

23.02.2011 - 11:00 Uhr

Malgré une augmentation de 3% des apprentis, l'ASTAG exige de la Confédération qu'elle diminue la réglementation excessive du métier de chauffeur

Bern (ots) -

Bien que le nombre des apprentis-chauffeurs ait augmenté de 3% cette année, l'Association suisse des transports routiers ASTAG exige de la Confédération qu'elle prenne des mesures contre la menace de pénurie au niveau de la relève. Les prescriptions excessives et les goulets d'étranglement du réseau routier dissuadent de nombreux jeunes à se lancer dans le métier de chauffeur. Si on n'y remédie pas à temps, on sera confronté à un problème de relève du fait de l'évolution démographique et de l'«académisation» accrue du métier de chauffeur.

«Le transport utilitaire routier est recherché plus que jamais». C'est ce que le président central de l'ASTAG Adrian Amstutz a pu constater avec satisfaction lors de la conférence de presse de ce jour à Berne. En effet, et grâce à l'intense engagement des entreprises, l'association professionnelle de la branche des transports routiers enregistre 3 % d'apprentis-chauffeurs de plus que l'an passé. Et surtout «notre branche est particulièrement zélée et active.» Toujours selon Amstutz, rien qu'au cours de l'année passée, plus de 15'000 personnes ont profité de l'offre de l'ASTAG en matière de formation continue. En 2007, ils n'étaient que 7'000.

Entre 15'000 et 25'000 chauffeurs pour l'avenir

Pourtant, l'ASTAG sonne l'alarme: même si actuellement en Suisse il ne règne pas une pénurie aiguë de chauffeur à proprement parler, cela pourrait devenir un véritable problème à moyen terme, surtout si la croissance du trafic correspond aux pronostics. L'Europe est déjà confrontée à un manque en matière de relève. En Allemagne par exemple, les autorités parlent d'une pénurie de chauffeurs de 30 %. Pour la Suisse qui recense aujourd'hui plus de 70'000 chauffeurs cela signifie que «dans environ dix ans, 25'000 conducteurs manqueront en Suisse.» Et si on estime qu'aujourd'hui, près de 50'000 chauffeurs professionnels sont actifs, on parlerait alors de près de 15'000 personnes. Ce problème est actuellement relativisé en Suisse car de nombreux chauffeurs des pays voisins veulent y travailler sachant que les salaires y sont plus élevés et que les conditions de travail sont bonnes, n'en déplaisent aux critiques. L'objectif prioritaire de l'ASTAG est de motiver la relève en Suisse. On ne peut en effet pas rechercher en priorité des chauffeurs étrangers alors que des jeunes suisses sont au chômage.

L'ASTAG estime qu'il faut agir au niveau la réglementation excessive

L'ASTAG estime qu'il est urgent d'agir en diminuant la réglementation excessive du métier de chauffeur. Le fait que le transport routier soit toujours confronté à de nouvelles obligations, à de nouvelles prescriptions, à de nouvelles dispositions plus sévères, dissuade de choisir le métier de chauffeur, selon la description de ce problème pratique faite par le directeur de l'ASTAG Michael Gehrken.

«Il faut ajouter à cela que le transport routier est aujourd'hui encore diabolisé pour des raisons idéologiques.» Enfin, les goulets d'étranglement et les bouchons en augmentation quotidienne sur le réseau routier ne contribuent pas à augmenter l'attrait du métier.

La branche des transports est devenue active...

La branche des transports et l'ASTAG ont donc déjà agi : En plus de la création de places d'apprentissage supplémentaires, l'ASTAG va axer de façon conséquente sa campagne d'image sur la promotion de la relève. L'an passé déjà une bourse suisse de places d'apprentissage a été créée sous www.qui-dautre.ch. De plus, des actions destinées à toucher directement la relève sont programmées dans les régions.

... et présente des revendications précises

Par ailleurs, et selon le président central de l'ASTAG Adrian Amstutz, «un changement fondamental des conditions-cadre de la politique des transports et de la formation est indispensable.» Les obstacles pour accéder à la profession ne doivent pas continuer à grandir. De plus, de l'avis de l'ASTAG, la formation professionnelle de deux ans avec attestation fédérale pour devenir employé(e) de transport AFP doit être rapidement approuvée par les autorités compétentes. Enfin: la formation militaire de conducteurs de véhicules automobiles doit absolument être adaptée à une application civile ultérieure. Ce qui veut dire que celui qui peut conduire à l'armée doit pouvoir travailler comme chauffeur!

«Il est de plus incontestable que les conditions de travail auxquelles sont confrontés les chauffeurs, et surtout les embouteillages quotidiens sur nos routes, leur donnent du fil à retordre», selon le résumé qu'a fait Amstutz des expériences quotidiennes. Avec un aménagement rapide des infrastructures des transports ainsi qu'une diminution des prescriptions excessives, la Confédération doit contribuer à améliorer les conditions-cadre des métiers du transport routier.

Kontakt:

ASTAG Association suisse des transports routiers
Michael Gehrken
031 370 85 24

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/fr/pm/100001880/100619658> abgerufen werden.