

La pénibilité ou Kafka chez les manutentionnaires

La France possède une réelle expertise dans le domaine la « logistique contractuelle » avec de belles entreprises présentes dans le monde entier (Norbert Dentressangle, GEODIS, STEF, FM Logistic, ID Logistics...) qui rivalisent avec de puissants groupes anglo-saxons, suisses ou allemands, fortement implantés sur le territoire national. En croissance de 3 à 4% par an, près de 80 000 emplois (directs et indirects) sont concernés.

Chargés par les grands distributeurs ou industriels de gérer tout ou partie de leur « supply chain », les prestataires logistiques attirent maintenant de nombreux ingénieurs, mais la promotion interne y est encore fortement privilégiée. Notre métier assure ainsi un rôle majeur d'intégration sociale : les préparateurs de commandes, manutentionnaires ou caristes, reçoivent au sein de nos entreprises une véritable formation, apprennent à fonctionner en équipe, à tenir des engagements et à prendre des responsabilités.

Précisons que les prestataires logistiques qui ne disposent d'aucun avantage fiscal spécifique, d'aucune dérogation juridique, paient leurs impôts en France. Ils ne demandent que d'être placés sur un pied d'égalité avec leurs voisins européens, en disposant :

- 1- D'un coût salarial équivalent, afin que la France reste attractive pour les grands centres logistiques européens ;
- 2- D'un code du travail permettant de réagir au plus vite au besoin du client.

Or, la loi sur la pénibilité du 20 janvier 2014 leur creuse « deux trous rouges au côté droit », en instaurant pour chaque collaborateur un compte de points calculé en fonction d'un certain nombre de critères de « pénibilité », permettant ainsi un départ en retraite anticipé.

Dans le document officiel qui vient d'être rendu public, on peut y lire que pour les « *Manutentions manuelles de charges* », seront pris en compte dans le calcul: « *Levé/porté : des poids de 15 kg et plus, Poussé/tiré : des poids de 250 kg et plus (le seuil de 15kg est abaissé à 10 kg en cas de prise au sol ou au-dessus des épaules ou de déplacement en charge).*

Pour ces deux situations, alternativement ou en cumul, un temps de manutention de 600h par an.

Par ailleurs sera également prise en compte la manutention de 7,5t et plus par jour pour une durée de 120 j par an. »

Sachant qu'un préparateur de commande va, dans la même journée, lever des charges, tirer des chariots de manutention, qu'il montera sa palette de marchandise à partir de 10 cm (9 cm ?) de hauteur jusqu'à 180 cm, nous suggérons la création d'une application informatique spécifique, type celle d'Apple Store pour les intermittents, pour permettre à chacun d'optimiser ses points de pénibilité en fonction de cette masse de critères ! Kafka n'est pas loin...

La triste conclusion est que notre secteur de la logistique contractuelle ne pourra pas échapper à une complexification de gestion de paie et de suivi quotidien, à des litiges qui engorgeront un peu plus nos tribunaux. A quoi s'ajoutera une taxation nouvelle, chiffrée aujourd'hui à 1,8% de coût salarial supplémentaire...

Combien de dossiers logistiques européens partiront alors (encore) aux Pays-Bas, Allemagne ou Belgique, (alors qu'ils auraient pu continuer à fournir des emplois dans les régions Nord et Est de la France) et combien de distributeurs ou industriels se tourneront vers des solutions totalement automatisées (plusieurs sont en cours d'étude ou de déploiement), réduisant considérablement la main d'œuvre employée ?

Alors qu'un travail de fond était engagé depuis plusieurs années entre la profession et l'administration, et en particulier avec la CRAMIF, afin de réduire au maximum la pénibilité et l'accidentologie, tout cela est balayé d'un trait au profit d'une gestion totalement bureaucratique et extrêmement complexe, et ajoutant quelques lignes de plus sur la fiche de paie, « *alternativement ou en cumul* ».

C'est le mystère français... Casser ce qui marche. Mais notre pays en a-t-il encore les moyens ?

Eric HEMAR, Président ID Logistics,
Yannick BUISSON, Directeur Général FM Logistic France
Co-Présidents du Conseil Supply Chain (Union TLF)