le miracle technologique d'un avion "vert" et aussi efficace que les appareils actuels, c'est selon toute probabilité une illusion. Pour être lapidaire, aujourd'hui, soit un avion est propre soit il est efficace. Il n'y a absolument pas l'équivalent de la voiture électrique ou à hydrogène dans le secteur aérien. L'avion solaire existe mais il lui faut l'envergure d'un A-380 pour transporter une personne, à une vitesse très réduite. Les limites de puissance des énergies alternatives ont tout simplement été atteintes dans l'aviation.

Il pourrait sembler étonnant que nous, qui travaillons sur les aéroports du Bourget, d'Orly et de Roissy, dressions un tel constat, semblant au passage valider la décision de notre hiérarchie de redéployer une partie de nos collègues de la Surveillance sur des vecteurs routiers ou ferroviaires. Mais à court terme, cette réduction du trafic nous permet d'augmenter notre taux de contrôle physique (jusqu'alors d'environ 1 pour 1000) et donc de sécuriser davantage les flux. Et puis nous avons ce devoir de réflexion sur le long terme. Aujourd'hui, alors que le rythme d'apparition des nouvelles pandémies augmente et que certains pronostiquent la fin du pétrole d'ici une décennie, qui peut dire que dans 30 ans nous travailleront encore en aéroport ? Bien ou mal, c'est un fait, qui rend d'autant plus ridicule certains projets comme la privatisation d'Aéroport de Paris ou le "CDG Express" et ses travaux perturbant le quotidien des usagers des transports en commun et dilapidant un argent public qui serait plus utile dans la rénovation du RER B, par exemple. Un marin ne peut pas arrêter une tempête, mais il peut l'étaler. De même, nous ne pourrons pas sauver le secteur aérien, mais la douane a-elle attendu l'invention de l'aviation pour exister?

Ce qui compte aujourd'hui, pour faire face à cette crise, c'est avoir une administration des douanes solide, capable de relever les défis de demain, comme elle l'a fait au printemps dernier, comme elle l'a toujours fait. Assez de perpétuelles redéfinitions des périmètres, des missions, des implantations, qui nous fragilisent, assez de règles de gestion mal inspirées du secteur privé, en total inadéquation avec l'intérêt général que nous voulons défendre, assez de la destruction préméditée de notre administration.

On n'affronte pas la tempête sur une épave. Les politiques qui veulent nous réduire à l'état de rafiot seront demain comptables des conséquences de leurs choix funestes et idiots, comme ils le sont déjà pour ce qu'ils ont fait à la santé, à l'école, aux transports publics et à tout ce qui permet la vie en commun.

VOS REPRESENTANTS

Coordination DIPA		
Yannick DEVERGNAS	BSE Le Bourget	Délégué Interrégionnal
Fabien MILIN	UDD Nuit	Délégué Interrégionnal

Section Roissy – Le Bourget		
Guillaume QUEROMES	Bureau Panalpina	Secrétaire de section
Julien GERVOIS	BSE T2F	Secrétaire de section
Jérôme BECUWE	UDD Nuit	Secrétaire adjoint DRF
Jérôme BASSOUL	UDD Nuit	Secrétaire adjoint DRF
Frédéric BULLET	BSE Le Bourget	Secrétaire adjoint DRV
Guillaume ESPAGNOL	BSE T2F	Secrétaire adjoint DRV
Benoit BAZIER	UDD Nuit	Trésorier
Nathalie DEL RIO PULIDO	UDD Nuit	Trésorière adjointe

Section Orly		
Jean Luc CAMBIGUE	BSE Orly 4	Secrétaire de section
Patrice VANDERKELEN	BSE Pistes	Secrétaire de section
Ludovic CHARPENTIER	BSE Fret et périphérie	Secrétaire adjoint
Abdelnacer KHALDI	BSE Orly 3	Secrétaire adjoint
Anne-Sophie LESAGE	BSE Orly 4	Secrétaire adjoint
Christophe CHEVALIER	POC Orly	Trésorier
Ludovic DERGELET	BSE Pistes	Trésorier adjoint

SOLIDAIRES Douanes
Boite 56
93 Bis rue de Montreuil
75011 PARIS
tel. 01 73 73 12 50

Journal de Section DIPA
Automne 2020