

QUAND LES NORMES DEVIENNENT ÉNORMES !

Il est bien loin le temps où le facteur livrait le courrier chevauchant une vieille bicyclette aux freins couinant et au guidon à la trajectoire douteuse. Non, aujourd'hui, progrès oblige, les moyens de locomotion de La Poste ont pris un sacré virage et, dans le cadre de ses réorganisations, La Poste impose des cadences clairement au-dessus des critères qui devraient normalement être appliqués.



FO Com vous propose un dossier sur les différents véhicules utilisés par les factrices et les facteurs en mettant en perspective les normes constructeurs, les prérogatives en termes de sécurité routière, de santé, etc.

Si le sujet n'était pas aussi sérieux, nous pourrions nous amuser des différences constatées entre les éléments factuels (scientifiques, statistiques, ...) et ce qu'on exige des agents.

LE VAE : CHEVAL D'ALU OU BÊTE DE SOMME ?

25 Km/h ! C'est la vitesse à laquelle La Poste calcule le déplacement des facteurs pratiquant la distribution en Vélo à Assistance Electrique (VAE) pour les déplacements des haut-le-pied (intermédiaires et aller-retour). Le haut-le-pied est la distance parcourue sans distribution. Par exemple, du bureau jusqu'à la première boîte aux lettres (haut-le-pied aller) ou de la dernière boîte d'un village jusqu'à la première du bourg suivant (haut-le-pied intermédiaire).

Au-delà de ce calcul qui, soit dit en passant, impacte la longueur d'une tournée, La Poste n'hésite pas à mettre en risques les agents puisqu'elle a récemment émis l'idée d'augmenter la cadence à 28 km/h, faisant fi du Code de la route qui la limite à 25 Km/h. FOCom était d'ailleurs intervenue en ce sens pour stopper cette ineptie. Ah, productivité, quand tu nous tiens !

Dans les faits, les calculs de l'entreprise vont au-delà des outils GPS. Facteurs, si vous êtes pres-

sés, utilisez le GPS de La Poste, il vous fera arriver plus vite que les logiciels professionnels. Si, si, vous pouvez comparer !

Parlons du VAE proprement dit : FOCom a creusé un peu auprès d'un constructeur dont les informations sont consultables sur leur site. Nous avons étudié un véhicule, plutôt haut de gamme, de la marque FIIDO. La vitesse de déplacement préconisée varie entre 15,4 et 21,5 Km/h et ce, bien sûr, sans les dizaines de kilos que transportent les postiers dans leurs sacoches et dans des conditions météorologiques optimales.

La vitesse et la charge ne sont donc pas compatibles avec une utilisation normale. Il faudrait pour cela que La Poste adapte une vitesse moindre compte tenu du poids transporté... Mais la productivité en prendrait un coup !

Autre élément mettant en risque les agents : La Poste ne procède quasiment jamais au réglage du vélo en fonction de son utiliza-

teur. En effet, un facteur n'a pas la même morphologie qu'un autre et pourtant, ils peuvent être amenés à utiliser le même VAE.

Là encore, FOCom est allée creuser auprès des sites spécialisés dans la pratique de la bicyclette. Ils sont unanimes : un mauvais réglage a des répercussions négatives sur la santé et le physique de celui qui l'emploie. Panel des conséquences sur la santé :

- Problèmes cardiaques, insuffisances cardiaques, arythmies non contrôlées.
- Problèmes articulaires : Arthrose sévère.
- Problèmes de dos : Hernie discale, sciatique, lombalgie chronique.

Une mauvaise pratique du vélo peut également entraîner des troubles de l'équilibre, certaines maladies neurologiques, maladies inflammatoires aiguës (Rf : Vidal santé sport info).

Une surperformance physique ! Et direction à pleine vitesse vers les problèmes de santé.

EN RÉSUMÉ !

**FIIDO (CONSTRUCTEUR) : ENTRE 15.4 ET 21.5 KM/H
DANS DES CONDITIONS OPTIMALES.**

**LA POSTE (DESTRUCTEUR) : 25 KM/H CHARGÉ, DÉRÉGLÉ,
QUELLES QUE SOIENT LES CONDITIONS CLIMATIQUES !**

LA VOITURE

LA FORMULE 1

DES FACTEURS



Concernant la distribution en voiture et plus particulièrement les tournées mixtes prenant en charge du courrier et des colis, les conditions de travail ne cessent de se dégrader au rythme effréné des réorganisations qui se succèdent inlassablement : encore plus de distance à parcourir dans un temps record et qui ne sont quasiment jamais en adéquation avec la réalité.

FOCom propose aux agents de faire un petit test...

À l'aide de la fiche de restitution de votre tournée, qui doit par ailleurs être fournie à chaque agent, prenez un haut-le-pied chiffré sur le document et notez le temps alloué pour effectuer cette distance ; puis, comparez-la avec les données d'un GPS (type WAZE). Et là, vous constaterez une différence notable, en votre défaveur bien sûr. Et pas qu'un peu ! Les vitesses saisies dans l'outil sont nettement supérieures...

Si FOCom se bat depuis des années contre les réorganisations, ce n'est pas pour contester le fait qu'un employeur réorganise son activité. Ce que nous déplorons, au-delà des données saisies dans l'outil qui sont surévaluées et qui mettent à mal la sécurité des postiers, c'est que les impacts, parfois irréversibles, sur la santé des agents, sont insuffisamment pris en compte.

Par exemple : la montée et descente du véhicule et ses effets dévastateurs.

Prenons une tournée mixte 4 RM qui compte 397 PDI pour 589 PRE avec un taux de visite de 50% et de la distribution pilotée, on peut estimer le nombre de montées et descentes à 200 par jour. Si on multiplie le tout par environ 205 jours travaillés, on arrive à un total de 41000 montées et descentes de voiture par an. Quels sont les impacts ?

- Sur les muscles et articulations : elles créent des mouvements répétitifs entraînant des douleurs et problèmes articulaires.

- Sur le système cardio-vasculaire : les efforts physiques liés aux montées et descentes peuvent augmenter la fréquence cardiaque et la pression artérielle.
- Sur la fatigue chronique : les micros traumatismes peuvent contribuer à une sensation de fatigue générale et donc à une diminution de la concentration nécessaire à la conduite d'un véhicule.

De surcroît, porter des charges (courrier ou colis) lors de ces manœuvres aggrave les impacts décrits ci-dessus.

Tous ces éléments provoquent des conséquences pouvant être dramatiques comme un temps de réaction allongé, une altération du jugement ou une diminution de la vigilance. Bien souvent, La Poste n'a pas ce paramètre en tête lorsqu'elle sanctionne le postier victime d'un accident, non ! Elle préfère calculer le préjudice financier que cet événement va lui coûter ou interpréter à sa façon un point du règlement intérieur qu'elle ne s'applique pas à elle-même.

Pour les experts dont nous avons analysé les conclusions, la fatigue au volant est un danger réel, pernicieux et invisible. Dans les faits, conduire en état de fatigue est équivalent, au niveau du risque, à celui d'un conducteur qui conduirait avec un taux d'alcoolémie supérieur à 0.5 gramme par litre de sang.

FOCom ne conteste pas que La Poste soit attentive à la sécurité et à la santé des agents en leur fournissant des véhicules en bon état ou en leur prodiguant des conseils par exemple. Mais, nous considérons qu'elle passe ce paramètre au second plan lorsqu'il s'agit pour elle de réaliser de la productivité lors de nouvelles réorganisations qui allongent la tournée et qui, fatalement, augmentent la vitesse ainsi que le nombre de montées et descentes.

LE STABY : L'ATOUT MULTI RISQUES DE LA POSTE



Cet engin qui répond officiellement à l'aristocratique nom de « pulse 3 de Ligier » est utilisé par les postiers depuis 2014. Il remplace progressivement le scooter à partir de cette date. Selon La Poste, il « garantit une plus grande stabilité, tant en conduite qu'à l'arrêt, et une plus

grande sécurité par rapport au scooter. Silencieux, peu encombrant et respectueux de l'environnement, il facilite le travail des facteurs. Maniable, il permet un accès aisé aux passages étroits. Il permet d'emporter 5 fois plus de courrier et colis qu'un scooter, et a une autonomie de 35 km en usage postal. ». Le STABY semble bien le moyen de locomotion du futur, enfin du présent désormais...

Fréquemment présenté par La Poste comme une avancée majeure sur le plan technologique mais aussi en termes d'optimisation des conditions de travail, le STABY, au final, nous rend une copie bien moins idyllique. FOCom constate que, si en effet le nombre d'accidents a fortement baissé, leur gravité, en revanche s'est largement accentuée.

À propos de la vitesse... surréaliste

Pour ne pas se compliquer la vie, La Poste a décidé d'appliquer les mêmes vitesses pour le STABY que celles des scooters au moment de leurs utilisations c'est-à-dire 50 km/h sur les hauts le pied.

Comme pour les autres véhicules, à chaque fois, la vitesse de déplacement est surestimée entraînant un temps trop faible alloué à la portion de voie concernée. Chaque agent doit demander les temps de parcours et effectuer

une comparaison via un GPS puis exiger des explications. Car qui dit vitesse excessive, dit risque d'accident.

La formation... bâclée

S'il existe une formation de prise en main et d'habilitation du STABY, celle-ci n'est quasiment plus réalisée par les préventeurs, formés pour ce type d'engins. Pourquoi ? Parce que La Poste a décidé d'en supprimer les trois quarts. C'est donc aux encadrants de proximité qu'incombe la lourde tâche de former les agents sur un véhicule pas si simple à utiliser. Ont-ils le temps nécessaire leur permettant de pratiquer cette habilitation ? Évidemment non ! On a tous constaté la scène d'un postier en herbe slalomer cinq minutes entre des plots avant qu'on lui remette le casque, les clés et l'itinéraire de tournée...

La santé et la sécurité... au second plan

Les véhicules 3 roues électriques dont fait partie le STABY sont plus instables en cas de vent violent, la prise des courbes devient très dangereuse sur route glissante, les vibrations sont plus importantes que sur les autres véhicules. Bref ce MOLOC peut également, sur le long terme, provoquer de nombreux troubles musculosquelettiques.

Enfin, ce qui inquiète également FOCom, c'est le système pendulaire breveté chez Ligier, cause d'accidents parfois dramatiques au niveau des membres inférieurs. Ce système pendulaire étant propre à cette société qui fournit La Poste est seule détentrice du brevet et il n'existe aucune étude spécifique ou comparative de ce système. FOCom relève que, dans plus de 90% des cas qui lui sont remontés, il est fait état de blessures graves des membres inférieurs (pouvant aller jusqu'à l'amputation)...

FOCom exige depuis le départ, la mise en place d'un plan de prévention spécifique pour ce type de véhicule intégrant une étude des risques particuliers inhérents à l'utilisation du STABY.

CONCLUSION : RIEN NE SERT DE COURIR, ESSAYONS DE TRAVAILLER MIEUX

L'innovation, c'est bien, seulement si elle est précédée d'une réelle étude en termes de sécurité et de santé et pas seulement pour « accélérer » la distribution d'un flux qu'on dit de plus en plus faible. L'innovation, c'est bien, seulement si elle est suivie par tout un tas de mesures préventives avec les moyens qui vont avec, comme des préventeurs et du temps pour bien former.

Pour FOCom, les réorganisations et la façon dont on utilise leurs moyens de locomotion entraînent les agents dans une course effrénée afin de terminer dans les temps mais au mépris de la santé et de la sécurité des postiers. On pourra inventer tous les véhicules qu'on veut, si les tournées sont trop longues, le danger sera au bout du virage.

