

CONFÉRENCE DE PRESSE DU 17 NOVEMBRE 2020

Appel urgent pour les employé-e-s des branches Logistiques

Urs Zbinden, secrétaire spécialisé du secteur Logistique

Seules les paroles prononcées font foi.

La folie ordinaire et son aggravation pendant le confinement

Le confinement a poussé les employé-e-s de la logistique à leurs limites. Quiconque travaille dans la logistique – à La Poste ou chez les prestataires privés DHL, DPD, etc. – est déjà habitué en temps normal à une forte pression, de longues journées de travail et de lourds colis. Mais pendant le confinement, tous ces aspects se sont aggravés.

La folie ordinaire et son aggravation pendant le confinement

La pression est énorme dans la branche de la logistique. Il s'agit de livrer les colis chargés tôt le matin le plus rapidement possible aux destinataires. Comme de plus en plus de colis sont distribués même en-dehors de la pandémie, une distributrice ou un distributeur transporte un nombre croissant de colis dans son véhicule. Le temps est limité pour livrer le colis au destinataire. Vu l'urgence et le volume important de colis, les distributrices et distributeurs peinent à respecter les pauses prescrites. Il arrive souvent qu'ils avalent un sandwich à midi dans leur véhicule pendant le trajet. Parmi les colis, il y en a aussi de très lourds. Les colis de 40 kg ne sont pas rares. Dans ses directives, la SUVA recommande un poids maximum de 25 kg pour un colis.

Pendant le confinement, tous ces aspects qui rendent pénibles le quotidien ordinaire des employé-e-s de la logistique se sont aggravés. Dans une année normale, la branche connaît déjà une période exceptionnelle, à savoir celle qui précède Noël. En novembre et décembre, les volumes de colis augmentent de manière exponentielle et conduisent à une surcharge. Les journées de travail se rallongent, les employé-e-s travaillent souvent le samedi. Il s'agit d'une situation exceptionnelle qui prend ensuite fin. Le premier confinement du printemps a ressemblé de manière frappante à la période de Noël. Le volume des colis a explosé du jour au lendemain. Mais contrairement à la période de Noël, cette situation exceptionnelle ne devait pas se terminer. Les mois d'été, en général assez calmes pour la branche de la logistique en termes de volumes de colis, ont été particulièrement intenses cette année, aussi en juin, en juillet et en août. Lorsque La Poste introduit de surcroît un nouveau système avec WTS et un nouveau service avec les livraisons LeShop, les employé-e-s ne peuvent même plus se fier à des processus de travail éprouvés.

Sous-traitants: les travailleurs de force du dernier kilomètre

Pendant le confinement, le volume de colis était trop élevé à maints endroits pour le personnel disponible. Les entreprises se sont vues contraintes d'augmenter rapidement les effectifs de personnel. Dans la logistique, le recours à des sous-traitants est la façon la plus facile d'obtenir des renforts. Les effectifs des sous-traitants ont été augmentés sur de nombreux sites de La Poste, mais aussi chez les prestataires privés tels que DHL et DPD, afin de traiter les volumes de colis.

En logistique, le trajet entre l'entrepôt et le client est appelée le «dernier kilomètre» de la chaîne de livraison. Dans cette partie de la chaîne logistique, les coûts de personnel sont un facteur crucial. Comme les entreprises sont contraintes par la concurrence d'offrir des prix plus bas, la pression sur les coûts est par conséquent élevée, en particulier au niveau du personnel. Le modèle de la sous-traitance offre la possibilité de répercuter la pression des coûts. En confiant les mandats à des sous-traitants juridiquement indépendants, les mandants n'assument pas la responsabilité du respect des normes du droit du travail. Les sous-traitants eux-mêmes reçoivent du mandant un paiement modique pour chaque tournée effectuée, qui suffit en général à couvrir les salaires. Mais il ne suffit pas à défrayer le travail supplémentaire occasionné. Or les livreurs d'un sous-traitant effectuent souvent des journées de travail de 10 à 12 heures, dont seulement 8,5 heures sont payées. Le temps supplémentaire n'est pas rémunéré – ce qui est généralement justifié de façon très lapidaire par «tu n'étais pas assez rapide». En raison de l'énorme pression de temps, il n'est guère possible pour les employé-e-s des sous-traitants de prendre une pause à midi. Avaler un sandwich dans la camionnette en conduisant est plutôt la règle que l'exception dans cette population de travailleurs. Dans les entreprises où travaillent à la fois des employé-e-s directs et des employé-e-s de sous-traitants, il existe une véritable société à deux vitesses. Si les employé-e-s directs subissent déjà une forte pression, celle-ci augmente encore d'un cran chez les sous-traitants. Leur salaire est en général plus bas (nous connaissons même un cas où le salaire minimum de 3500 francs prescrit par la PostCom a été revu à la baisse). La plupart du temps, aucun 13e salaire n'est versé. De plus, les avantages dont bénéficient les employé-e-s directs, tels que les bonus réguliers accordés pour de bonnes prestations, ne sont pas prévus pour les chauffeurs des sous-traitants.

Afin de remédier au goulet d'étranglement pendant le confinement, La Poste et les prestataires privés recourent de plus en plus à des sous-traitants. La médaille a toutefois son revers: ce qui soulage les entreprises signifie d'un autre côté des conditions de travail extrêmement précaires pour les employé-e-s des sous-traitants.

Lockdown à la puissance deux: quand la deuxième vague et la période de Noël coïncident

Depuis la mi-septembre, la Suisse se trouve en pleine deuxième vague de la pandémie de coronavirus. Les cas de Covid-19 augmentent. A certains endroits, il y a des mini-confinements et de nombreux employé-e-s télétravaillent à domicile. Alors même que le secteur des colis n'avait pas vraiment récupéré pendant l'été, la situation se détériore maintenant doublement: la deuxième vague et la période de Noël, qui commence en novembre, conduiront à une explosion du nombre de colis. Afin d'améliorer la situation des employé-e-s de la branche de la logistique pendant la deuxième vague et le confinement, nous formulons les revendications suivantes:

- a) ***Pas de travail gratuit chez les sous-traitants:***
Toutes les heures de travail effectuées doivent être documentées et le travail supplémentaire occasionné doit être payé.
- b) ***Poids des colis et pas de véhicules surchargés:***
Pas de colis de plus de 20 kilos. Pour les colis très lourds, il faut une solution d'appoint qui permette l'apport d'un soutien par une personne supplémentaire ou par des aides techniques. L'augmentation du volume des colis ne doit pas entraîner des chargements de véhicules plus lourds que ce qui est autorisé.
- c) ***Résoudre le problème au lieu de le déplacer:***
Les mesures d'allègement prévues via l'unité Courrier (PostMail), qui apporte son soutien aux collègues de l'unité Colis (PostLogistics) pour les petits colis, auront certainement un effet. Mais cela ne fera que déplacer le problème sans le résoudre.
- d) **Des engagements fixes plutôt que du personnel intérimaire et des sous-traitants.**
- e) **Des augmentations de salaires.**