



## **Thèses sur le transport routier des marchandises**

Le transport des marchandises par la route a des racines très profondes dans notre économie et dans notre société. Il serait impensable de s'en passer, tant à l'heure actuelle qu'à l'avenir. Au contraire, les échanges de marchandises à l'échelle mondiale, d'une part, et la division croissante du travail, d'autre part, font croître le volume des transports. Alors même que les transports absurdes ont fini par diminuer et que la productivité du transport de marchandises continue d'augmenter. Le choix du meilleur moyen de transport – dans une optique écologique, économique et sociale – devient d'autant plus important.

### **1. Coexistence et combinaison des différents moyens de transport des marchandises**

Unia est favorable à la coexistence et à la combinaison des différents moyens de transport des marchandises. Il s'agit de combiner de façon optimale le recours au rail, à la route, à l'avion et au bateau. Les critères déterminants sont les conséquences sociales, l'économicité, le respect de l'environnement et les conditions de travail du personnel.

Le rail a notamment l'avantage pour le trafic de transit, les transports intérieurs sur de longues distances ainsi que les marchandises lourdes. Unia approuve en particulier le transfert de la route au rail sur les axes de transit européens. Les capacités nécessaires devront être mises à disposition. Et pas uniquement sur l'axe nord-sud traversant la Suisse. Nous considérons comme judicieux le recours au rail à l'échelle européenne pour le transport de marchandises, et la Suisse devrait s'engager en faveur d'un tel projet.

La route a l'avantage pour les courts trajets, pour la desserte fine et là où l'accent est mis sur la flexibilité. Comme une hausse des volumes transportés est à prévoir malgré les transferts accrus de la route au rail, l'importance des transports de marchandises par la route, et donc l'emploi, demeureront stables voire auront tendance à augmenter.

Le transport par voie d'eau est certainement justifié pour tous les longs transports de marchandises lourdes par mer.

Enfin, les transports de marchandises par voie aérienne sont à éviter dans la mesure du possible. Le bilan écologique en tonnes kilomètres est de loin le plus mauvais.

### **2. Intérêts différents**

Le transport de marchandises par route est tiraillé entre différents intérêts. D'où la nécessité de trouver un équilibre entre les intérêts en jeu: personnel, clientèle des services de transport, riverains des routes très fréquentées, préservation de l'environnement, consommateurs, employeurs. Nous refusons quant à nous de privilégier les seuls intérêts des entreprises de transports et de leurs mandants.

### 3. **Améliorer l'image du transport routier**

Unia s'engage pour l'amélioration de l'image de la branche du transport routier en Suisse. Les chauffeurs jouent un rôle important dans l'approvisionnement de la population et de l'économie. Au vu des divergences d'intérêt et de la situation exposée des transports, à la charnière entre l'économie et la société, une solide réglementation serait dans l'intérêt de tous. En effet, la sécurité et la santé des usagers de la route ne peuvent être laissées aux forces du marché. Il faut des règles, et en particulier des règles qui soient respectées!

Unia lutte donc contre la fierté déplacée de bien des entrepreneurs et contre leur mentalité considérant comme un luxe superflu de vouloir rendre la branche des transports irréprochable et jugeant les infractions aux règles comme des peccadilles.

### 4. **De bonnes conditions de travail pour tous les chauffeurs**

De bonnes conditions de travail sont importantes afin de préserver la santé des chauffeurs, de renforcer la sécurité des usagers de la route et d'améliorer l'image de la branche. Cela suppose de bons salaires (y c. le 13e salaire garanti), ainsi que des horaires de travail qui protègent les chauffeurs et les usagers de la route tout en étant compatibles avec la vie sociale. Le salaire des chauffeurs devrait correspondre à celui d'un ouvrier qualifié de la construction. Unia se bat en outre pour l'égalité de traitement dans la profession. Ainsi, ni les femmes ni les migrants ne doivent subir de discrimination.

Seule une convention étendue, prévoyant des salaires minimaux garantis, offre la protection qui s'impose pour que ces conditions s'appliquent à tous – y compris aux chauffeurs détachés – et que tout dumping salarial soit exclu.

Unia s'engage pour que les employés de la branche des transports puissent travailler dans ce secteur jusqu'à l'âge de la retraite. Cela suppose notamment l'introduction d'un modèle de branche pour une retraite anticipée à 60 ans, comme dans le secteur de la construction.

Nous visons encore à introduire pour les chauffeurs contractuels des modèles d'indemnisation et des contrats qui garantissent un niveau de vie en rapport avec la responsabilité élevée qu'ils assument.

### 5. **Ordonnance sur la durée du travail et du repos**

Le respect de l'ordonnance sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules automobiles (OTR 1) doit aller de soi pour tout un chacun.

Dans l'intérêt de la sécurité du trafic, les employeurs, les planificateurs et les chauffeurs, ainsi que leurs mandants et leurs clients, de même que les organes de contrôle doivent veiller activement au respect de l'OTR.

En outre, il est essentiel que les centres de contrôle des poids lourds soient rapidement mis en place.

Les violations de l'OTR doivent être punies. Il faut en particulier résolument faire assumer leurs responsabilités aux employeurs, sans tolérer d'exception.

**6. Formation de base et formation continue**

L'OTR, la RPLP ainsi que le recours croissant à l'électronique dans les camions exigent que les chauffeurs soient bien formés et hautement qualifiés. La formation de base et la formation continue revêtent donc une importance particulière.

**7. Santé**

Unia approuve toutes les mesures techniques servant à protéger la santé des chauffeurs, de la population ainsi que l'environnement. Il faut notamment à cet effet équiper les véhicules de filtres à particules de suie, accroître l'efficacité énergétique et lancer des programmes de recherche visant à encourager les technologies propres et sûres.

**8. Commissions paritaires**

Tout comme l'OTR et les règles de la circulation font l'objet de contrôles visant à en assurer l'application, les dispositions conventionnelles doivent être contrôlées et leur respect exigé. Unia s'engage pour la création de commissions paritaires fortes et dotées de moyens d'action pour assurer l'exécution de la CCT.

**9. Infrastructures destinées aux chauffeurs**

Unia est favorable au développement des infrastructures destinées aux chauffeurs le long des autoroutes. Il faut mettre à leur disposition suffisamment de places d'évitement, des possibilités correctes de dormir et des installations sanitaires optimales.

**10. Améliorer le trafic**

Unia est favorable aux mesures (y c. de planification) permettant d'améliorer la situation du trafic dans les agglomérations. La priorité absolue est au transfert du trafic motorisé individuel vers les transports publics. Unia s'engage également pour que les entreprises élaborent, avec le concours du syndicat et de leur personnel, des concepts de mobilité visant à réduire le trafic motorisé individuel.