

Partenariat social dans l'industrie du transport routier

Par Jean-Daniel Faucherre, vice-président ASTAG



The image shows the cover of a document titled 'Convention nationale' between ASTAG and Les Routiers Suisses. The cover features the ASTAG logo (a cross inside a square) and the logo of Les Routiers Suisses (a red triangle with a white cross). The text on the cover reads: 'Convention nationale entre l'Association suisse des transports routiers ASTAG et l'association de chauffeurs professionnels LES ROUTIERS SUISSES (RS)'. Below the cover, there is a list of bullet points and a page number.

- Association **ASTAG**: 4'200 Membres / Employeur pour 42'000 Chauffeurs
- Partenariat social depuis plus de dix an avec Association « **Les Routiers Suisses** » (17'000 Chauffeurs)
- Arrêt de la Cour suprême du canton de Berne: L'UNIA ne représente pas la branche (seuls de 2 à 3 % des membres issus de la branche).
Interdiction d'ingérence

24 / 36

ASTAG

L'association suisse des transports routiers ASTAG est la seule union patronale du transport de marchandises et de personnes à titre commercial. L'ASTAG compte quelque 4'200 sociétés membres sur l'ensemble du territoire suisse (PME en grande partie). Ceci correspond à un degré d'organisation d'environ 70 pourcent.

Les membres de l'ASTAG emploient quelque 42'000 chauffeurs.

Partenariat social

Depuis plus de dix ans, un partenariat social à l'échelon national a été conclu avec l'association représentative des chauffeurs professionnels, Les Routiers Suisses, qui avec 17'000 membres compte donc un degré d'organisation de quelque 40 pourcent. Du point de vue matériel, ce partenariat social a été développé en commun sur la base de négociations ordinaires dans le cadre d'une table ronde qui se tient tous les deux ans afin de franchir une nouvelle étape en faveur des chauffeurs. Nous ne connaissons pas de conflits, de grèves et desdites «actions sauvages» comme il est d'usage dans d'autres branches.

Conférence de presse - Document de fond de l'UDC Suisse sur l'économie, 30.01.2018

L'extension du champ d'application des contrats sociaux existants au travers la Confédération ou le canton entre l'ASTAG et les Routiers Suisses est hors de question. Nous renonçons aussi sciemment auxdites cotisations de tâche d'exécution et de solidarité à la charge des chauffeurs et des entreprises. A notre avis, de telles taxes correspondent à un financement croisé indirect des associations contractuelles aux dépens de nos membres. A titre comparatif: Imaginez que vous êtes à la tête d'une entreprise comptant 100 collaborateurs, dont 40 sont affiliés à une association de travailleurs et qu'il n'y ait pas de conflit etc. L'UNIA ne prend aucun plaisir à notre partenariat social où elle tente d'intervenir inlassablement depuis des années quoi qu'elle ne compte dans ses rangs que de 2 à 3 pourcent de membres syndicaux issus de notre branche.

ASTAG et LRS sont **les** partenaires sociaux significatifs du transport routier à titre commercial, lesquels peuvent faire état d'un haut degré d'organisation dans la branche et par ce biais, sont les légitimes représentants de ses intérêts. Tout à fait à l'opposé des syndicats comme l'UNIA ou le SEV. Dernièrement, ils ont même porté le cas devant les tribunaux à l'encontre de l'ASTAG et LRS dans le but de participer, par la contrainte, aux négociations sur le pacte social. En raison de sa représentativité hautement médiocre et démontrable dans la branche (seuls de 2 à 3% des chauffeurs du transport routier à titre commercial sont membres de syndicats), le tribunal a prononcé son jugement définitif sur la question, en taxant l'UNIA de syndicat non représentatif au sein de la branche du transport routier à titre commercial.



ASTAG Schweizerischer Nachfragerverband
Association suisse des transport routiers
Associazione italiana dei trasportatori stradali

Bienvenu chez
FAIRLOG
Presented by SVP, syndicom and UNIA

Il est grand temps de mieux protéger les quelque 250 000 travailleuses et travailleurs des transports et de la logistique ainsi que d'améliorer leurs conditions de travail.

SVP **syndicom** **UNIA**

- Les allégations et les arguments avancés quant à la nécessité impérieuse d'une telle „Alliance" sont impropres, témoins d'une faible connaissance de la branche, voire même arrogants
- Rapport SECO: **Aucunes** conditions de travail précaires
- La branche du transport routier est l'une des plus réglementées
- Les réels problèmes sont:
 - Stress dû aux embouteillages (infrastructure insuffisante)
 - Dispositions
 - Politique unilatérale

25 / 36

L'ASTAG a pris calmement acte de «la campagne promotionnelle» des syndicats UNIA, SEV et syndicom qui s'est tenue le 19 décembre 2017 de leur propre chef - ladite «Alliance» pour le transport de marchandises. Les allégations et les arguments avancés quant à la nécessité impérieuse d'une telle „Alliance“ sont impropres, témoins d'une faible connaissance de la branche, voire même arrogants. Afin de mieux comprendre, voici les trois arguments spécifiques d'«Alliance» qui ne concernent pas le domaine du transport routier.

Argument: Rapports de travail précaires

Dans l'industrie du transport routier, il n'y a – contrairement aux déclarations d'«Alliance» – **aucunes conditions de travail précaires**. Ceci est confirmé – entre autres – par le rapport le plus récent relatif à la transposition des mesures d'accompagnement du SECO.

Argument: Trop peu de contrôles


Il est bien connu que la branche du transport routier est l'une de celles les plus réglementées et contrôlées. Exemple:

- Les dispositions fédérales relatives à l'Ordonnance sur la durée de travail et du repos des conducteurs professionnels (OTR) prescrivent en temps réel quand un chauffeur doit faire une pause obligatoire, dont l'application est fortement contrôlée par la police et les autorités.
- La licence est octroyée à la condition sine qua non qu'un entrepreneur fasse preuve des connaissances professionnelles nécessaires, jouisse d'une bonne renommée et réalise un rendement financier défini. Si les conditions ne sont plus remplies, la licence lui est retirée.
- Divers centres de contrôle du trafic lourd, parallèlement aux contrôles de la police mobile de la circulation, procèdent aux inspections des poids lourds et de leurs chauffeurs.
- Les autorités responsables contrôlent les entreprises de manière approfondie et détaillée pour savoir si l'OTR est observée.

Argument: Stress et horaires de travail prolongé

Pour les chauffeurs, respectivement les entreprises de transport, ceci est le produit d'embouteillages, de congestion du trafic et du manque d'aires de stationnement pour les poids lourds où les chauffeurs pourraient faire une pause. En premier lieu, un aménagement de l'infrastructure routière approprié constituerait une aide précieuse, a contrario d'une «Alliance des syndicats».

En outre, il est notoire que la nécessité des transports n'est pas un but en soi pour les transporteurs mais qu'elle répond aux besoins des consommateurs (**commerce en ligne**) et à l'économie. Les véhicules utilitaires ne parcourent pas des kilomètres pour le plaisir.



Les véritables intentions de cette FAIRLOG sont évidentes:

- a) **Un degré d'organisation des membres d'au moins 50 pourcent au sein de la branche du transport et de la logistique**
- b) **Une assurance du financement de l'association**
- c) **Une préservation de ses sources de revenus**

→ **Résumé:**

- Partenariat social actuel fructueux
- Ingérence totalement inutile d'une organisation étrangère à la branche
- NON Extension CCT / On veut régler des relations employeur entre nous et notre partenaire

26 / 36

Les véritables intentions de cette FAIRLOG sont évidentes:

a) Un degré d'organisation des membres d'au moins 50 pourcent au sein de la branche du transport et de la logistique

b) Une assurance du financement de l'association - Les syndicats se financent principalement par les sources subséquentes:

- Cotisations des membres
- Contributions de frais d'application des conventions collectives de travail (par exemple, la Convention nationale de l'industrie de la construction),

Conférence de presse - Document de fond de l'UDC Suisse sur l'économie, 30.01.2018

lesquelles doivent être versées par les employés et les employeurs assujettis à la convention.

- De plus, les syndicats obtiennent des indemnisations de la Confédération car ils gèrent les caisses de chômage (autorité de paiement).

c) Une préservation de ses sources de revenus:

- Recrutement des membres intensif et agressif dans toutes les branches et secteurs
- Si possible, comptabiliser de nombreuses conventions collectives de travail étendues (CCT) et finaliser les contributions de frais d'application corrélatives
- Gérer les caisses de chômage (autorité de paiement) qui puissent également servir de «champs de recrutement» des futurs membres syndicaux.

Il est facile de comprendre que les conventions collectives de travail étendues (CCT) représentent un «modèle commercial rentable» pour les syndicats. Ceci en toute légalité grâce aux dispositions des mesures d'accompagnement. Pour les employeurs et les employés concernés par une convention collective de travail, de tels contrats sont très onéreux et perturbent le quotidien de l'entreprise.

Un exemple pratique est illustré par la convention collective de travail pour une retraite anticipée dans le secteur principal de la construction (CCT RA), car l'institution porteuse de la CCT, la fondation FAR, a dû récemment augmenter les cotisations de 7% à la charge des employeurs et des employés faute d'argent. De même que la fondation RETABAT en Valais, qui vise le même but, connaît de graves difficultés financières. En outre, un droit à la liberté de circulation pour l'employé, comme tel est le cas auprès de toutes les caisses de pension lors d'un changement d'emploi, n'est pas connu dans la fondation FAR et RETABAT. Donc quand un ouvrier du bâtiment âgé de 56 ans change de branche, toutes ses cotisations et celles de l'employeur demeurent dans les caisses de la fondation FAR. Ou encore pensez aux manifestations de masse de l'UNIA qui ont lieu sur les chantiers du canton de Zurich en 2015. Dans ce cas précis, même le Tribunal de commerce bernois a dû interdire à l'UNIA de continuer à manifester sur les chantiers zurichois au vu de dénoncer le dumping salarial pratiqué par une grande entreprise de plâtriers. L'entreprise concernée a subi un important préjudice financier.

Résumé:

- L'objet et le but d'un partenariat social entre l'employeur et l'employé devraient toujours être bilatéraux.
- Les deux partenaires sociaux devraient être suffisamment représentatifs dans leurs secteurs d'activité ou leurs branches dont ils défendent les intérêts de même que les leurs.
- Les accords sur les partenariats sociaux doivent avoir pour but de promouvoir le consensus entre l'employeur et l'employé, d'améliorer le développement économique des deux côtés et de garantir, respectivement maintenir, la paix du travail et non d'assurer le financement des associations et des syndicats (finalité en soi).

Comme vous pouvez le constater avec l'exemple de l'ASTAG, tout cela est possible **même sans conventions collectives de travail étendues**. C'est la raison pour laquelle, je vous exhorte, vous entrepreneurs et citoyens responsables, de dire NON à une convention collective de travail étendue (CCT) plus large encore.