

Réorg de Nantes Bretagne Après le diagnostic bidon, l'heure des vrais comptes a sonné !

2020. Une année que personne n'oubliera, surtout pas les postiers et les postières, passés en un tournemain de « derniers de cordée » à « petites mains » devenues indispensables au fonctionnement du pays face à la pandémie. C'est ainsi que nos dirigeants – nationaux et locaux – n'ont eu de cesse d'exalter le sens du devoir des postier-es. Au risque parfois de s'étrangler, ils ont même réussi à chanter les louanges du service public... Dans le même temps, la SA la Poste n'a jamais perdu de vue ses objectifs financiers : l'organisation du travail des facteurs a été remodelée 4 fois, des milliers de cdd et d'intérimaires jetés sur le carreau...

2021. Alors que la pandémie de covid-19 fait toujours rage, quelle a été la reconnaissance de la Poste vis-à-vis de ses agents : pas de prime d'intéressement, pour le moment pas de prime covid en 2021, une prime d'équipe pour 2020 qui se trouve amputée pour beaucoup d'agents... Bien plus, sur le terrain de l'emploi, un rouleau compresseur s'est mis en marche, avec près de 1000 réorganisations sur toute la France. Alors qu'il est de bon ton d'affirmer au sommet de l'Etat que tout sera fait pour sauvegarder le maximum d'emploi suite à la crise sanitaire, la principale entreprise à capitaux publics enclenche ce qui s'apparente à un plan social, qui se déroule pour le moment à bas-bruit... Jusqu'à quand ?

● Nantes-Bretagne n'en finit pas de muer

Après avoir délocalisé le cédex et les collectes, tout en engageant des travaux et un déménagement, une réorganisation a été annoncée au début de l'année de façon inopinée, avec pour objectif une mise en place à la fin du mois de juillet. Le verdict du diagnostic est tombé le 6 avril dernier : - 10,65 PT, pour se transformer en fait en - 7 tournées. Mais revenons en quelques points sur les éléments du diagnostic à partir desquels la direction justifie sa décision de supprimer 7 tournées à Nantes-Bretagne.

● Hold-up à la RP

La direction locale a présenté le 5 avril dernier le diagnostic de l'organisation actuelle, avec une projection sur l'année en cours du trafic à venir.

C'est ainsi que nous sont récupérées 4 minutes par agents sur l'ensemble de la distribution du fait du nouvel agencement de la cabine. Eh oui rendez-vous compte, ces 4 minutes que l'employeur octroyait généreusement aux facteurs chaque jour ! Que de largesses indûment accordées qu'il faut à tout prix récupérer... Car selon le directeur, maintenant un facteur ne met plus que 30 secondes pour aller récupérer ses recommandés puisque la cabine est tout près... Cette mesquinerie pourrait paraître anecdotique, si elle n'aboutissait, selon leurs calculs, à permettre la suppression de 0,67 position de travail.



Poursuivant dans cette logique, la direction de Nantes-Bretagne n'a pas reconnu le temps imparti à différentes tâches. Ainsi 5 minutes aller/retour sont attribuées aux facteurs qui utilisent un vélo pour aller le chercher au garage et en revenir après la tournée... Or chacun sait que c'est plus du double du temps qu'il faut en réalité. Seulement 5 mn pour la prise en charge et la préparation des objets spéciaux, alors qu'un nouveau processus de travail se met en place (socle) qui complique les choses, qu'il faut aller chercher ses recommandés à 2 endroits différents... Les chronomètres ont-ils été égarés pendant le déménagement ? Il en va de même pour « les hauts-le-pied aller-retour » qui sont sous-estimés. Pour les tournées vélos qui sont faites à pied, mais calculées pour être faites en vélo. Pour seule réponse la direction prévoit de faire passer le plus d'agents possible en distribution vélo. A **Sud Ptt** nous dénonçons cette gestion autoritaire et faisons valoir que le choix du mode de locomotion par les agents est pour eux une question de bien-être au travail, surtout quand on connaît la dangerosité du VAE.

Sud Ptt a toujours mis en lumière que l'évaluation de la charge de travail des facteurs était sous-évaluée par rapport au travail réel, c'est notamment le cas des travaux intérieurs, qui sont de l'avis des agents tout à fait minimisés en terme de temps imparti. Le problème se pose aussi par rapport à l'extension des parcours et à l'augmentation des points de remise. Face à nos objections, nombreuses et étayées par des faits, susceptibles – en théorie – de maintenir le plus possible d'emplois, le directeur de Nantes-Bretagne n'oppose que des fins de non-recevoir, justifiant son diagnostic par les heures de rentrée des facteurs et la nécessaire productivité qui découlerait de la baisse du trafic.

Donc à mots couverts la direction nous dit que : le diagnostic ne peut pas tenir compte de tous ces éléments car nous avons des objectifs de productivité. Dit encore autrement, c'est bien la preuve, si besoin en était, que ce sont les normes de cadence qui sont ajustées aux « nécessaires » suppressions de positions de travail (PT) et non l'inverse. L'exemple récent du passage de 1,30 à 1,12 minute pour la distribution d'un recommandé en est la confirmation : la Poste ne cherche qu'à légitimer par des comptages pseudo-scientifiques la suppression massive d'emplois dans tous ses services.

● Une baisse en trompe l'oeil

Une partie de la suppression des positions de travail à Nantes-Bretagne découle de la dérivation de l'essentiel des colis vers la PPDC multi-flux. Rappelons que ce n'est pas une demande des agents, puisque nous distribuons des colis depuis 4 ans et que nous avons adapté notre travail en fonction. La distribution de colis par les facteurs aurait pu - de façon mesurée - compenser la baisse du trafic courrier. Mais en fait non : la Poste préfère gérer le développement du colis par d'autres moyens ; notamment la sous-traitance, plutôt que d'assurer le maintien d'emplois de facteurs.

D'où la question : est-ce qu'on supprime des PT suite au départ des colis ou ceux-ci ont-ils été enlevés pour permettre la suppression de ces PT et le développement de la sous-traitance ?

La direction a livré de nombreux indicateurs sur la baisse du trafic depuis 2018, et celle qui est projetée sur l'année à venir. Remarquons d'emblée que la baisse observée, si elle n'est pas contestable, a aussi un caractère exceptionnel du fait de la pandémie de covid 19, qui a torpillé le trafic courrier en 2020. Il faut aussi observer que cette baisse du trafic s'inscrit dans la nouvelle organisation de septembre 2020 qui a consacré le samedi sur 2 travaillé.

En effet, là est sans doute l'arnaque majeure de toutes ces données autour de la baisse du trafic : elles reposent sur des tournées calculées sur 42h (6 jours), alors que les tournées ne se font désormais plus sur une base de 42h : en effet nous passons l'essentiel du trafic du lundi au vendredi (5 jours), et le samedi travaillé nous couvrons un périmètre plus large en distribuant moins de produits. En prenant l'exemple du TCD, la baisse moyenne du trafic journalier de 30% sur une base de 6 jours se ramène en fait à une baisse d'environ 20% si on l'a ramène à une base de 5 jours. Idem pour le trafic moyen journalier.



Pour *Sud* il va sans dire que le diagnostic est tout autre : les choses ne peuvent en rester là !!!

● **Le nombre de 7 QL supprimées constitue une véritable saignée que Nantes-Bretagne n'a pas connu depuis plus de dix ans !** ● **Portons la reconnaissance du *travail réel* que nous effectuons et la richesse de nos métiers !** ● **Exigeons de véritables négociations *honnêtes* et *loyales* qui permettent à la fois de défendre nos emplois et nos conditions de travail !**

Rejoignons la mobilisation du 18 mai prochain pour porter les revendications de Nantes-Bretagne !