



Fédération des Activités Postales et de Télécommunications

CGT FAPT 75 AUTO

67 rue Turbigo - 75139 PARIS CEDEX 03
Tél : 01 44 78 53 72 - Fax : 01 44 78 53 50
e.mail : sa75cgtptt@wanadoo.fr

L'ESPRIT DU MARAIS

KASPAR : APRÈS LE GRAND DÉBALLAGE LE GRAND HABILLAGE...

La commission « KASPAR » a rendu son rapport. Actuellement, les directions des DOT en présentent une synthèse aux organisations syndicales lors de CDSP avant d'être démultiplié dans les semaines à venir aux postiers(ères).

Pour mémoire, il aura fallu que la presse s'émeuve des deux suicides de nos collègues en Bretagne et que l'image de l'Entreprise soit sérieusement écornée dans les médias pour que notre président daigne enfin cesser de faire l'autruche. Pourtant tous les signaux sociaux étaient au rouge depuis bien longtemps.

- Dénonciation des organisations syndicales, notamment la CGT, quant à la grave détérioration du dialogue social et des conditions de travail dans les services.
- Lettre d'alerte du syndicat des médecins de prévention de la poste.
- Nombreux suicides de postiers liés à leur travail mais non reconnu par l'Entreprise.

Bien sur que JPB savait, les directeurs aussi, mais gagner des gains de productivité de 3,4 % par an était plus important que quelques vies. Alors ils ont foncé et peu importe les dégâts collatéraux.

Quels enseignements peut-on tirer de ce rapport ?

Il est une vraie caution pour le président de La Poste. Il ne remet à aucun moment en cause les réorganisations et ses cortèges de suppressions d'emplois qui sont indispensables, selon notre PDG, afin de poursuivre la mutation de la Poste. **Mais pouvait-il en être autrement ?**

Tout d'abord et en premier lieu, ils ont pris les postiers pour des cons. La commission n'avait rien d'indépendant puisque Jean Kaspar (*ancien secrétaire général de la CFDT*) est une grande connaissance de « JPB ». Ils se côtoient dans des cercles de réflexions ou autre observatoire social et ont des intérêts en commun. Jean Kaspar dirige en outre sa propre société de conseils aux entreprises. Le décor était planté...

La synthèse nationale du dialogue local a été faite par le cabinet IDRH qui a à sa tête un dirigeant du MEDEF et autour de J. Kaspar, il y avait le DRH du groupe et les trois directeurs généraux du Courrier, de l'Enseigne et du directoire de la Banque Postale. Que du beau monde intègre...

12.000 réunions, 125.000 agents participants, cinq mois de discussions : POUR QUOI FAIRE ??

La Poste pense qu'en expliquant un peu plus sa stratégie et ses « indispensables » réorganisations les Postiers vont comprendre que ce qui détériore leur travail et leur pourri la vie EST BON POUR EUX. Ainsi nous accepterons de bon cœur cette politique. **Plus d'explications c'était donc la solution...**

Le président Bailly annonce, qu'aucun postier ne pourra subir plus d'une réorganisation sur une durée de 2 ans (*actuellement 18 mois*) et limiter l'éloignement géographique lors d'une délocalisation à 30 kms. Quelle avancée sociale que de savoir que l'on ne risque qu'une réorganisation tous les 2 ans, mais que l'on peut entre temps subir une mutation ou une délocalisation de 30 kms !!!

La Poste s'engage à recruter sur 3 ans de 4500 à 5000 personnes essentiellement dans le domaine de la formation et des ressources humaines.

Pourquoi devrions-nous croire que le mal être au travail des Postiers va s'arrêter, alors que 10 000 emplois sont supprimés par année (*4217 pour les 6 premiers mois de l'année*), que les cadres et agents doivent atteindre leurs objectifs avec toujours moins de moyens, que nos salaires stagnent depuis 3 ans, que de nombreux postiers n'arrivent pas à vivre décemment de leur travail et que pendant ce temps le gros des bénéfices de la Poste est redistribué aux actionnaires de l'Etat !!!

Comme partout, La Poste veut nous expliquer aujourd'hui que le seul moyen de sauver nos emplois, c'est d'accepter toujours plus de sacrifices, pour finalement finir comme les ouvriers de PSA Aulnay ou d'ARCELOR MITTAL...

La seule chose qui peut apporter une amélioration de nos conditions de vie et de travail, ce sera par la mobilisation et la lutte que nous l'obtiendrons !

Où mène la décentralisation à la DOTT ?

Notre direction effectue sa mue. Quatre établissements et une DOT, des directeurs d'établissement dotés de plus de pouvoirs et un encadrement étoffé... Sûrement pas pour apporter des réponses concrètes aux attentes des agents, mais plutôt pour réduire sensiblement les coûts et nous aider à avaler les pilules.

De nombreux cadres supplémentaires à tous les niveaux, mais pas d'effectifs chez les chauffeurs et les encadrants courrier. Au contraire, les chauffeurs en SPN et chefs d'équipes dans certaines agences ne sont pas remplacés.

La décentralisation ça ressemble à des sous-DOT où chaque directeur sera un petit patron qui n'aura que l'argent de poche que lui donnera sa direction-mère pour faire vivre sa petite entreprise en fonction de ses résultats. Nous savons les dangers que cela engendre.

Une question se pose : dans cette nouvelle configuration à quoi va encore servir la DOTT ? Sommes-nous encore loin d'un rattachement définitif aux PIC ?

En tout cas lorsqu'on décentralise les pouvoirs, en général c'est pour mieux diluer les responsabilités. Avec la DOTT on n'a jamais eu droit au moindre geste, maintenant avec nos sous-directions ça risque bien d'être « *Bonnet blanc et blanc bonnet* ».

Tour de passe-passe ou manipulation (comme l'a laissé échappé notre directrice) !



Il y a bien longtemps que nos directions disposent comme elles veulent des règles en vigueur à La Poste. La DOTT a su pour ses besoins s'affranchir de la réglementation en matière de promotion.

Notre direction a trouvé une solution pour promouvoir en interne des polyvalents 2.2 afin qu'ils atteignent la fonction d'encadrant courrier et le grade en 3.1 par le biais de RAP. En effet, la directrice RH nous a expliqué qu'il suffisait de mettre les polyvalents en distorsion fonctionnelle sur des postes 3.1, ainsi il leur propose une RAP passerelle en 2.3, suivi d'une autre RAP en 3.1... En clair, le polyvalent se voit mis en distorsion fonctionnelle artificiellement sur un poste d'encadrant courrier, en attendant son officialisation par RAP.

Le 1^{er} hic : il n'y a aucun poste recensé en 2.3 sur les AT.

2^{ème} hic : On ne voit pas le critère qui détermine le choix du polyvalent désigné sur un poste d'encadrant courrier et qui doit passer par l'ATGS (2.3), car c'est seulement à ce moment qu'il sera en distorsion fonctionnelle ?

3^{ème} hic : les appels à candidature pour le 2.3 qui se passent dans le plus grand secret (cette année en plein mois d'août) comme si les choix étaient déjà faits !!!

La direction a rétorqué que c'est le même système pour les chauffeurs qui passent du 1.2 au 1.3 pour être 2.1, ça ne tient pas : le poste de chauffeurs en 1.3 existe bien au transport. **Cela n'a rien à voir puisqu'il s'agit d'un système promotionnel bien identifié et ouvert à tous les chauffeurs en toute transparence.**

Quand c'est opaque : c'est que ce n'est pas clair ! (CQFD)

La promotion en 2.2 des polyvalents et les promotions, parfois éclairs, dans le cadre de la décentralisation sont du domaine de la magouille et du clientélisme. Tant mieux pour les collègues qui en profite et peut-être que certains le méritent, mais peut-on accepter que ceux qui sont en bas de l'échelle soient systématiquement privés de toute évolution dans leur carrière !!!

Pour la CGT, s'il est possible de promouvoir des agents sur des postes inexistants, s'il est possible de déroger aux règles pour quelques uns, il est donc possible de parler du II.2 pour les chauffeurs !!! Ce qui est bon pour les oies est bon pour les canards.

La direction fait son mea-culpa en annonçant que par le biais des chaises musicales, 4 postes de polyvalents vont être proposés aux chauffeurs, avec cette fois, des appels à candidatures. Cela ne va pas changer grand-chose, ces postes sont pour la plupart réservés à des agents qui occupent déjà ces positions.

Autant dire que l'on reste dans la plus pure tradition « du fait du prince ».

Conducteur poids-lourd : quel avenir ?

Un métier qui par la force des choses a bien évolué.

Depuis nos luttes de 95 pour obtenir le 2.1 pour la fonction de conducteur routier, les conditions de travail dues en partie au manque de personnel dans les centres desservis et les connaissances requises pour assurer notre service ont modifié en profondeur notre profession.

La réalité du travail effectué par les chauffeurs par rapport à ce qui est prescrit nécessite une connaissance de la réglementation routière pour la conduite de poids lourd, l'amélioration de la qualité de service effectuée par les conducteurs et validée par des labels ainsi que les connaissances acquises lors des stages professionnels (FCO, FIMO) n'ont jamais été pris en compte par une reconnaissance au niveau de notre fonction de conducteur routier. L'expérience des chauffeurs après quelques années doit être prise en compte et reconnue par un changement de niveau de fonction ainsi que l'égalité salariale pour les contractuels.

Les DOT nous demandent bien plus que de conduire les camions : avoir des qualités relationnelles de proximité avec les établissements et les clients de la Poste et faire remonter ce qui permettrait d'améliorer notre prestation et notre qualité de service.

Il est temps que la Poste reconnaisse le professionnalisme de ses chauffeurs qui voient primes et promotions réservées à leur hiérarchie et qui pourtant continuent à fournir une excellente qualité de service reconnue de tous.

La CGT revendique l'obtention d'une réelle évolution de carrière en I12 pour tous les conducteurs routiers.



Des Inspecteurs Santé Sécurité du Travail (ISST) de La Poste pas très professionnels.

Dans son rôle, le secrétaire du CHSCT de l'AT Gonesse avait signalé un danger grave sur Roissy PIAC. En cause l'état de décrépitude des quais. Deux ISST du siège ont été sollicités et se sont donc déplacés pour reprocher au secrétaire (*représentant du personnel*) d'avoir abusé du droit d'alerte pour signaler un danger grave (*les chauffeurs qui desservent cet établissement jugeront...*).

La blague, c'est que nos deux ISST ont récité leur petite morale sans avoir pris le soin au préalable de se déplacer sur le site de Roissy Piac (*leur accréditation n'étant pas à jour*), bref, deux beaux charlots !!!

Un CHSCT extraordinaire de l'AT Gonesse a eu lieu à la demande des représentants du personnel en présence du directeur d'établissement de Roissy Piac, **le danger grave a bien été reconnu** par le CHSCT et des travaux décidés en tout urgence.

Un placard pour accueillir la nouvelle RH de l'AT Gonesse.

Avec l'arrivée des nouveaux cadres, il a fallu entreprendre des travaux pour l'installation de bureaux. Comme on ne pouvait pas pousser les murs, Alain MARCADE, directeur d'établissement de l'AT Gonesse, a réduit la surface de la salle de repos des chauffeurs.

Malgré l'avis négatif du CHSCT de l'AT Gonesse, deux bureaux ont été montés. Dans la précipitation celui qui devait accueillir la responsable RH n'a été doté d'aucune fenêtre et pire sans VMC (*ventilation*).

Ce bureau ne peut être occupé si l'on respecte le code du travail. Pourtant, le DE qui ne sait plus quoi faire de son placard, a décidé de se sacrifier et de l'occuper en attendant au moins la prolongation de la VMC.

Reste que ce bureau sera aveugle, après l'installation de la VMC... Qui voudrait travailler dans de telles conditions ? Pour le CHSCT il est impératif pour éviter le risque psychosocial de créer une fenêtre pour laisser entrée une luminosité extérieure.

Les 2 ISST, de l'affaire de Roissy Piac, ont été sollicités à ce sujet, ils se sont contentés de citer quelques articles du code du travail, sans réellement se prononcer.

Il suffit, d'en lire un pour être fixé : dans le cas de travaux dans des locaux existants, il ne peut être apporté que des améliorations !

Quelle amélioration peut-on voir, quand un bureau ressemble à un placard à balais ?

Infos réglementaire

Le reliquat de congés 2012

2X les obligations hebdomadaire (*bonis compris*) + les 3 RE reportables jusqu'au 31 mai 2013.

Titres restaurant

L'usage du titre restaurant ne saurait se substituer à l'obligation d'un réfectoire que si 3 conditions sont remplies :

- Qu'il y ait objectivement des difficultés matérielles d'installation.
- Que les salariés soient d'accord.
- Qu'il existe, à proximité de l'entreprise, un ou plusieurs restaurants (*ou traiteurs*) en mesure de fournir, en contrepartie du titre de restaurant, des repas au personnel dans des conditions satisfaisantes.



Pourquoi les chauffeurs de nuit devraient-ils accepter les titres restaurants aux rabais de La Poste alors, que ceux-ci ne sont pas conformes au code du travail ?

La DOTT se doit de donner la possibilité aux chauffeurs de se restaurer correctement dans des RIE de la Poste ouvert la nuit (*pas en tête à tête avec un distributeur*). En cas d'un empêchement exceptionnel, la DOTT doit payer à l'agent une indemnité de repas (15 euros).

Visite médicale périodique



Tout salarié a obligation de se soumettre à une visite médicale du travail tous les 2 ans. Certains salariés bénéficient d'une surveillance médicale renforcée, c'est le cas pour les chauffeurs une fois par an et tous les 6 mois pour ceux qui travaillent la nuit.

Le temps nécessaire pour ces examens médicaux, y compris les examens complémentaires, est soit pris sur le temps de travail sans aucune retenue de salaire, soit rémunéré comme temps de travail normal dans le cas où ces examens ne pourraient avoir lieu pendant les heures de travail. Le temps et les frais de transport sont pris en charge par l'employeur.

F.O dans l'action : c'est quand ?

A la CGT nous n'aimons pas spécialement la polémique. Mais devant le toupet d'une organisation syndicale, F.O, pour ne pas la nommer, rétablir certaines vérités est indispensable. Il est facile de s'attribuer des mérites que l'on n'a pas et de parler de muscles, lorsqu'on est un adepte de la « dé-gonflette ».

De la DMT à la DOTT, FO n'a jamais été à l'initiative d'une lutte au transport en régie. Tout au plus s'est-elle contentée de suivre les mouvements et souvent en se faisant prier.

Tout en reconnaissant volontiers que des syndiqués ou militants de cette organisation ont participé aux mobilisations de 1988 ou 1995, nous n'oublions pas que :

- Le CDAU1 n'était pas la revendication portée dans le conflit de 88 mais l'AEXDA grade de base. C'est FO qui a offert cette porte de sortie dans laquelle s'est engouffré le ministère des PTT lors de la négociation finale. Trahissant avec la CFDT le personnel en grève.
- En 1995, c'est grâce à la démarche unitaire de la CGT que FO s'est retrouvée opportunément à la table des négociations. Il est vrai que seule leur section du CETP BERCY participait activement au conflit. Très encadré (*et pour cause*) ils n'ont pu cette fois là aider ni la direction ni la poste. De ce fait il a été obtenu le 2.1 et les 80 CDD transformés en CDI.

Lors de ces deux mouvements sociaux qui ont marqué l'histoire du transport en régie, ce n'est pas forfanterie que de dire : C'est la CGT qui a fait l'essentiel du boulot.

Saluons une fois de plus toutes celles et ceux, syndiqués non syndiqués, qui y ont pris courageusement leur part. Les victoires obtenues sont avant tout les leurs.

Le II.2 c'est maintenant !

Nous n'avons pas attendu FO pour demander le 2.2 pour les chauffeurs et la CGT ne peut que se réjouir que d'autres organisations syndicales s'alignent sur cette revendication. Par contre, notre position n'était pas en faveur du 2.2 pour les seuls polyvalents car c'était une fois de plus offrir à la poste un moyen de division. La DOTT s'en est d'ailleurs servit et l'on voit le résultat aujourd'hui.

Il faudra bien plus que des incantations écrites pour gagner sur cette revendication. Mais ça, à la CGT par expérience, nous le savons !