

Faute de CCT des transports routiers privés, les pressions s'accroissent sur les conditions de travail à la Poste

Fritz Gurtner, responsable du secteur Logistique

1er exemple: Logistique des marchandises et de stockage

PostLogistics SA (PL SA) est une filiale de La Poste Suisse active dans la logistique des marchandises et de stockage. Elle est la seule entreprise possédant une convention collective de travail (CCT) de la branche. PL SA joue un rôle d'exemple et de pionnier, car la logistique des marchandises et de stockage est considérée comme une branche rude, aux conditions de travail très dures. La protection des travailleurs n'y est généralement pas privilégiée, et le personnel est traité sans ménagement.

Cette filiale de la Poste se trouve depuis longtemps dans les chiffres rouges et les réorganisations s'y succèdent. Aujourd'hui, une réduction de personnel drastique est censée rendre à nouveau rentable l'entreprise déjà plusieurs fois chamboulée. La filiale de la Poste sera transformée en deux ans: près de 250 emplois passeront à la trappe.

Les raisons des difficultés économiques de PL SA sont nombreuses et je ne vais pas m'y attarder ici. Je tiens toutefois à en mentionner une: PL SA est une entreprise sous CCT. La filiale de la Poste est même l'unique entreprise conventionnée sur le marché de la logistique des marchandises et de stockage, ce qui la met doublement sous pression. D'abord, ses principaux concurrents mènent une campagne ciblée contre PL SA, pour évincer du marché l'entreprise sous CCT en débauchant ses clients par des offres à prix cassés. Ensuite, PL SA offre dans sa CCT des conditions d'engagement supérieures au niveau du marché. Selon les propres calculs de la Poste – qu'il faut bien sûr examiner avec prudence –, les frais de personnel par collaborateur seraient supérieurs de 14 000 francs au niveau du marché.

La branche des transports est soumise à une concurrence très dure. La marge EBIT y est faible, de l'ordre de 2 à 4%. Il n'est donc guère étonnant que la concurrence se fasse sur les conditions d'engagement (vous avez déjà entendu des explications concernant l'analyse des salaires dans le secteur des transports terrestres privés): les salaires sont bas dans cette branche d'activité, alors même que l'on y fait beaucoup d'heures d'un travail très dur.

Faute de normes contraignantes pour les conditions d'engagement, PL SA subit des pressions massives et devra temporairement détériorer ses conditions d'emploi, jusqu'à la fin de la phase d'assainissement, p. ex. en introduisant la semaine de 45 heures.

Etant donné l'absence de réglementation des conditions d'engagement, la Poste prend même l'offensive en encourageant les faux indépendants! Ce que PL SA prévoit aujourd'hui dépasse de loin les mauvaises habitudes de la branche des transports. Pour améliorer sa compétitivité, PL SA se concentre sur les envois de marchandises petites et légères. Les livraisons se font toujours plus à l'aide de camions de 3,5 tonnes conduits par des transporteurs externes étroitement liés à PL SA. Ce concept de camion est censé procurer à la Poste des avantages de coûts substantiels.

Concrètement, PL SA souhaite se défaire d'une majorité de ses chauffeurs et confier les prestations de transport à des indépendants. Les transporteurs ne seront plus soumis à la CCT et seront soumis à des pressions croissantes sur les salaires. PL SA s'oriente ainsi vers des conditions de travail atypiques et précaires, en basant son nouveau modèle d'affaires sur de faux indépendants travaillant pour elle comme chauffeurs.

2e exemple: Transport des envois postaux

L'absence de CCT dans la branche des transports routiers privés a d'autres conséquences négatives sur la Poste. Les faibles coûts de production des transporteurs – grâce aux bas salaires et aux très longues journées de travail – accroissent les pressions de la Poste à externaliser le transport des envois postaux. Les transports routiers entre les centres de traitement sont presque entièrement réalisés aujourd'hui par des tiers au nom de la Poste. La Poste Suisse ne transporte elle-même plus que 40% des envois postaux. Les emplois de chauffeurs à la Poste disparaissent progressivement; la Poste n'occupe plus aujourd'hui qu'env. 400 chauffeurs.

Un conducteur employé par la Poste (CCT Poste) travaille 42 heures par semaine. Il a droit à six semaines de vacances et gagne (sans les suppléments de nuit), selon la plage salariale et le nombre d'années d'expérience, entre 54 000 et 76 000 francs. Un chauffeur effectuant la même activité auprès d'un sous-traitant de la Poste travaille jusqu'à 48 heures hebdomadaires (selon l'OTR 1). Il a généralement droit à quatre semaines de vacances et gagne après 20 ans d'expérience professionnelle 65 000 francs. – Soit l'équivalent d'un salaire de 57 000 francs pour une semaine de 42 heures. L'écart de salaire pour un chauffeur expérimenté dépasse facilement 10 000 francs. A quoi il faut ajouter près de 5% pour les deux semaines de vacances supplémentaires.

Pour syndicom, il est important que les conditions d'engagement soient dûment réglées dans la branche des transports routiers privés. Car c'est l'unique façon de stopper la spirale baissière des conditions de salaire et d'engagement des chauffeurs et des collaborateurs des entrepôts. La Poste a ici le devoir d'exiger de ses sous-traitants qu'ils se basent au moins sur la CCT en vigueur.

