

Secrétariat central
Steinerstrasse 35
Case postale
CH-3000 Berne 6

Téléphone +41 (0) 31 357 57 57
Fax +41 (0) 31 357 57 58
info@sev-online.ch
www.sev-online.ch

Giorgio Tuti, président SEV
Direct +41 (0) 31 357 57 07
giorgio.tuti@sev-online.ch



Gewerkschaft
des Verkehrspersonals
Syndicat du personnel
des transports
Sindacato del personale
dei trasporti

«Les transports routiers et la logistique, branche à bas salaire»

Conférence de presse des syndicats Unia, syndicom et SEV, le 9 novembre 2012

Pour une concurrence équitable entre le rail et la route

Giorgio Tuti, président SEV

Avant de diriger mon regard sur toute la branche, je souhaite d'abord mentionner comment l'Association suisse des transports routiers ASTAG évaluait encore l'année dernière la situation salariale de ses membres : En 2011, elle prophétisait que dans dix ans, il manquerait 25'000 chauffeurs en Suisse.

A la question de savoir à quoi cela serait dû, le directeur de l'ASTAG avait répondu: "Je peux vous assurer une chose, ce n'est pas la faute aux conditions de travail, ni aux salaires comme on fait souvent le reproche notre industrie basé sur des cas individuels. Le transport routier en Suisse n'est pas une branche avec des bas salaires!"

Nous montrons ici aujourd'hui que c'est exactement le contraire qui est vrai : Les transports et la logistique sont devenus une branche fortement marquée par les bas salaires.

Outre la revendication justifiée d'améliorer les salaires et les conditions de travail dans la branche des transports, il est urgent de jeter un regard sur toute la branche du transport des marchandises car le trafic routier est clairement en concurrence avec le trafic ferroviaire.

Cette concurrence fonctionne actuellement en défaveur du rail et va donc aussi à l'encontre de la volonté du peuple suisse qui s'est déclaré clairement pour le transfert du trafic marchandises de la route au rail. Car en plus des coûts salariaux plus élevés et plus sociaux, les transports publics offrent aussi de meilleurs standards techniques de sécurité. Lors de chaque contrôle routier, des poids lourds présentent des défauts techniques graves qui peuvent avoir de lourdes conséquences en matière de sécurité, ce qui ne peut certainement pas être mis sur le compte des employés.

Il existe en plus une concurrence déloyale énorme en faveur de la route. Malgré la RPLP, le trafic poids lourds sur route ne couvre pas ses frais, et encore moins si on prend en compte les coûts indirects (accidents, pollution de l'air, temps passé dans les bouchons). Cela veut dire que le trafic marchandises sur route retire profit au détriment des employés et de la collectivité.

Si je tiens compte de tout cela, j'arrive vite au résultat que les avantages injustes dont bénéficie le trafic routier conduisent forcément à une concurrence déloyale. Ou, à l'inverse: Nous devons faire en sorte que le trafic marchandises sur route atteigne dans tous les domaines le niveau du trafic marchandises sur rail : dans les salaires, la durée du travail, le respect des prescriptions techniques et en payant tous les coûts qu'il engendre, en faveur des employés et de la collectivité.

9 novembre 2012/sev-GT