



CONVENTION - CONGRÈS
MAY 1-5 MAI 2023
TORONTO, ONTARIO

Rapport du
**Comité sur le contenu
et la charge de travail
des FFRS**
Rapport du
**Comité sur le taux
horaire des FFRS**

Syndicat des travailleurs et travailleuses des postes
Canadian Union of Postal Workers

sttp • cupw

RAPPORT DU COMITÉ SUR LE CONTENU ET LA CHARGE DE TRAVAIL DES FFRS

Bien que la ronde de négociations de 2018-2019 ait pris fin devant un arbitre, les parties s'étaient entendues sur un certain nombre de points en litige. Deux de ces différends visaient à obtenir un taux horaire pour les FFRS et à obtenir une charge de travail évaluée qui soit représentative du travail accompli.

Nous avons invité les membres à soumettre leur candidature s'ils étaient intéressés à représenter le STTP au sein du Comité sur le contenu et la charge de travail des FFRS. Le Comité exécutif national a retenu les consœurs Susan Wilson, de la région de l'Ontario, et Barbara McMillan, de la région du Centre, et le confrère Éric Saumier, de la région du Québec.

Le Comité a commencé ses travaux le 29 janvier 2020. En avril 2021, deux des trois membres du Comité ont été remplacés. Le Comité est depuis composé des consœurs Katherine Green, de la région du Pacifique, et Barbara McMillan, de la région du Centre, et du confrère Jeffery Cook, de la région de l'Atlantique.

Un système de mesure des itinéraires a pour but d'évaluer adéquatement les volumes à livrer, puis de d'établir les méthodes de travail permettant d'attribuer le temps requis pour effectuer le travail en toute sécurité.

Le mandat du Comité était le suivant : faire une recommandation aux parties sur la meilleure façon de déterminer, d'évaluer et de mesurer le contenu et la charge de travail associés aux itinéraires ruraux et suburbains, tout en veillant à ce que le système de mesure des itinéraires soit juste, équitable et maintienne l'équité salariale.

Les parties se sont heurtées à des obstacles en cours de route, mais le plus important a été la pandémie de COVID-19. Avant que le confinement lié à la pandémie n'entre en vigueur, le Comité avait pu observer les activités de seulement deux installations postales.

Les restrictions liées à la COVID-19, en particulier l'interdiction d'accès aux postes de factrices et facteurs, ont empêché le Comité de vérifier et de valider les hypothèses devant lui permettre de cerner les différences entre la théorie et la pratique. Les parties ont malgré tout poursuivi leurs travaux. Les membres de la partie syndicale ont pris appui sur leur expérience à titre de FFRS dans les lieux de travail, tandis que ceux de la partie patronale se sont fondés sur leur conception du travail à titre de gestionnaires et ont bénéficié de l'apport des ingénieurs de Postes Canada.

Au cours de cette période, les parties ont différé d'opinion quant à l'ordre des étapes à suivre pour remplir le mandat du Comité. Le Syndicat estimait qu'il fallait d'abord élaborer des méthodes de travail avant de déterminer quelle technique de mesure conviendrait le mieux à chacune d'elles. Puisque la mesure consiste en un chronométrage, pouvait-on utiliser les valeurs de temps existantes, ou devait-on en élaborer de nouvelles ou autres? Il importe que les méthodes de travail et de mesure choisies assurent la sécurité du système et maintiennent l'équité salariale.

Les parties ont décidé de travailler chacune de leur côté pendant quelques mois et d'échanger leurs solutions après la réalisation d'une analyse plus approfondie. À leur reprise, les réunions se sont tenues en mode virtuel, sur la plateforme Teams de Microsoft. Postes Canada a alors présenté les grandes lignes d'une première version d'un système de mesure des itinéraires qui comprenait des valeurs du SMIFF (système de mesure des itinéraires des factrices et facteurs) pour certaines tâches, des distances moyennes en milieu urbain établies à l'aide des valeurs du SMIFF, de nouvelles méthodes de travail utilisant le système MOST (technique de séquence des opérations Maynard) pour calculer les valeurs, des formules et des valeurs existantes. Postes Canada a aussi présenté des dispositions pour un processus d'exception.

La proposition de Postes Canada commence par une collecte automatisée des volumes, qui consiste en une partie des volumes propres aux itinéraires d'un poste de facteurs et une autre partie prenant appui sur le nombre de conteneurs destinés à une installation. Le nombre de chaque type de conteneurs est ensuite multiplié par un certain nombre d'articles de courrier (facteurs de conversion), ce qui donne lieu à un volume de courrier approximatif. Le courrier est ensuite réparti entre les itinéraires FFRS, les itinéraires urbains, s'il y a lieu, et les cases postales. Cette proposition omet toutefois d'inclure les articles de courrier qui sont postés directement à l'installation où se trouvent les itinéraires FFRS chargés de les livrer. Les articles de courrier qui ne sont pas traités à l'établissement de traitement du courrier ne sont pas pris en compte dans la charge de travail. Le Syndicat n'a pas pu valider l'exactitude de cette proposition parce que Postes Canada n'a pas été en mesure de fournir un ensemble réel de données obtenues d'un établissement de traitement du courrier. Les membres de la partie syndicale du Comité n'ont pas pu accepter ces estimations comme étant viables sans d'abord les vérifier. Toutefois, le Syndicat part du principe que la méthode proposée par Postes Canada serait plus exacte dans les bureaux à code urbain, où la majorité du courrier est acheminé directement aux itinéraires, que dans les bureaux à code rural, où la plupart du courrier est acheminé au bureau, et non aux itinéraires.

Les valeurs de temps à l'installation postale sont un autre aspect de la proposition de Postes Canada à examiner attentivement. Les valeurs de temps utilisées pour les valeurs intérieures sont celles du SMIFF. Ensuite, pour le temps de chargement et de déchargement, Postes Canada utilise les chronométrages qui s'appliquent à l'unité urbaine et les divise par le nombre de lettres, de colis et de paquets afin d'établir un ratio de temps par article. Le Syndicat trouve ce calcul inquiétant, car même d'un point de vue théorique, il semble inexact. Selon cette formule, le temps alloué pour charger une lettre est le même que pour charger un colis. Par conséquent, un itinéraire nécessitant le chargement de 25 lettres et de 500 colis obtiendrait le même temps qu'un itinéraire nécessitant le chargement de 500 lettres et de 25 colis. Dans sa forme actuelle, cette affirmation est absurde. La méthode exacte pour évaluer les valeurs de temps est celle du chronométrage, qui recalcule de façon périodique le temps requis pour charger et décharger différents produits (lettres, colis et paquets). Cette méthode permet au temps de chargement et de déchargement de suivre la fluctuation des produits. C'est ainsi que les choses se font dans les installations postales urbaines.

La proposition de Postes Canada porte également sur les tâches externes. Sa proposition est une combinaison de valeurs du SMIFF et de valeurs élaborées expressément pour les FFRS. Selon Postes Canada, la distance à parcourir pour se rendre à un réceptacle en milieu rural ou suburbain correspond à une moyenne de la distance moyenne parcourue pour le même type de réceptacle en milieu urbain. Par exemple, la distance attribuée pour parcourir le trajet aller-retour à une boîte postale communautaire (BPCOM) est de 42,4 pieds, soit la distance moyenne des itinéraires urbains. Du côté urbain, la distance totale à parcourir depuis le véhicule à une BPCOM fait, chaque fois, l'objet d'un calcul distinct. Postes Canada a élaboré, pour les FFRS, une nouvelle valeur pour déposer le courrier dans les BPCOM. Du côté urbain, une valeur d'arrêt correspond à chaque emplacement de BPCOM et, s'il y a plus de trois modules à un emplacement, un arrêt supplémentaire est attribué.

La proposition de Postes Canada omet aussi de faire mention de l'installation d'armoires à colis extérieures sur de nombreux itinéraires FFRS et du fait qu'aucune valeur de temps n'est attribuée au travail supplémentaire associé à ces armoires. Le STTP et Postes Canada travaillent ensemble à l'élaboration d'une valeur de temps provisoire pour l'unité urbaine. Postes Canada propose que cette valeur s'applique aux itinéraires FFRS. Puisque l'élaboration de la valeur provisoire de l'unité urbaine n'est toujours pas terminée, le Syndicat soutient qu'il faut élaborer une valeur propre à l'unité des FFRS.

Postes Canada a proposé une nouvelle valeur de temps, calculée à l'aide du système MOST, pour la livraison aux boîtes aux lettres rurales (BLR). Cette nouvelle valeur est inférieure à la valeur actuelle et le Syndicat a de bonnes raisons de croire qu'elle n'est pas représentative du travail accompli. Les membres du STTP au sein du Comité ont effectué, de manière autonome, des exercices de validation du temps de conduite et du temps d'arrêt. Les résultats démontrent que, dans la plupart des cas, les valeurs de temps actuelles accordées aux BLR sont exactes et tiennent compte des accélérations et des décélérations requises dans le cadre de la livraison aux BLR. En proposant des valeurs inférieures à celles du SMIFF, il devient évident que Postes Canada dévalue le travail des FFRS. Pour maintenir l'équité salariale, il faut non seulement que la rémunération soit égale, mais que le travail effectué dans le cadre du système de mesure des itinéraires le soit aussi.

Le travail des FFRS comprend des activités qui, dans certains cas, sont propres à un itinéraire, et pour lesquelles aucune valeur de temps n'a été établie. En ce moment, le système ne prévoit pas suffisamment de temps pour exécuter une activité propre à un itinéraire. Le STTP et Postes Canada ont présenté des propositions pour englober les activités particulières. Pour sa part, le STTP propose un paramètre au début du processus de validation, soit le moment où les chronomètres servent à évaluer le temps requis pour accomplir une tâche et intégrer de nouvelles valeurs dans l'évaluation de l'itinéraire. Le paramètre s'applique à partir du moment où il est atteint. Cette méthode de calcul ne réduira pas la valeur de l'itinéraire. Postes Canada, elle, mise plutôt sur un processus d'exception, qui, s'il est mis en œuvre, pourrait entraîner une réduction de la valeur de l'itinéraire. Pour le STTP, cette proposition est inacceptable. Compte tenu de la tendance des superviseurs de Postes Canada à faire pression sur les membres pour qu'ils travaillent plus rapidement et, par conséquent, de façon non sécuritaire, le STTP estime qu'en permettant la diminution des valeurs de temps, cette tendance ne ferait que s'accroître.

Le Comité a présenté un rapport conjoint en janvier 2022. Le mandat du Comité n'est toujours pas rempli, car il n'y a pas d'entente sur la plupart des valeurs. Bien que les membres de la partie syndicale du Comité soient dans l'ensemble d'accord avec la façon d'attribuer les valeurs de temps aux activités, ils ne savent pas si la collecte automatisée des données sur le volume fonctionnera et si les valeurs de temps proposées sont exactes. Les questions en suspens font l'objet de discussions avec le Comité sur le taux horaire.



Martin Champagne

4^e vice-président national, STTP

MC/lg-cope225sepb
ab/scfp 1979

RAPPORT DU COMITÉ SUR LA TRANSITION VERS UN TAUX HORAIRE POUR LES FFRS

En juin 2021, le Syndicat des travailleurs et travailleuses des postes s'est entendu avec Postes Canada sur une prolongation des conventions collectives d'une durée de deux (2) ans pour les deux (2) unités qu'il représente.

Après un vote de ratification mené auprès des membres, les prolongations de deux années ont été acceptées par une majorité des membres de chacune des unités et a mené à un protocole d'entente qui a été signé en septembre 2021 (voir le document ci-joint).

Les parties ont convenu de créer deux comités, un comité de travail ainsi qu'un comité directeur. Après avoir demandé aux membres intéressés à faire partie du comité de travail, le Conseil exécutif national a nommé les consœurs Barbara McMillan, de la région du Centre, et Angel Hoare, de la région du Pacifique, ainsi que les confrères Jeffery Cook, de la région de l'Atlantique, et Jean-Sébastien D'Aoust, de la région de Québec, pour représenter les membres. En septembre 2022, Nancy Beauchamp, de la région du Québec, est venue remplacer le confrère Jean-Sébastien D'Aoust.

Le comité directeur est composé des confrères Carl Girouard, dirigeant national des griefs, et Martin Champagne, 4^e vice-président national, et des consœurs Barbara McMillan et Nancy Beauchamp.

Le comité de travail est libéré à temps plein depuis le 3 mai 2022 afin de rencontrer, virtuellement, l'employeur dans le but d'élaborer une approche à jour sur la mesure de la charge du travail et du contenu du travail. Dans ce but, les parties discutent de chacune des tâches effectuées par les FFRS au quotidien dans le but de déterminer comment doit se faire la tâche, quel est le matériel utilisé, quel est la meilleure façon de faire cette tâche et quelle est la valeur appropriée pour effectuer le travail.

Le travail du comité est divisé en deux portions distinctes. Tout ce qui est chargé de travail et contenu du travail doit être évalué par le biais de valeur de temps et de volume d'envois traités, c'est ce qui représente la première portion et probablement la plus potentiellement conflictuelle. La deuxième portion du travail du comité est l'organisation du travail dans un système horaire. Comment seront gérées les heures additionnelles et supplémentaires, la structure des itinéraires et leur réorganisation, la façon de faire des choix, ainsi que les modifications à apporter à la convention collective.

Pour la première portion du travail, les représentantes et représentants syndicaux du comité de travail s'inspirent du modèle urbain et croient que les valeurs de temps déjà élaborées pour un même travail devraient être utilisées pour l'unité rurale. Pour les tâches qui sont différentes ou inexistantes dans le modèle urbain, il est primordial qu'elles soient évaluées afin de s'assurer d'y associer la bonne valeur.

Les parties sont d'accord sur certaines valeurs de temps et procédures de travail, alors que pour d'autres c'est plus difficile. La façon de tenir compte du volume du courrier est encore en discussion entre les parties, et nous avons l'intention de nous déplacer dans les bureaux à travers le pays afin de déterminer la validité des données sur lesquelles l'employeur souhaite se baser pour établir les volumes de courrier. Comme vous le savez, les réalités d'un bureau à l'autre changent selon la manipulation de courrier qui doit être faite dans le bureau. Certains bureaux reçoivent presque tout leur courrier directement en fonction de leurs itinéraires, alors que d'autres doivent attendre que le courrier soit distribué après un tri fait par les maîtres de postes. Toutes ces réalités doivent être prises en compte afin de ne rien laisser de côté et afin que le système mesure tout ce qu'il y a à mesurer.

La portion de la structure du travail et des règles de travail demeure à déterminer. Les représentantes et représentants syndicaux du comité de travail tenteront de reproduire la structure urbaine, notamment en obtenant un statut d'emploi à plein temps qui protégerait les revenus et avantages sociaux malgré les fluctuations de volume.



Martin Champagne

4^e vice-président national, STTP

MC/lg-cope225sep b