

# *Perdre sa vie à la gagner ?*

---

**Les six semaines de grève des convoyeurs de fonds en janvier et février derniers constituent, vu la durée de ce conflit, une première dans l'histoire sociale de ce secteur. Non qu'il s'agisse de la première grève (le secteur a connu un conflit de quinze jours en mars 1996), mais à la fois parce que la durée inhabituelle du mouvement est significative du malaise du secteur à la suite de plusieurs agressions avec mort d'hommes, et parce que les autres acteurs concernés, particulièrement les clients importants (banques et grandes surfaces) y ont vu l'occasion de développer une stratégie susceptible de menacer, à terme, l'existence même des sociétés de transport de fonds. En définitive, comme on le verra, l'issue du conflit ne résout durablement ni les problèmes d'insécurité et d'emploi des travailleurs, ni les questions de rentabilité qu'ont à affronter leurs employeurs.**

---

PAR MICHEL CAPRON

Après les attaques mortelles du shopping center de Woluwe (le 29 décembre 1997) et de Waremme (le 12 janvier 1998), le mal-être des convoyeurs de fonds s'est cristallisé en un longue grève révélatrice d'un triple déficit quant à leur statut et à leurs conditions de travail : l'insécurité croissante à la suite des lacunes dans la protection de leur sécurité, la médiocrité du salaire (au mieux quelque quarante-mille francs net par mois), le risque de voir diminuer l'emploi en cas d'adoption du système technologique visant à améliorer leur sécurité.

## **LE PRIX D'UNE VIE HUMAINE**

Ces dernières années, le métier, déjà périlleux, de convoyeur de fonds est devenu une profession à très hauts risques<sup>1</sup>, les attaques étant manifestement perpétrées par des bandes bien organisées et redoutablement armées. À l'issue de la grève de mars 1996, le ministère de l'Intérieur a imposé la scission des transports de documents, de pièces et de billets, l'interdiction des transports de nuit et le renforcement de la surveillance, par la gendarmerie, des transports de fonds intercity. Il

<sup>1</sup> Notamment un mort à Modave (mars 1996), à Pepinster (juillet 1996) et à Woluwe (décembre 1997), deux morts à Waremme (janvier 1998).

## BELGIQUE

n'est pas évident que ces obligations aient été respectées : pour les sociétés de transport de fonds, la concurrence est rude, et ils doivent écraser les prix pour conserver leurs clients, notamment au détriment de la rigueur dans la protection du personnel. Au début de janvier 1998, le port du gilet pare-balles devient obligatoire, tandis que les banques et la grande distribution sont invitées à prévoir la mise en place de sas de sécurité. En fait, les convoyeurs sont exposés à un double risque : celui d'une attaque sur l'itinéraire du transport et le « risque-trottoir », sur le lieu de la prise en charge des fonds. Un des enjeux les plus cruciaux des négociations lors du présent conflit portera sur les modalités susceptibles de réduire ces risques.

À cet effet, on connaît d'une part la « valise intelligente », un système technologiquement sophistiqué qui, pour pouvoir être homologué, doit assurer automatiquement la destruction des valeurs transportées en cas d'agression. Selon ce système, en principe chaque valise embarquée à bord du fourgon est programmée pour une certaine destination dans un temps et un espace définis. Si la valise est ouverte ailleurs qu'au départ ou à l'arrivée, son contenu est détruit soit par pyrotechnie (système IQ-SEC proposé par Group 4 Securitas), soit par projection d'encre indélébile (système Axytrans, un brevet français qui intéresse GMIC). Le but est clair : faire comprendre aux malfrats que, de toute manière,

le butin convoité leur échappera. Ce système, censé être opérationnel au début de 1999, coûte cher<sup>2</sup>. D'où une première prise de position patronale : d'accord pour la valise intelligente, mais accompagnée de deux hommes au lieu de trois. Dès l'abord, le refus syndical est net : il faut maintenir trois hommes, même avec ladite valise.

D'autre part, il est question de renforcer le blindage des fourgons pour résister aux armes de guerre et d'imaginer l'installation, chez les principaux clients, de sas de sécurité destinés à éliminer le risque-trottoir. Les clients sont réticents face au coût de l'opération et, dès le début de la grève, y voient l'occasion attendue — notamment pour compenser en quelque sorte le coût de l'éventuelle mise en place de sas — de promouvoir largement l'utilisation des moyens de paiement électroniques. En quelques semaines, comme par magie, Banksys (société contrôlée par les principales banques privées, qui dispose d'un quasi-monopole en matière de paiements électroniques), les banques et le secteur de la grande distribution conviennent de ramener de cinq francs à un franc, puis à zéro franc, le coût de chaque transaction par monnaie électronique. L'objectif proclamé est d'accroître ainsi la sécurité ; en réalité, il s'agit plus largement de donner une impulsion durable aux paiements par carte et de réduire les coûts afférents à la manipulation et au transport de valeurs (billets et pièces).

<sup>2</sup> Compte tenu du volume des transactions actuel, l'équipement de l'ensemble des fourgons avec ce système coûterait quelque 2,5 milliards.

## BELGIQUE

La contrainte pesant sur les convoyeurs s'avère donc double : les employeurs veulent réduire l'emploi à l'occasion du recours à la valise intelligente, les clients cherchent à réduire la masse à transporter, donc moins de convois et moins d'emplois, sans que personne ne puisse leur garantir, à court terme du moins, une sécurité accrue. L'âpreté des négociations peut donc s'expliquer, les convoyeurs étant à la fois légitimement inquiets pour leur sécurité physique et taraudés par la question de leur sécurité d'emploi.

### DES NÉGOCIATIONS ARDUES

Il n'est dès lors pas étonnant que les négociations en commission paritaire se soient révélées particulièrement difficiles. Elles se sont déroulées en quatre temps. En un premier temps, les employeurs estiment investir suffisamment dans le système de la valise intelligente et l'amélioration du blindage des fourgons, sans compter qu'ils risquent de voir baisser leur chiffre d'affaires dans un secteur fort marqué par la concurrence<sup>3</sup>. Ils préconisent donc la mise en œuvre rapide de ces valises, une période d'essai de six mois avec trois convoyeurs par fourgon, puis le passage à deux convoyeurs. Les organisations syndicales revendiquent le maintien du troisième homme et des améliorations de statut et de salaire. Cette première proposition patronale

est rejetée le 28 janvier par 84,6 % des convoyeurs votants, et l'impasse paraît totale. En un deuxième temps, le conciliateur social entend séparément les arguments des deux parties et formule, le 9 février, une recommandation quant au maintien à durée indéterminée du troisième homme, une disposition dont le patronat pourra demander la révision (moyennant accord syndical) dès la mise en œuvre de la valise intelligente. Sollicité pour intervenir par voie législative, le ministre de l'Intérieur (partisan de l'introduction rapide de la valise intelligente) exige un accord préalable entre les parties, clients compris : l'on se retrouve à nouveau dans l'impasse.

Le 13 février, les conciliateurs sociaux présentent, en un troisième temps, cinq propositions : l'interdiction définitive du transport de nuit ; la mise en service dès le début de 1999 de fourgons à blindage renforcé ; le choix laissé à chaque société, dès la reprise du travail, entre deux ou trois hommes pour accompagner la valise intelligente ; la mise à l'étude par un groupe de policiers des moyens de réduire le risque-trottoir ; la disparition des itinéraires dangereux avant l'an 2000. Les discussions butent à nouveau sur la question du troisième homme. Pour sortir de l'impasse, le patronat avance, le 18 février, en un quatrième temps, une proposition globale qui comprend notamment les points suivants. D'une part, l'introduction obligatoire d'un

<sup>3</sup> Brinks'Ziegler (20 % du secteur) est la seule société dont l'ensemble des activités est lié au transport de fonds. Group 4 Securitas (55 %), GMIC (20 %) et Baron (5 %) réalisent, en revanche, la majeure partie de leur chiffre d'affaires dans d'autres activités (gardiennage, sécurité électronique).

## BELGIQUE

système technologique<sup>4</sup> renforçant la protection des valeurs ou les rendant inutilisables en cas d'attaque, un système à mettre en service à bref délai et au plus tard à la fin de 1999. Jusqu'au 31 décembre 1999, on pourrait soit garder trois hommes, soit passer à deux après une période de six mois. Après le 1<sup>er</sup> janvier 2000, le choix porterait soit sur un système technologique homologué avec deux hommes après une période de six mois, soit sur un système non homologué avec trois hommes. D'autre part, des mesures de sécurité additionnelles seraient prises : interdiction du transport de nuit, limitation du nombre d'arrêts par tournée, amélioration du système de communication, port du casque, du gilet pare-balles et d'une arme. En troisième lieu, diverses mesures sociales (accroissement de la rente prévue en cas d'accident, hausse de vingt francs brut du salaire horaire, révision des dispositions pour la prépension, amélioration du statut) sont proposées. Enfin, il serait prévu d'instaurer une commission mixte (patronat-syndicats) pour définir un « risque-trottoir acceptable ». Cette proposition sera défendue par les organisations syndicales, mais rejetée le 19 février par la base (55,7 % de « non » chez les employés, 65 % chez les ouvriers F.G.T.B. et 70 % chez les ouvriers C.S.C.) : les travailleurs veulent le maintien du troisième homme, quel que soit le système envisagé

et, pour une partie, estiment la hausse salariale insuffisante. C'est la troisième impasse...

Rejeté, ce projet est quelque peu amélioré le 20 février. Il stipule notamment que le système technologique prévu doit pouvoir détruire les valeurs dans et hors du fourgon ; il définit des normes plus strictes pour le gilet pare-balles ; il recommande, après le 1<sup>er</sup> janvier 2000, un système technologique homologué, soit avec trois hommes, soit avec deux hommes après une période d'essai de deux mois. Enfin, l'augmentation du salaire horaire atteint vingt-cinq francs brut, et la prépension est proposée dès cinquante-deux ans. Ce préaccord, à nouveau défendu par les dirigeants syndicaux, est cependant rejeté à son tour le 23 février, par 54,96 % des votants<sup>5</sup>. Nonobstant ce refus, le travail devra reprendre, la grève ne pouvant être prolongée que si au moins 66 % des travailleurs rejettent le préaccord. À partir du 25 février, la reprise du travail s'effectuera progressivement, mais, comme on le verra, le malaise des travailleurs n'a pas disparu pour autant.

## LES ENJEUX DU CONFLIT

Il apparaît très rapidement que les enjeux du conflit dépassent de loin le seul antagonisme entre travailleurs et employeurs du sec-

<sup>4</sup> Il s'agit de la valise intelligente, du sas de sécurité entre le fourgon et le point de transfert des fonds et du fourgon à blindage renforcé, les différents systèmes pouvant s'additionner.

<sup>5</sup> Sur quelque 1 371 convoyeurs, seuls 986 ont émis un vote valable.

## BELGIQUE

teur, même si les problèmes de sécurité, d'emploi et de salaires apparaissent à l'avant-plan. L'absence de transports de fonds a eu pour effet premier de paralyser assez largement l'approvisionnement des distributeurs de billets (on a constaté jusqu'à 60 % de distributeurs vides). En outre, le blocage de l'accès aux dépôts de la Banque nationale a perturbé l'échange de monnaies et devises et les mouvements de chèques et de titres. Les banques et la grande distribution ont néanmoins réussi à réorganiser les flux de monnaie au sein des agences et grands magasins même si, pour ce faire, du personnel a été contraint d'assumer des tâches à risque, normalement dévolues aux convoyeurs, notamment en matière d'approvisionnement des distributeurs de billets ou de dépôt de fonds à la Banque nationale. Les trois transferts massifs de fonds effectués avec des moyens considérables par la gendarmerie ont en partie contribué à alléger la situation. Au total, la grève n'a pas eu pour effet de perturber fondamentalement le déroulement de la vie économique, les principaux clients ayant pu trouver la parade en s'organisant de manière autonome et en favorisant largement le recours au paiement électronique.

En effet, banques et grande distribution ont saisi l'occasion pour tenter d'implanter durablement des réflexes de paiement électronique (par cartes de crédit ou de débit, par Proton, en offrant des

possibilités de retrait de liquidités dans les grands magasins, le tout sur fond de gratuité de ces paiements)<sup>6</sup> et, ce faisant, aboutir à diminuer le volume des valeurs à transporter à l'avenir. Par contre, indépendants et petits commerçants s'estiment discriminés par l'accord entre Banksys et les grandes surfaces : les couts fixes d'implantation des terminaux (location et forfait mensuels) étant indépendants du chiffre d'affaires, ceux qui effectuent trop peu de transactions sont pénalisés et ne peuvent que répercuter les couts supplémentaires sur leurs clients.

Il leur est donc impossible de réduire à un franc ou d'accorder la gratuité pour les transactions. C'est pourquoi les organisations des classes moyennes (U.C.M. et N.C.M.V.) ont déposé auprès de la Commission européenne une plainte contre Banksys pour abus de position dominante.

Toutefois, au niveau social, la problématique du paiement des pensions et des allocations sociales concernant 225 000 personnes a posé un redoutable défi aux grévistes barrant l'accès aux dépôts de la Banque nationale, empêchant ainsi les fourgons de la Poste de venir s'y approvisionner en vue d'effectuer lesdits paiements à la date normale (soit le 14 février). La question s'est révélée délicate, car les grévistes ne veulent ni pénaliser les pensionnés et allocataires sociaux, ni don-

<sup>6</sup> Le groupe Delhaize Le Lion, en partenariat avec Citibank, va plus loin : il affiche sa volonté de transformer la carte Delhaize Plus en carte de crédit et d'offrir des possibilités de crédit d'un maximum de cinquante-mille francs auprès de Citibank. Cette option, qui vise d'abord une clientèle éprouvant des difficultés à régler ses achats au comptant, risque d'accroître le surendettement, cette fois pour des biens de première nécessité.

## BELGIQUE

ner carte blanche à La Poste pour des retraits de fonds qui, lors de la grève de 1996, avaient en partie été réalisés au profit des banques et de la grande distribution. Néanmoins, un accord intervient le 19 février. Il stipule que La Poste limitera ses retraits de fonds auprès de la Banque nationale aux seuls montants requis pour le paiement des pensions et allocations, sous contrôle des délégués syndicaux des convoyeurs. Des difficultés surgissent toutefois à Mons et à Charleroi, où l'accès aux dépôts de la Banque nationale est refusé par crainte de voir s'effectuer des prélèvements à d'autres fins que les paiements convenus. Les paiements pourront finalement être effectués à partir du 17 février.

Par ailleurs, les convoyeurs en grève ont pu bénéficier de mouvements de soutien ponctuels de la part du personnel de plusieurs grandes surfaces et banques, concernés par la même problématique de la sécurité dans leurs entreprises. Ce soutien s'est concrétisé à la fois par des arrêts de travail limités et par la participation de délégations à la manifestation des convoyeurs de fonds le 2 février à Bruxelles.

## LES EFFETS DE LA GRÈVE

Le rejet du protocole d'accord final par quelque 55 % des grévistes, même s'il n'a pas suffi à éviter une reprise du travail, tra-

duit le malaise profond des convoyeurs. Même s'ils ont obtenu certaines avancées en matière d'amélioration de la sécurité, de statut et de salaires, leur inquiétude demeure à la fois par rapport à l'efficacité des systèmes technologiques et par rapport à l'emploi. Tout d'abord, les valises intelligentes ne sont pas la panacée : outre qu'elles ne peuvent détruire que les billets, leur fiabilité serait sujette à caution, ce système ayant été tenté puis abandonné, notamment aux États-Unis<sup>7</sup>. Par ailleurs, jusqu'à présent, seul le système IQ-SEC est homologué<sup>8</sup>, et Group 4 Securitas est prêt, non seulement à l'utiliser, mais aussi à le commercialiser largement, chez nous et en Europe : c'est qu'il s'agit d'un marché qui pourrait être plein d'avenir... Par ailleurs, la concurrence est telle que, une fois le système IQ-SEC mis en œuvre par Group 4, les autres sociétés devront suivre, sous peine de voir leurs parts de marché se réduire. En outre, il y a gros à parier qu'à partir de l'an 2000 les sociétés de transport de fonds mettront la pression pour ne plus fonctionner qu'avec deux hommes par fourgon. L'accord intervenu ne fait donc que postposer quelque peu la menace pesant sur l'emploi des convoyeurs.

Mais d'autres éléments apparus à l'issue du conflit concourent à fragiliser l'emploi dans le secteur. Le cout de la grève (quelque deux-cents millions) a affaibli la situation financière des entreprises qui se trouvent en outre dans

<sup>7</sup> Comme le signale M. Dermine, « Au nom du fric... », dans *Avancées*, février 1998.

<sup>8</sup> Ce n'est pas un hasard : le représentant patronal dans la commission d'homologation — qui ne comprend d'ailleurs aucun expert technique — est membre de la direction de Group 4.

## BELGIQUE

l'obligation d'investir dans la valise intelligente et le renforcement du blindage des fourgons. D'autre part, banques et grande distribution visent à infléchir les habitudes de paiement de leurs clients : sous couvert de diminuer les risques liés au transport de fonds. Elles ont promu à cet effet les systèmes de paiement électronique, notamment via leur gratuité. Ainsi, par rapport à janvier 1997, le volume des transactions électroniques a crû de 30 % dans le secteur bancaire et de 42 % dans la grande distribution au cours du mois de janvier 1998. Le secteur des transports de fonds s'attend dès lors à une diminution structurelle de quelque 20 % de son chiffre d'affaires, ses principaux clients cherchant très logiquement à compenser l'inévitable hausse du coût des transports de fonds par une diminution de leur fréquence. Là aussi, l'emploi est menacé, même si les employeurs prétendent pouvoir reclasser les convoyeurs en surnombre dans la logistique liée à la valise intelligente.

Au total, il est loin d'être acquis que la grève aura, à terme, des effets bénéfiques pour les convoyeurs. La fiabilité des valises intelligentes n'étant pas à toute épreuve, il n'est pas évident que les agressions vont cesser du jour au lendemain. Durant la période de transition, en attendant les dites valises et le renforcement du blindage des fourgons, les risques d'attaque durant les trajets subsistent. Tant qu'on n'aura pas mis en place des sas de

sécurité (et rien n'indique que ce sera le cas à court terme), le risque-trottoir demeure. Par ailleurs, renforcement des blindages, maintien (certes indispensable) des gilets pare-balles, casques et armement des convoyeurs sont susceptibles de mener à une escalade dans la violence des attaques (blindicides, explosifs, armes de guerre). Enfin, encore faudra-t-il contrôler de quelle manière les obligations incluses dans l'accord du 23 février sont effectivement appliquées par les firmes de transport de fonds. Quant au volume de l'emploi, on a vu qu'il est soumis à la double menace de diminution du nombre de convoyeurs par fourgon et de baisse générale d'activité dans le secteur.

L'âpreté des négociations a en tout cas démontré que, dans un type de société sous l'emprise de l'ultralibéralisme ambiant, les impératifs de concurrence et de rentabilité sont prioritaires. Les sociétés de transport de fonds et leurs clients rechignent à prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer au mieux la sécurité des convoyeurs (c'est notamment le cas de la question des sas de sécurité). Une double question se pose, dès lors, lancinante, et angoissante pour les convoyeurs : Quel est le prix d'une vie humaine ? Dans quelle mesure éviter qu'une société du « tout au marché » continue à acculer ces soutiers du capital que sont les convoyeurs de fonds à risquer de perdre leur vie à la gagner ?

*Michel Capron*