

# Attention danger !

L'année 2017 sera pour la DRLOI une année charnière. A ce jour, on ne sait pas encore à quelle sauce on va être mangé. Mais plus les mois passent et moins les annonces sont rassurantes. Essayons d'y voir un peu plus clair avec les trois informations ci-dessous :

Un nouveau directeur transport pour la branche service courrier-colis (BSCC) va être nommé le 1er avril. Il s'appelle Benjamin BOITEZ et il est actuellement responsable du transport à Chronopost. Qui dit nouveau directeur, dit bien sûr nouvelle direction. Dans ce schéma, que devient l'ex-DOTT et ses 450 chauffeurs ? Est-ce qu'elle aura vocation à rejoindre le plateau Ile-de-France qui va s'installer au Kremlin-Bicêtre ? Car on sait déjà que les huit personnes du service achat et les quatre de la planification, travaillant actuellement à Bonvin, y seront déplacées fin 2017.

La prépondérance de VIAPOST dans toutes les décisions que peut prendre la DRLOI est inquiétante. Que ce soit sur le projet de délocalisation du centre de service régional (CSR) de Lille sur un site VIAPOST à Lesquin ou bien le nouveau plateau VIAPOST du Kremlin-Bicêtre (qui va regrouper 110 personnes de VIAPOST et une cinquantaine de la DRLOI) ou encore le site de BONNEUIL, qui est lui-même un site VIAPOST, on peut légitimement se poser la question qui fâche : VIAPOST ne serait-elle pas la filiale qui va chapeauter le transport et la logistique dans les années qui viennent ?



Le schéma directeur du courrier international devrait sortir fin mars/début avril. Celui-ci est sans arrêt reporté, tant les arbitrages sont difficiles. Et pour nous, ce sont bien sûr les deux sites de ROISSY qui sont concernés. Va t-il n'en rester qu'un, les deux ou bien alors plus aucun ? Que devient Cargo 8 et le traitement des petits paquets internationaux ? Difficile d'y voir clair et les gens dans la confiance ne sont pas très nombreux. Le directeur de la DRLOI, lui même, avoue ne pas savoir. A moins qu'il ne dise pas tout ?

Les réponses à ces questions nous donneront quelques indications sur l'avenir de la DRLOI. Car il est possible, à très court terme, que celle-ci soit totalement désintégrée et n'ait plus aucune utilité, car plus de site qui s'y rattache. Il est possible aussi que de nouvelles activités la rejoignent. A l'heure actuelle, impossible de le dire. Le flou est total et quand c'est flou, il y a un loup... Formule bien connue !

Quelle que soit la nouvelle configuration, SUD sera toujours là auprès des personnels pour défendre leurs intérêts d'arrache-pied.

SUDORIFÈRE

## ROISSY HUB : Le courant ne passe plus !

Le 19 janvier à 14h, une coupure d'électricité a eu lieu. Les agents de l'étage ont été évacués dans le hall d'entrée. Les collègues du rez-de-chaussée ont eu un traitement différent. En effet, les cadres ont donné l'ordre de continuer à travailler, sans lumière. Résultat : Des agents tractaient des rames de CP et de CE30 avec une lampe torche !!! D'autres déchargeaient un camion sans lumière avec un tapis roulant qui ne fonctionnait pas ! Comment accepter que des cadres demandent à des agents de travailler dans de telles conditions ? Alors que la direction nous serine sur sa volonté de réduire l'accidentologie dans le centre. La nouvelle inspectrice du travail, inquiète du nombre très élevé d'accidents, est venue visiter le centre dernièrement. Ce n'est pas avec un encadrement complètement déconnecté des notions élémentaires de sécurité que l'accidentologie baissera dans le centre. Signalons tout de même qu'une fois M. TORILLEC alerté par SUD, les choses sont à peu près rentrées dans l'ordre.



### BONNEUIL PFL : Un malaise persistant

Le 18 janvier dernier, cela a fait un an que le centre a ouvert. Un an, c'est une date importante pour un nouveau né. Il commence à s'autonomiser, à marcher, à parler, à se repérer dans son univers. Mais quand il s'agit de BONNEUIL PFL, c'est plutôt un an de galère. Les paroles rassurantes de la direction pour faire accepter ce reclassement aux agents de Charolais et Sénart auront fait long feu. Aujourd'hui le constat est sans appel : un temps de transport allongé pour beaucoup, des pressions considérables pour passer le trafic, un sous-effectif chronique et un management d'un autre âge ! Ce climat délétère a conduit SUD à appeler par deux fois à la grève en un an : le 22 avril et le 20 octobre 2016 avec à chaque fois plus de 70% de grévistes. Malgré quelques avancées suite à ces mobilisations, le naturel est vite revenu au galop. Les pressions managériales, le sous-effectif, la dégradation des conditions de travail sur le site sont redevenues la règle. Fin octobre, nous apprenions la tentative de suicide d'une



encadrante en nuit, ce qui a conduit SUD à voter une délégation d'enquête du CHSCT pour faire toute la lumière sur ce geste désespéré. Et fin janvier 2017, c'est un militant SUD en après-midi qui est convoqué devant un

conseil de discipline. La direction demande un an d'exclusion de fonction ! Totalement inadmissible ! Un comité de soutien s'est mis en place, une pétition a été signée par 149 personnes (et aussi 29 personnes du CNAP de Brie, anciens de Sénart) et une grève a eu lieu le 21 février, jour du conseil de discipline (33 grévistes). Le conseil de discipline n'ayant pas pu se départager, le directeur de la DRLOI a donc la lourde tâche de décider de la sanction. Pour SUD, cette politique répressive est l'arme des gens qui ont perdu pied. Elle masque l'échec de la direction en matière sociale et d'organisation du travail afin de faire passer coûte que coûte le trafic sur un centre sous-dimensionné en personnel et en surface. Quoiqu'il en soit, SUD continuera à défendre pied à pied l'ensemble des collègues du centre.

### CNAP de BRIE : SUD remet la direction dans les clous !

Le 1er décembre 2015, CGT, CFDT et FO signaient un accord collectif concernant l'aménagement du temps de travail. SUD, après consultation du personnel, avait décidé de ne pas le signer. Dernièrement, SUD a interpellé la direction pour lui signifier que cet accord ne respectait pas la règle appliquée dans l'entreprise concernant le travail de nuit. En effet, la durée hebdomadaire de travail (DHT) n'est pas la même que l'on travaille en jour ou en nuit (même partiellement). La DHT de nuit est de 32H tandis que celle de jour est de 35H. Et lorsque l'on travaille partiellement en nuit et en jour, on applique la règle du prorata. Pour faire simple, pour chaque heure travaillée en nuit, on doit déduire 5mn de la DHT légale (35H). Par exemple, les collègues commençant à 4H du matin devraient avoir une DHT de 34H10 et non de 35H. Ceux commençant à 5H devraient avoir une DHT de 34H35. Or, toutes les brigades de l'accord ont une DHT de 35H ! Après plusieurs mois, et différentes interventions de SUD, la DRLOI a décidé de se mettre en conformité en proposant un avenant. Cette décision serait rétroactive à la signature de l'accord, soit un rattrapage pouvant aller jusqu'à 45H en fonction des équipes concernées. SUD a demandé que l'effet rétroactif soit calqué sur la règle fonction publique et le code du travail, soit 5 ans pour les fonctionnaires et 3 ans pour les contractuel-le-s. SUD a également demandé que la pause méridienne des samedis et dimanches des brigades de sécurité soit intégrée dans le temps de travail. En effet, la spécificité de leur travail ne permet pas aux collègues concernés de pouvoir sortir du site durant cette pause. Une nouvelle version de l'avenant à l'accord, intégrant notre proposition, a été présentée aux organisations syndicales. Cet avenant à l'accord du 1er décembre 2015, après avoir été présenté en CHSCT local, doit être validé en Comité Technique prochainement, avant une éventuelle signature par les organisations syndicales. Après avoir obtenu l'application de la prime « *changement de métier* » contenue dans l'accord « *un avenir pour chaque postier* » pour les nouveaux arrivants, la persévérance de SUD aura permis, cette fois encore, de rétablir dans leur droit une partie des collègues de BRIE.

**Et, en la matière, il n'y a pas de petites victoires !**

## ROISSY HUB : Une cantine plus digeste

Depuis l'année dernière, SUD n'a pas cessé d'alerter la direction sur la prestation du restaurant inter entreprise (RIE), et notamment l'hygiène. Avec l'arrivée d'un nouveau chef, le service commence tout juste à s'améliorer. SUD a toujours été vigilant par rapport à ce qui se passe au RIE et notamment par l'intermédiaire de sa représentante à la commission mixte (sorte de conseil de surveillance). Rappelons qu'il n'y a pas si longtemps, le service vétérinaire avait effectué une visite inopinée suite à une intoxication alimentaire de quatre personnes en nuit (d'ailleurs, nous attendons toujours le rapport de cette visite). Après cette visite, la direction de ROISSY HUB a enfin pris certaines mesures. Des mesures que nous réclamions depuis longtemps. Elle a décidé de mettre la main à la poche pour les prestations suivantes :

- Le nettoyage du sol, des murs, du plafond et des frigos
- L'acquisition d'un frigo supplémentaire et le changement de la friteuse
- Le changement du matériel de cuisine (ustensiles, plats, assiettes, couverts)

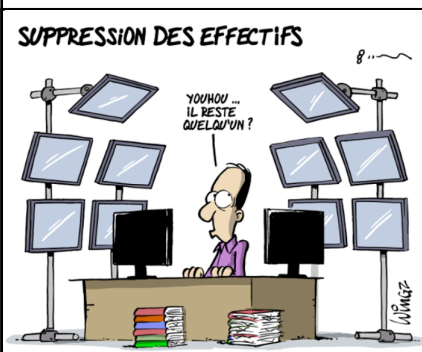
La direction annonce un budget de 32 000 à 50 000€ pour tout remettre en état, y compris la peinture et l'ouverture de la petite salle à côté du restaurant. Cela va dans le bon sens. Il reste toutefois la prestation de nuit à améliorer. SUD demande un chef en nuit pour que nos collègues aient un service équivalent à celui du jour. Enfin, il faut que ces bonnes intentions soient suivies de faits réels. Nous maintiendrons la pression jusqu'à ce que la prestation du RIE soit correcte. Rappelons que la cantine fait partie de ce que l'on appelle le « *salaires différé* ». En effet, La Poste paie une ristourne pour chaque repas. C'est ce qui fait que les agents déboursent moins pour un repas complet. Il serait dommage de s'en priver pour des raisons de qualité !



### ROISSY PIAC : L'hémorragie continue !

Après le départ du trafic Allemagne en 2016 sur la PIC Lorraine, c'est aujourd'hui tout le trafic IMPORT PRIO et ECO en provenance de la Belgique, de la Grande-Bretagne et peut-être des Pays-Bas (sous réserve de validation de la douane) qui s'apprête à partir sur la PIC de Lille-Lesquin entre avril et septembre 2017. Le trafic du Luxembourg va, de son côté, intégrer la PIC Lorraine le 3 avril. Les trafics transférés sont de 120 000 objets. La direction a calculé que cela représentait 8 positions de travail + un cadre. Les agents de la PIAC qui le souhaitent pourront rejoindre la PIC de Lille sur des horaires d'après-midi (14h-21h du mardi au samedi ou 14h30-21h30 du lundi au samedi avec un samedi sur 2 travaillés). Il faut noter que

c'est la PIC qui choisit les horaires, ce que nous avons dénoncé ! Même s'il y a peu de candidats, chacun-e doit avoir le choix des horaires dans le cadre de ceux existants sur la PIC. C'est bien la DRLOI qui transfère le trafic, elle doit donc avoir la main sur les horaires ! Mais au-delà d'une histoire d'horaires, pour SUD, c'est bien l'avenir de la PIAC qui est en jeu. Les trafics s'en vont et la direction n'est pas capable de nous dire si des trafics de remplacement sont prévus. Si on ajoute à cela l'installation de Chronopost sur le site, il y a beaucoup d'interrogations. La DRLOI nous rétorque qu'il faut attendre le schéma directeur du courrier international. Celui-ci devrait sortir fin mars, début avril. En attendant, SUD persiste à penser qu'il y a suffisamment de trafic sur la zone Roissy pour la pérennité de la PIAC. La preuve par deux : ouverture des deux alvéoles de Cargo 8 et déversement de millions de petits paquets internationaux (PPI) dans la filiale STP (société de traitement de la presse). En décembre, ce sont 700 000 PPI qui ont été déversés sur STP avec 58 liaisons quotidiennes. Un comité technique a eu lieu le 8 février pour valider cette décision. SUD et CGT ont voté contre. FO a voté pour et la CFDT était absente ! Dont acte...



## BOBIGNY PCC : Bienvenue à la DRLOI

La fermeture de la PCC, annoncée en février 2016 et prévue pour juillet 2016, a finalement eu lieu le 2 janvier 2017. La PCC s'appelle dorénavant CTEDI pour Centre de Tri d'Entraide Départemental et Industriel. Dans le combat contre la fermeture, l'équipe SUD locale avait 3 objectifs : gagner du temps, faire reprendre l'ensemble du personnel par la DRLOI et négocier un accord social. Cinq mois ont été gagnés dans un premier temps avec la demande du respect des 24 mois entre deux réorganisations et un mois de plus en raison de divers reports (CHSCT ou Comité Technique). Ce temps a permis d'entamer des négociations et d'arriver à la reprise de 14 personnes (12 agents et 2 cadres) sur le site. Enfin un accord social a vu le jour, insuffisant à nos yeux, mais qui a été signé par les autres syndicats. Insuffisant, car cet accord laisse des agents en mission dans des centres courriers sans savoir quel sera vraiment leur avenir. Insuffisant aussi, car on aurait souhaité que la DRLOI reprenne plus d'agents (dont certains à aptitude réduite ou à temps partiel) suite aux interventions en CHSCT, en réunions de dialogue social et suite également aux visites de l'Inspection du Travail (nous avons quand même obtenu qu'un ancien du Charolais rejoigne PARIS 15 BONVIN le 18 janvier). Et insuffisant sur les montants négociés qui sont plus avantageux pour les cadres que pour les agents (600€ contre 300€). Nous tenons à souligner aussi que ces négociations se sont déroulées sous la menace du vote d'une expertise par le CHSCT tout au long du processus. Depuis le 2 janvier 2017, pas de changement sur le travail. Ah si ! Avec la fermeture de La Roche-sur-Yon, le CTEDI a récupéré le trafic « ALLIAGE » et une vingtaine d'intérimaires qui, au vu du boulot, sont là pour un bout de temps ! Cherchez l'erreur ! Que de gâchis pour les agents non retenus !!! On ne sait pas encore quel sera l'avenir du CTEDI, malgré les rumeurs incessantes, mais Pascal MARTIN a affirmé, lors de sa visite le 10 février, que le site était retenu au moins jusqu'en 2023 (avec renouvellement du bail tous les six mois). L'avenir nous le dira.



## Transport : La DRLOI continue son travail de sape

Deux commissions de dialogue social (CDS) ont eu lieu dernièrement, pilotées par M. FUENTES. Pour lui, le maintien du transport passe par la baisse du PRK (prix de revient au kilomètre), la recherche de nouvelles activités autres que le courrier comme My transport (livraison de palettes), la rationalisation du parc poids lourds et l'adaptation du gabarit des véhicules au taux de remplissage. Il indique également que les départs en retraite ne seront pas systématiquement remplacés. A l'occasion des ces deux CDS, quatre projets ont été présentés pour l'année 2017 :

- La fermeture du service de nuit de l'AT Villeneuve-la-Garenne prévue le 1er octobre, pour laquelle 8 agents sont concernés, la volonté de la DRLOI étant d'uniformiser sur un seul site l'activité nuit de la plaque Ouest. L'activité des 4 lignes de nuit sera transférée sur d'autres lignes de nuit dans d'autres AT (1 à l'AT Gonesse, 1 à l'AT Ivry et 2 à l'AT Rungis). Le reste des agents aura la possibilité de passer en jour (1 poste en après-midi à VLG et 1 autre à Eragny). Il n'y aura pas de surnombre ni de labellisation à l'AT Gonesse.
- Le transfert de l'AT Bobigny sur le CTEDI de Bobigny, dont la DRLOI a fait l'acquisition le 2 janvier dernier (voir article page précédente). Celui-ci est prévu le 1er octobre et 33 personnes sont concernées dont 27 conducteurs PL. Il est prévu 8 lignes le matin (dont 6 fixes) et 8 lignes l'après-midi (dont 6 fixes).
- Le transfert de l'activité du CRTP en nuit sur SINCRO à BONNEUIL d'ici fin 2017. Ce transfert concerne 3 personnes. Un appel à candidature en 17h/24h est en cours.
- La création de 4 postes de responsables production : 2 sur la plaque Est et 2 sur la plaque Ouest entraînant la suppression des 10 postes de MOES (responsable d'agence). La DRLOI veut calquer son organisation sur le schéma de pilotage du courrier.

Ces 4 projets, comme d'autres, étaient dans les tuyaux depuis un petit moment, sauf pour l'AT Bobigny où une fermeture paraissait inéluctable. Le fait que la DRLOI récupère l'ex-PIC de Bobigny aura sûrement changé la donne. Il est clair, année après année, que le transport ne va pas échapper aux restructurations massives de la Poste. La direction ne s'en cache pas et dit clairement que « la DOTT ne peut pas être le village gaulois ». Pour la DRLOI, le sauvetage du Transport, c'est faire des palettes et des palettes avec de moins en moins d'effectifs. A SUD, nous ne sommes pas contre les palettes, mais dans des conditions acceptables de livraison. Lors de cette réunion, il a même été dit que l'on pouvait « travailler mieux, sur d'autres rythmes mieux adaptés comme la 0h-6h, la 17h-24h ou la boulangère 3h-9h. Demain peut-être ». Alors pourquoi vouloir supprimer les nuits ? ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■

## BERCY et les services « transport » : Migration vers OKABE

La décision est tombée fin janvier. Dès le 1er avril 2017, les équipes Transport de la DRLOI (20) et l'ensemble des effectifs du groupe VIAPOST (110) installés actuellement à Bercy vont devoir déménager au Kremlin-Bicêtre. Ce plateau de 2068 m2 réunira, à terme, toutes les équipes dans les domaines d'organisation/planification, d'achat et de gestion du transport courrier et colis situées en Ile-de-France, qu'elles soient du groupe La Poste ou de sa filiale VIAPOST, soit environ 160 personnes. L'arrivée des équipes « Achat Transport » et de la « COT » de l'ex-DOTT se fera un peu plus tard, au 3ème ou 4ème trimestre 2017. Il n'y aura pas de modification de l'organisation du travail ou des activités. Les personnels bénéficieront d'un accompagnement

social qui a été négocié le 1er février. Il est constitué de deux parties cumulables : une prime uniforme de 400€ pour tout le monde et une indemnité géographique allant de 1000€ à 3200€, selon l'éloignement. Pour SUD, ce projet ne laisse rien présager de bon pour le transport en Régie. En effet, la DRLOI reste opaque sur ce qui pourrait être, à terme, la future Direction Nationale du Transport puisqu'au 1er avril, un certain Benjamin BOITEZ, ancien directeur du Transport de Chronopost, sera nommé directeur des transports de la Branche Service Courrier Colis (BSCC). Aux questions de SUD sur la création de cette nouvelle direction « transport » ou sur la prépondérance de VIAPOST, la DRLOI reste floue. Et quand c'est flou...



## — — — — — Lille CSR : La DRLOI persiste et signe — — — — —

Un nouveau rebondissement dans l'histoire du CSR (centre de service régional) de Lille qui s'occupe de la régulation des flux pour le Nord-Est. Il y a un an, la DRLOI voulait voir déménager les 12 personnes qui y travaillent (et qui viennent toutes en transport car le site est situé à 200 mètres des gares de Lille-Flandre et Lille-Europe). Cette délocalisation devait se faire sur la PIC de Lille Lesquin, dans une zone industrielle au Sud-Ouest de Lille et loin du site actuel. Nous étions alors en mai 2016 et le déménagement était prévu fin octobre. Une très bonne nouvelle avant les vacances d'été ! Une lettre/pétition du personnel, une bagarre syndicale et un avis défavorable du CHSCT, forceront la DRLOI à trouver une solution provisoire, dans des locaux situés à 200 mètres des locaux actuels. Aujourd'hui, alors que les personnels ont trouvé leurs marques sur ce nouveau site, la DRLOI revient à la charge et envisage un nouveau déménagement sur le HUB de Lesquin. Certes, ce n'est plus la PIC (d'ailleurs heureusement que ce déménagement n'a pas eu lieu) mais un site VIAPOST qui se situe dans la même zone industrielle que la PIC. Et donc une obligation pour la totalité des agents de venir en voiture plutôt qu'en transport et dans un environnement dégradé. Pour SUD, aucun argument, qu'il soit technique ou financier, ne doit passer avant les conditions de travail et de vie des personnels du site. SUD continuera à se battre pour qu'une solution soit trouvée à proximité des gares de Lille. A suivre...