

Arguments pour l'initiative des chauffeurs

V01, 05.07.2022

Pourquoi cette initiative ?

Les événements survenus durant la pandémie au printemps 2020 et les problèmes liés au Brexit en Grande-Bretagne ont clairement montré que la logistique est d'une importance systémique et qu'elle doit fonctionner parfaitement malgré des circonstances difficiles. Les chauffeurs ont une fonction clé dans la logistique, s'il en manque, il n'est pas possible de générer de nouveaux chauffeurs à court terme.

D'autre part, il n'y a guère d'autres professions avec des exigences aussi élevées, un temps de travail important et un faible salaire. Durant la pandémie, la Suisse a manqué de chauffeurs et les horaires de travail ont dû être augmentés. Si les restrictions avaient été plus sévères pour les frontaliers, la logistique toute entière se serait effondrée. Il serait plus judicieux que les chauffeurs soient à nouveau plus proche de leur lieu de travail mais également que la relève vienne à nouveau davantage de l'intérieur du pays.

Nous sommes d'avis que l'exercice de la profession en Suisse n'a de sens que si l'on peut vivre de son salaire en Suisse et qu'une vie de famille stable est possible.

Depuis une dizaine d'années, la relève est principalement issue de l'étranger, majoritairement en provenance de l'Europe de l'Est. Bien que le métier de chauffeur soit fondamentalement intéressant et varié, la relève en provenance de l'intérieur du pays est quasi inexistante.

Parallèlement, les dépenses pour la formation continue doivent être mieux réparties. La formation et le perfectionnement sont importants. Le sens des responsabilités des chauffeurs s'est amélioré au cours des dernières années. Les cours ont permis d'améliorer considérablement la communication et la gestion des problèmes. Cela a également eu un impact sur le nombre d'accidents. Selon le BPA, le nombre d'accidents causés par les chauffeurs a considérablement diminué. Les coûts de formation et de perfectionnement sont en partie supportés par les chauffeurs eux-mêmes. Bien qu'en vertu des dispositions légales, la totalité des dépenses devraient être prise en charge par les entreprises, ce n'est pas une bonne solution, car cela conduit à une dépendance forcée. Si le permis est payé par l'employeur, il lui appartient aussi d'une certaine manière. C'est pourquoi un autre mode de financement est nécessaire.

L'introduction d'une loi sur le cabotage est nécessaire afin de limiter drastiquement le dumping salarial.

Chaque année, 5'000 nouveaux chauffeurs sont nécessaires. En Suisse, environ 2'000 chauffeurs passent chaque année l'examen OACP ou une formation équivalente, et seule une petite partie reste plusieurs années dans la profession. Pour couvrir les besoins, 3'000 nouveaux chauffeurs sont donc recrutés chaque année à l'étranger. En l'état actuel, la profession offre des perspectives insuffisantes aux autochtones et n'est pas assez attrayante.

Déclencheur:

Outre les problèmes de longue date, plusieurs raisons supplémentaires plus récentes ont poussé au lancement d'une initiative.

Conditions de travail en général

Depuis toujours, les salaires ne sont pas adaptés, ni comparables à ceux d'autres professions, compte tenu des responsabilités, des heures de travail, de l'engagement et des risques professionnels. L'association des employeurs ASTAG ne veut pas d'une convention collective de travail étendue à toute la Suisse pour le secteur des transports. La raison de leur refus vient principalement de la peur d'être contrôlé et les entrepreneurs restent convaincus que c'est à eux-mêmes de déterminer les salaires.

Politique européenne

En Europe, les conditions de travail sont également régulièrement remises en question. Ces deux dernières années, le droit social a été adapté. Toutefois, il existe en Europe de très grandes disparités sociales. Alors que les pays occidentaux, comme la France, la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne, sont favorables à des améliorations, les pays orientaux considèrent l'augmentation de normes sociales comme une entrave à la concurrence. Les discussions au sein de la politique européenne ont montré que l'Europe occidentale connaît des problèmes similaires à ceux que nous connaissons en Suisse, mais que l'Europe de l'Est ne suit pas le mouvement. Des pays comme la Pologne vont désormais chercher leurs chauffeurs en Ukraine ou en Russie, et estiment que cela renforce leur pouvoir économique.

Discussion sur les salaires, salaire minimum

En dessous de 5'000 francs de salaire mensuel brut (x13), il devient difficile de vivre correctement en tant que chauffeur en Suisse. En raison des horaires de travail et des missions, une voiture est nécessaire. En principe, un chauffeur travaille en moyenne 200 heures par mois, des pointes allant jusqu'à 250 heures par mois sont néanmoins autorisées. Un chauffeur a une responsabilité accrue vis-à-vis du législateur et des partenaires du transport, qui ne peut être assumé qu'en ayant une vie privée bien organisée et qui permet de compter sur lui.

Les chauffeurs d'Europe de l'Est sont engagés en Suisse pour un salaire mensuel de 3'500 à 4'000 francs. Avec un tel salaire, il n'est pas possible de vivre correctement en Suisse.

Nous devons lutter contre le dumping salarial pratiqué par les entreprises qui engagent des chauffeurs d'Europe de l'Est.

Exemple Brexit

Le manque de chauffeurs entraîne immédiatement l'effondrement de la logistique. Le commerce de détail et l'approvisionnement en carburant seraient les premiers impactés. D'autres secteurs ayant des délais de livraison courts, des besoins élevés en matériel et des stocks limités suivraient également.

Chauffeurs d'Afrique

Avec la pandémie et le Brexit, la question de la pénurie de chauffeurs a fait l'objet de discussions plus intenses dans les médias. Comme les chauffeurs se font rares en Europe également, certaines entreprises de transport visent déjà de nouvelles sources de chauffeurs encore moins chères et venant d'encore plus loin. L'accent est mis sur l'Afrique, l'Ukraine, la Russie et la Chine.

Les chauffeurs sont importants pour le système

La pandémie et le Brexit ont montré que l'économie a absolument besoin de chauffeurs. Même avec l'intervention de l'armée, il ne serait pas possible de garantir des services de transports à court terme.

Démographie

Actuellement, l'âge moyen des chauffeurs est de 52 ans. Beaucoup partent à la retraite dans les prochaines années. Une bonne partie est déjà à la retraite, mais continue de travailler en raison des besoins de leur employeur. De plus, beaucoup continuent à migrer vers d'autres professions. La profession doit redevenir intéressante pour les locaux, faute de quoi il faudra recruter toujours plus loin à l'étranger.

Au cours des dernières décennies, très peu de jeunes chauffeurs ont été formés, la relève provient majoritairement de l'étranger pour les âges entre 25 et 40 ans.

Différences d'habitudes, de mentalités, de formation et d'expérience

Plus les chauffeurs doivent être recrutés loin, moins leurs compétences correspondent à nos besoins. Outre les besoins des clients et des entreprises de transport, il y a aussi les besoins des partenaires du transports, mais également les besoins des collègues locaux. Le chauffeur qui se déplace principalement en Suisse dans le cadre de son travail doit pouvoir s'adapter aux différents besoins. Il travaille chaque jour, et est amené à rencontrer de nombreuses personnes. Ces personnes sont en droit d'attendre une certaine fiabilité, mais également une bonne capacité à communiquer.

Pénurie de chauffeurs

Nous avons en Suisse un problème structurel qui s'est développé au cours des trois dernières décennies. Depuis 1980, 50'000 camions sont immatriculés et mis en circulation en Suisse. Ce chiffre n'a guère évolué pendant 40 ans, bien qu'aujourd'hui, les camions transportent bien plus de marchandises. Avant 1990, de nombreux chauffeurs venaient de l'agriculture ou d'autres professions et étaient formés à l'armée. Dans les années 90, la création de l'UE ouvre les frontières de l'Europe de l'Est, les entreprises suisses de transports international ont été mises sous pression. Durant cette période, la Suisse a perdu du travail pour environ 5'000 camions. Certains chauffeurs ont quitté la branche, mais la majorité a retrouvé du travail dans le transport national. La relève a été nettement moins importante. Après l'an 2000, les poids totaux sont passés de 28 tonnes à 40 tonnes et la RPLP a forcé la limitation des kilomètres à vide. Par conséquent, le secteur des transports est devenu plus efficace. Le besoin en nouveaux conducteurs était faible. De plus, suite à l'élargissement de l'Europe de l'Est, les prix des transports ont encore baissé, de sorte que les transports d'import et d'export ont été de plus en plus laissés aux transporteurs étrangers. On peut supposer que le nombre de transports de cabotage non déclarés a de ce fait augmenté.

Depuis une dizaine d'années, une telle influence externe ne s'est plus manifestée. Par conséquent, le besoin en chauffeurs a été comblé en allant recruter à l'étranger. En raison des énormes différences de salaire en Europe, les chauffeurs viennent aujourd'hui de plus en plus de Roumanie, de Bulgarie, de Hongrie, et de Slovaquie. La branche n'a pas l'habitude de former elle-même une relève suffisante, car ces dernières années, il a toujours été possible de la trouver ailleurs et pour des salaires dérisoires.

Une société à deux vitesses

Nous avons actuellement deux groupes de chauffeurs dans le transport routier, les uns autochtones, ont un passeport suisse ou ont immigré il y a longtemps. Ils ont grandi ici ou se sont très bien intégrés en tant qu'immigrés. Ils sont généralement correctement payés et connaissent les besoins des différentes personnes qu'ils côtoient dans le cadre de leur emploi.

Le deuxième groupe, limite sa relation avec la Suisse au travail. Ils connaissent la loi sur la circulation routière, ils connaissent les besoins de leurs clients et de leur employeur. Leur salaire se situe entre 1'500 et 2'000 francs. Ils essaient autant que possible de ne pas dépenser d'argent en Suisse, car les prix sont trop élevés. Leur centre de vie se trouve là où se situe leur vie familiale. Ils ne peuvent et ne veulent pas s'intégrer en Suisse. Ils vivent en Suisse dans des cabines de camion, des chambres d'appoint ou encore des logements containers. En raison de la réglementation sur les frontaliers, ils devraient rentrer au moins une fois par semaine auprès de leur famille, ce qu'ils ne font pas en raison des grandes distances à parcourir. La plupart des repas qu'ils consomment en Suisse proviennent de leur pays d'origine.

Il n'y a presque pas de communication entre ces groupes, car ils se méfient l'un de l'autre. Les uns ont peur de perdre leur emploi à cause des différences salariales et les autres se considèrent comme des travailleurs étrangers indésirables mais tolérés.

Initiative sur les soins infirmiers

Le monde médical a montré récemment qu'une initiative sur ce thème pouvait tout à fait être acceptée. Certes, la pandémie a provoqué un élan de solidarité envers eux qui a grandement aidé. Mais les problèmes étaient connus depuis longtemps. En 2017, lors de la collecte de signatures, personne ne s'attendait à une pandémie mondiale.

Cette dernière a mis en évidence les problèmes et a permis de lancer réellement le débat. Nous ne devons pas nous attendre à ce qu'un soutien comparable se manifeste spontanément pour notre cause. Toutefois, notre problème est plus visible, car les camions et les chauffeurs sont visibles de tous. Les hommes politiques d'Europe occidentale sont eux aussi de plus en plus conscient des problèmes relatifs aux chauffeurs. Ce problème s'est aggravé ces dernières années et sera de plus en plus d'actualité dans les années à venir.

Concernant les différents paragraphes du texte de l'initiative :

Les chauffeurs doivent résider et vivre en Suisse ou dans les pays limitrophes

L'objectif est de permettre aux chauffeurs de commencer leur travail avec des trajets courts, et si possible de vivre avec leur famille. Les réglementations actuelles sur le statut de frontalier exigent un retour à leur domicile minimum une fois par semaine. En ayant son domicile principal en Europe de l'Est, ce n'est pas praticable en raison de l'importance des trajets. Celui qui devrait rentrer chez lui en Hongrie ou en Slovaquie le vendredi après sa journée de travail et qui doit reprendre le travail lundi matin à 5 heures ne peut pas se conformer à cette prescription sans mettre en péril sa santé et sa fiabilité.

C'est pourquoi la plupart d'entre eux restent plusieurs semaines d'affilés en Suisse, ce qui n'est pas conforme à la réglementation sur les frontaliers et est de ce fait interdit. Cependant, c'est très difficilement contrôlable.

Il serait préférable que ces chauffeurs s'intègrent en Suisse ou dans un pays limitrophe et s'adaptent aux habitudes, aux lois et aux valeurs du pays. Celui qui reçoit le même salaire pour le même travail en Suisse devrait également avoir des coûts de vie comparables. En cas d'infraction routière, il devrait également être sanctionné de manière comparable par des mesures administratives et ne pas pouvoir simplement changer de pays et d'employeur.

Ce passage entraîne de légères contradictions à l'accord sur la libre circulation des personnes. Toutefois, ce passage ne concerne pas les restrictions liées à l'origine, mais plutôt l'adaptation des personnes concernées aux habitudes et aux exigences de leur lieu de travail.

Le Conseil fédéral doit fixer un salaire minimum obligatoire à hauteur des branches comparables

Depuis 15 ans, nous essayons de créer avec l'ASTAG une convention collective de travail qui établirait des règles claires, mais nous n'y sommes pas parvenus, car l'ASTAG ne le veut tout simplement pas. Les règlements régionaux actuels sont extrêmement différents les uns des autres et ces différences ne peuvent pas être justifiées par des différences de coût de la vie. De plus, les règlements régionaux comportent des brèches et sont remplis d'exceptions. Les chiffres montrent davantage les rapports de force entre les partenaires de négociation que des réglementations appropriées pour les chauffeurs. Les salaires minimaux ne lient que les membres de l'ASTAG. Ceux qui ne souhaitent pas les appliquer ont simplement démissionné de l'ASTAG ou font appel à des mandataires qui ne sont pas tenus de respecter ces salaires minimaux. Lors des négociations, l'ASTAG argumente toujours qu'il n'est pas possible d'obtenir de meilleurs salaires minimaux à cause de la concurrence. L'ASTAG ne veut pas d'une CCT ayant force obligatoire, car elle serait contrôlable et il n'y aurait plus de moyen de contourner son application. L'ASTAG devrait contrôler certains de ses propres membres et, le cas échéant, les réprimander. Nous devons partir du principe que dans les prochaines années il ne sera pas possible de négocier avec l'ASTAG une convention collective de travail ayant force obligatoire.

Cabotage

Nous réclamons une loi pour lutter contre le cabotage.

Un véhicule immatriculé à l'étranger ne peut effectuer que des transports d'importation et d'exportation. Il ne peut pas effectuer de transports intérieurs. Pourtant, cela se fait régulièrement, en raison des coûts plus faibles, de tels transports sont intéressants et lucratifs pour toutes les parties. Etant donné que chacun des participants gagne de l'argent et que le contrôle est difficile sur la route, le nombre de cas non déclaré est très élevé. Souvent, le chargement et le déchargement se font sur des terrains privés, fermés à la circulation.

Le cabotage est certes interdit en vertu de l'accord sur les transports terrestres conclu avec l'UE, mais, en l'absence d'une loi d'application, les autorités n'effectuent pas de contrôles, ou très peu, avec beaucoup de réticence et de manière isolée. Le nombre de cas non déclarés reste trop élevé. Il n'existe pas de mesures de contrôle, ni d'autorisation pour les autorités de consulter rapidement et sans délai les documents des expéditeurs, des destinataires, des transporteurs et autres. De même, il n'existe pas de moyen permettant de définir une sanction pour ce type d'infraction.

En l'absence de législation sur le cabotage, les entreprises de transport indigènes sont toujours contraintes de baisser leurs prix en dessous du coût de revient, car les entreprises de transports étrangères peuvent se permettre de proposer des prix beaucoup plus bas. On peut également supposer que les entreprises de transports et les intermédiaires de transports nationaux transmettent des commandes à des entreprises étrangères et gagnent ainsi de l'argent ou du moins deviennent plus compétitifs.

Formation et perfectionnement

L'investissement au niveau de la formation a augmenté ses dernières années, en plus de la formation à la conduite, depuis 2009, s'est rajouté la formation obligatoire réglant l'admission des chauffeurs (OACP). Sans parler de l'investissement en temps, il faut compter entre 5'000 et 10'000 francs pour financer la formation. Ensuite, pour la formation continue, il faut compter environ 200 francs par an de frais de cours. La formation et le perfectionnement sont en principe bons, car l'accent est mis sur le développement du sens des responsabilités, l'utilisation prudente des ressources et la sécurité routière. De plus, la communication s'est considérablement améliorée et l'on a plutôt tendance à aborder les problèmes de manière ouverte et responsable. Cela a permis de réduire le nombre d'accidents au cours des dix dernières années et a également apporté beaucoup aux chauffeurs sur le plan personnel.

La formation se fait rarement par un apprentissage professionnel. Environ 250 places d'apprentissage sont à disposition pour une demande équivalent à 5000 chauffeurs par an. La majorité des chauffeurs suivent la formation après avoir obtenu leur diplôme professionnel, le plus souvent à leurs propres frais ou en tant que mesure de marché du travail proposée par le chômage.

La loi considère que seul le chauffeur est responsable de l'obtention de son permis. C'est une bonne chose et les responsabilités doivent rester dans cet équilibre-là. Comme il s'agit de conserver son propre permis, une partie des chauffeurs financent eux-mêmes les frais de formation continue et prennent en partie à leur charge le temps nécessaire.

Les discussions sur la prise en charge du coût de formation par l'employeur sont pénibles et désagréables pour certains chauffeurs. En conséquence, la participation au cours est repoussée au plus tard possible et le chauffeur n'a aucune garantie de pouvoir prolonger son permis. L'enjeu financier de la formation continue est de 200 francs par chauffeur par année. Dans certaines entreprises, les supérieurs considèrent la prise en charge des frais de cours comme un cadeau pour le collaborateur. Indépendamment de cela, de nombreuses entreprises conscientes de leurs responsabilités soutiennent également les chauffeurs dans leur formation continue, malheureusement de loin pas toutes.

Il serait donc judicieux que le chauffeur puisse suivre les cours indépendamment de la volonté de son employeur. Dans d'autres domaines, la formation est subventionnée par l'état.

Nous poursuivons l'objectif d'une journée de formation professionnelle continue par an, mais cela ne doit pas conduire à une dépendance encore plus grande vis-à-vis de l'employeur. Le financement de la formation continue devrait pouvoir se faire indépendamment de l'influence de l'employeur. Le paiement des factures de cours ne devrait pas passer par l'employeur, afin de réellement garantir l'indépendance du chauffeur. De plus, de nombreux chauffeurs travaillent pour plusieurs employeurs.

Les coûts annuels des personnes en reconversion professionnelle devraient être couverts avec un budget de 30 millions de francs. Comme par le passé, des personnes ayant terminé leur formation viendront de l'étranger, seront formées par l'armée et auront effectué leur apprentissage professionnel. Le calcul se base sur une moyenne de 7'500 francs de frais de formation pour 4000 personnes nouvellement formées dans un but de reconversion.

Pour les frais de formation continue dans le transport de marchandises 20 millions sont nécessaires. Compte tenu des recettes de la RPLP, ces montants sont très faibles. Les coûts de la formation OACP dans le transport de marchandises et de personnes doivent ainsi être couverts.

La formation continue des chauffeurs de 3,5t (Cat., camionnette) n'est pas réglementée. Il n'y a pas d'obligation, bien qu'il y ait des raisons de le faire. L'expérience montre que la formation continue volontaire n'est pas très prometteuse pour les chauffeurs, car seules les personnes ayant une bonne formation s'y engagent. Si une obligation de formation continue était introduite dans ce domaine, les coûts devraient également être pris en charge par l'état. Au moins, un chauffeur de camionnette pourrait bénéficier de la prise en charge des frais de formation pour obtenir le permis de chauffeur de bus ou de camion.

Le temps de mise à disposition pour la formation est pris en charge, selon les possibilités, par le chauffeur ou son employeur. La loi prévoit déjà que le temps consacré à la formation continue est à la charge de l'employeur. Cela n'a pas de sens de l'inscrire en plus dans la Constitution fédérale.

La formation continue doit être suivie en Suisse. Celui qui travaille en Suisse devrait également suivre une formation continue adaptée aux conditions locales. Il ne s'agit pas seulement des aspects techniques du métier de chauffeur, mais également de savoir comment se comporter avec les clients, les partenaires de transports, connaître la législation et les valeurs suisses.

Thèmes et arguments

La fixation d'un lieu de vie et de résidence pour les chauffeurs est-elle populiste ?

Il existe peu de professions qui s'appuient autant sur des collaborateurs venant de l'étranger. De plus, le travail est d'importance systémique. D'une part, nous voulons des trajets de travail appropriés et décents, qui permettent d'arriver au travail reposé, d'autre part, nous avons vu avec le Brexit ce qui se passerait si de nombreux chauffeurs étaient empêchés de venir travailler car incapables de se déplacer.

Nous considérons qu'il est grave, et même immoral de chercher des chauffeurs à l'étranger pour la Suisse, de les faire travailler en Suisse et de savoir qu'il serait impossible de vivre en Suisse avec ce salaire. Nous importons une main-d'œuvre bon marché que nous ne voulons pas laisser vivre ici, car cela coûterait trop cher. D'un autre côté, nous savons qu'il y a beaucoup de chauffeurs locaux qui faisaient leur travail avec plaisir, mais qui ont été contraints d'accepter d'autres activités à cause du salaire et du coût de la vie.

Cette initiative est-elle xénophobe ?

L'initiative doit avoir un impact positif sur les chauffeurs qui travaillent en Suisse et qui résident en Suisse ou dans un pays limitrophe. Il ne s'agit pas d'une question d'origine ou de citoyenneté. L'initiative a pour but de protéger les personnes qui travaillent dans cette profession contre la concurrence bon marché et le dumping salarial provenant de l'étranger. L'initiative n'est, en aucun cas, xénophobe.

Pourquoi avons-nous besoin de chauffeurs locaux ?

Si la plupart des chauffeurs résident à l'étranger, l'entreprise de transport peut également être délocalisée à l'étranger. La loi sur le cabotage n'est alors plus nécessaire, il n'y a plus besoin non plus d'une économie de transport nationale pour les transports en Suisse. Les camions peuvent être stationnés à l'étranger pour de nombreux transports et le pays peut être desservi depuis l'étranger. Cela pourrait déjà être plus avantageux aujourd'hui.

En cas de crise, il se passerait la même chose qu'avec les masques de protection au début de la pandémie en 2020 : il y aurait un manque de transport. Mais il sera plus difficile de justifier que ces transports ne sont pas nécessaires.

Pourquoi la profession de chauffeur a-t-elle besoin d'un traitement spécial ?

D'une part, la profession de chauffeur est d'une grande importance, d'autre part, il n'y a guère d'autre profession qui présente un temps de travail aussi important pour un salaire aussi bas. Au cours des dernières années, de nombreux chauffeurs ont abandonné le métier et ont changé de profession. De plus, il n'y a pas eu suffisamment de nouveaux chauffeurs formés au cours des 30 dernières années. Or, le service doit être fourni et est nécessaire pour faire tourner l'économie. En Suisse, il a également manqué de chauffeur au début de la pandémie. La logistique a fonctionné parce que d'autres chauffeurs ont compensé en travaillant plus et plus intensément que d'habitude. L'OTR a dû être adaptée temporairement pour pallier à l'urgence de la situation.

Les salaires sont déjà suffisamment élevés

Les autochtones ont souvent des salaires compris entre 5'000 et 6'500 francs par mois ce qui permet de vivre en Suisse. Les étrangers qui ne sont pas encore intégrés ont des salaires entre 3'500 et 4'500 francs. Après avoir déduit le loyer, la prime d'assurance-maladie et les impôts, il ne reste plus grand-chose. Actuellement, l'économie fonctionne et il n'y a pratiquement pas de chômage chez les chauffeurs. Il y a quelques années, un chauffeur âgé de 55 ans avait du mal à trouver un nouvel emploi. Au lieu d'un salaire mensuel de 5'500 francs multiplié par 13, on lui proposait seulement 4'500 francs multiplié par 12, et cela pourrait revenir.

Il y a d'autres problèmes plus importants comme le stationnement, les embouteillages et les contrôles de police

Ces problèmes existent, la Suisse est de plus en plus étroite. L'espace coûte cher et les propriétaires privés sont de moins en moins disposés à mettre à disposition du public les places inutilisées. Le transport routier international pratique désormais une logistique sans dépôts. La plupart des entreprises ne sont plus en mesure de disposer de leurs propres places de parking pour leur propre flotte de véhicules, du moins sur le site de l'entreprise. Les véhicules se déplacent toujours sur des places publiques sans payer de location. Ces problèmes sont encore plus difficiles à résoudre. Le travail devenant de plus en plus difficile, il devrait au moins être correctement rémunéré.

Les chauffeurs changent de métier à cause des embouteillages et des contrôles de police

Les contrôles de police sont devenus plus conviviaux ces dernières années. En raison de l'amélioration de la formation des chauffeurs, les infractions ont diminué. Les embouteillages sont toujours présents et ont tendance à augmenter cependant, chaque profession a ses désagréments. Les chauffeurs doivent parfois demander aux clients d'avoir une certaine compréhension. Si l'entreprise et la disposition communiquent et planifient correctement avec les clients alors le travail fonctionne mieux.

Les prix des transports sont trop bas, il faut des chauffeurs bon marché

Celui qui adopte cette stratégie d'entreprise fait une erreur et réfléchit uniquement à court terme. Un jour ou l'autre, il manquera de chauffeurs. Une entreprise peut se permettre d'adopter cette stratégie pendant une courte période, mais si la branche entière adopte cette stratégie alors cela ruinerait les bonnes entreprises et dirigerait toute l'industrie vers l'effondrement.

Qu'est-ce qu'un chauffeur, qui en fait partie ?

En principe, il s'agit de toutes personnes qui transportent des marchandises ou des personnes à titre professionnel. Le groupe le plus facile à définir est celui des personnes qui effectuent des transports à l'aide de véhicules utilitaires lourds, ces personnes sont en principe, titulaires d'un permis OACP.

Les chauffeurs de camionnettes qui exercent cette activité à titre professionnel entrent également dans cette définition. La délimitation par rapport aux chauffeurs de taxi n'est pas évidente et doit être plus clairement définie. D'autant plus que ces derniers travaillent beaucoup à temps partiel ou en tant qu'indépendants.

Les dispositions du texte de l'initiative s'appliquent en principe à tous les chauffeurs, indépendamment de la branche. En dehors de la branche des transports, les conditions sont de toutes manières généralement meilleures et il n'y aura pas de problèmes à faire respecter ces directives.

Les règles s'appliquent-elles également aux chauffeurs étrangers qui travaillent en Suisse mais qui sont employés à l'étranger ?

En principe, ces règles s'appliquent à tous les chauffeurs qui travaillent avec un véhicule immatriculé en Suisse, en font également partie, les chauffeurs établis, travaillant en tant que frontaliers, avec des permis de 90 ou de 120 jours ou travaillant d'une autre manière en Suisse durant une période prolongée ou récurrente.

Les chauffeurs qui font du transit avec un véhicule étranger ou qui effectuent uniquement des trajets d'import/export avec un véhicule étranger ne sont pas concernés. Ils n'ont pas non plus de contrat de travail suisse. Pour cette raison, il est d'autant plus important de contrôler de manière stricte le cabotage.

Les transports deviennent plus chers

Ce qui ne coûte rien ne vaut rien. La durabilité ne passe pas seulement par des camions en ordre, mais également par des chauffeurs qui peuvent vivre de leur travail. De plus, le salaire du chauffeur ne représente qu'une petite partie du coût total du transport. Il est vrai que les acteurs les moins chers du marché devront probablement augmenter leurs prix ou disparaître. En contrepartie, le consommateur peut être certain que le chauffeur fait son travail avec plaisir.

Les chauffeurs étrangers sont aussi des êtres humains

Les critères d'embauche doivent se baser sur les compétences, outre la conduite du véhicule bien d'autres compétences sont requises. Il s'agit d'aptitude au chargement, déchargement, le contact client, la capacité d'adaptation dans le trafic, mais également en dehors de la route. Le travail de chauffeur implique un grand contact avec le monde extérieur, c'est pourquoi la population et le législateur sont en droit d'exprimer des exigences et d'attendre un certain comportement. Un chauffeur qui ne connaît pas la Suisse, et qui ne peut pas s'intégrer, car il n'y habite pas, aura du mal à répondre à ces exigences. C'est pour ses mêmes raisons que nous souhaitons que la formation continue soit suivie en Suisse.

Le Conseil fédéral ne fera pas de cadeaux avec le salaire minimum

Nous attendons du Conseil fédéral qu'il fixe un salaire minimum qui permette d'avoir une vie de famille convenable en Suisse. Nous partons du principe qu'il s'informera auprès des différents acteurs concernés afin de connaître ses besoins pour que l'approvisionnement du pays fonctionne : il faut des chauffeurs et des entreprises de transport. Un salaire minimum décent ne doit pas non plus porter préjudice aux entreprises de transport. En fin de compte, c'est au client de payer. Le Conseil fédéral sait qu'il a besoin de chauffeurs en toutes circonstances.

Financement

Une initiative entraîne des coûts lors de la collecte de signatures mais également vers la fin pour réaliser la campagne de votation. Les coûts de la collecte de signatures peuvent être pris en charge par l'association Les Routiers Suisses.

Pour une campagne de votation, le financement n'est pas établi et nous devons chercher un soutien financier. Pour une bonne cause, nous trouverons de l'argent.

Environnement politique

L'initiative populaire est volontairement présentée de manière à ce qu'aucune position politique partisane n'en ressorte. Il s'agit de répondre aux préoccupations des chauffeurs, qui ne s'identifient pas forcément à un parti politique que ce soit de gauche ou de droite. La collecte de signatures devra être réalisée dans la mesure du possible par les chauffeurs qui devront mobiliser au maximum leur entourage. Il s'agit notamment : des chauffeurs et de leur famille, des anciens chauffeurs, des collaborateurs logistiques, des chauffeurs retraités et de leur famille, etc.

C'est la raison pour laquelle le comité d'initiative ne comprend pas de personnes qui sont fortement impliquées dans un parti politique.

L'avenir nous dira dans quelle mesure les partis travaillerons de manière constructive sur les contre-propositions après la collecte des signatures ou, le cas échéant, apporterons leur soutien lors de la votation.

5 ans c'est trop long

Plusieurs années peuvent s'écouler avant que l'influence d'une initiative ne se fasse sentir. Entre le début de la collecte des signatures et la votation, il s'écoule généralement environ 5 années. Il nous est très difficile de prévoir dans quel position économique et politique se trouvera alors la Suisse. Il se peut aussi que, grâce à l'engagement actuel, certains de nos problèmes se règlent avant la fin du processus de votation.

Si nous ne commençons pas aujourd'hui, rien ne changera jamais. Le lancement d'une initiative incite les gens à réfléchir. Le Conseil fédéral et le Parlement peuvent faire des contre-propositions. Peut-être que certains points de vue changeront au sein de l'ASTAG.