

Giorgio Tuti
président SEV

FAIRLOG
Powered by SEV, syndicom and Unia

Pour des salaires suisses sur les routes suisses

Dans le domaine du transport routier des marchandises la concurrence est rude. Raison de plus pour qu'en Suisse, les dispositions de protection en vigueur ne soient pas assouplies. C'est la seule manière de garder les parts de marché pour les entreprises nationales sans que le personnel ne soit exploité, et de donner des chances égales au transport des marchandises par la route et par le rail. De plus, les entreprises s'éloignent du modèle classique proposant uniquement du transport routier ou ferroviaire et deviennent des prestataires de logistique qui traitent toute la chaîne de transport et proposent toutes sortes de prestations.

Le Syndicat du personnel des transports SEV est le plus grand syndicat dans le domaine des transports publics et touristiques. La concurrence dans le domaine du trafic marchandises ne se fait pas seulement entre les compagnies ferroviaires mais aussi entre le rail et la route. C'est pourquoi le SEV s'engage depuis toujours pour donner les mêmes chances au rail et à la route.

La Suisse a tout intérêt de conserver ses mesures de protection en vigueur dans le domaine du transport routier des marchandises. C'est grâce à des mesures comme la limite aux 40 tonnes, l'interdiction de rouler la nuit et le dimanche, l'interdiction de faire du cabotage et l'application de salaires suisses sur les routes suisses que les conditions restent humaines aujourd'hui dans notre pays. Un coup d'oeil dans les coulisses du marché des transports européen libéralisé révèle dans toute l'Europe une tendance à la baisse des standards sociaux et des conditions de travail. La mobilité sans limite amène une exploitation sans limite. Les exemples sont nombreux dans le secteur des transports et les conséquences d'une libre concurrence et d'un manque d'intégration sociale pour les travailleurs concernés se ressentent. En 2016, par exemple un chauffeur poids-lourds bulgare gagnait en moyenne 215 euros par mois et effectuait environ 11,5 heures de travail par jour, soit 57,5 heures par semaine. En Europe, on rencontre en outre de plus en plus de contrats d'engagement atypiques comme les entreprises uninominales, les indépendances fictives ou le travail intérimaire, qui parviennent à contourner les conventions collectives de travail et le versement de prestations sociales.

C'est pourquoi en Suisse, nous devons absolument défendre le principe des salaires suisses sur les routes suisses! Pas de dumping sur les salaires, les formations, les prestations sociales ou la sécurité! FAIRLOG y veillera. FAIRLOG permettra aux travailleuses et travailleurs de la branche nationale et internationale de se faire entendre au niveau politique et face au public.

Durant les dernières années, nous avons pu observer la transformation d'entreprises classiques de fret ferroviaire en prestataires de logistique couvrant toute la chaîne de transport. De plus les entreprises ferroviaires commencent à collaborer sous différentes formes avec des entreprises-plateformes. FAIRLOG est la réponse des syndicats à cette évolution. Par cette alliance, nous mettons nos forces en commun afin de pouvoir agir dans toute la branche de la logistique et du transport routier des marchandises.

FAIRLOG se prononce en faveur d'une concurrence loyale qui ne sera pas faite sur le dos des travailleuses et des travailleurs, ni aux dépens de la sécurité publique ou de l'environnement. FAIRLOG s'engage activement devant la Confédération, les cantons et les représentants de la branche pour un bon cadre légal et l'application des lois.