

TRANSPORT AÉRIEN

Imposer des CCT dans les aéroports – maintenant!



Parmi les entreprises de services des aéroports de Zurich et de Genève qui ont déjà conclu des CCT, on trouve les antennes locales de Swissport, la plus grande société de services d'assistance en escale du monde.

SEV
journal@sev-online.ch

Le syndicat du personnel au sol SEV-GATA – la branche de l'aviation du SEV – demande que toutes les entreprises qui fournissent des prestations aux aéroports de Zurich et de Genève réglementent les conditions de travail dans des conventions de travail collectives négociées avec les syndicats. Cela devrait être la condition minimale requise pour obtenir les concessions nécessaires.

«Le personnel du transport aérien s'inquiète de la concurrence sauvage des conditions de travail dans l'aviation, de l'absence souvent de conventions collectives de travail (CCT) aux aéroports de Zurich et de Genève, de la diversité des offres de prestataires temporaires et l'augmentation de situations de travail précaires avec de

faibles revenus et des horaires de travail difficiles, parfois fractionnés.» C'est ainsi que Philipp Hadorn, président SEV-GATA, résume le contenu de la résolution «Imposer des conditions de travail collectives dans les aéroports!», adoptée par l'assemblée générale ordinaire SEV-GATA le 20 juin à l'aéroport de Zurich.

Appel aux entreprises, aux autorités et aux politiques

Concrètement, la résolution demande que:

- toutes les entreprises qui fournissent des prestations aux aéroports de Zurich et Genève réglementent les conditions de travail dans une CCT négociée avec les syndicats ;
- les concessions nécessaires ne puissent être accordées aux entreprises que si les conditions de travail sont réglementées dans une CCT ;
- les employeurs, les autorités et la branche politique contribuent à ce que

les CCT soient contraignantes et que des solutions de branche soient trouvées pour éviter le dumping social.

Engager suffisamment de personnel et prévoir du temps de repos

La résolution pose encore deux autres exigences aux entreprises dans les aéroports :

- que suffisamment de personnel soit enfin disponible, même pendant les heures de pointe ;
- qu'un temps de repos soit prévu et que seules des prestations raisonnables soient exigées.

«Après le démantèlement survenu pendant la pandémie, l'effectif du personnel est encore trop faible et les collaboratrices et collaborateurs sont épuisés. Ils ne pourront pas faire face au trafic des vacances d'été sans effectifs supplémentaires», prévient Philipp Hadorn. «Les passagers ont le droit de voyager sans désagréments, sans retard ni baisse de la qualité du

service. Le personnel mérite de bonnes conditions de travail, dignité et reconnaissance», stipule la résolution. SEV-GATA s'engage pour les membres des diverses entreprises comme Swiss Int. Air Lines Ltd., Swissport, SBS, Engie, ISS, Vebego etc.

Négociation en cours pour la CCT Swissport Genève

Les négociations en vue du renouvellement de la CCT chez Swissport à Genève en octobre 2023 ont commencé. Les discussions vont se poursuivre à un rythme plus soutenu d'ici à cet automne.

Pas de concurrence sur le dos du personnel

Commentaire de Philipp Hadorn, président SEV-GATA et secrétaire syndical.

Nous en avons assez. Pas seulement les collègues qui ont fait grève le 30 juin à l'aéroport de Genève (voir page 9).

La concurrence ruineuse dans les aéroports conduit à des conditions de travail qui doivent être qualifiées de «précaires». Alors que les collaborateurs souffrent du stress, d'une charge de travail difficilement accep-

table, d'horaires de travail incompatibles et de bas salaires, les entreprises dotées d'une CCT se plaignent de la pression sur les prix. Lors du Covid, le transport aérien a été classé d'importance systémique. Les cantons d'implantation et les (co-)propriétaires des aéroports ont une responsabilité.

Les aéroports doivent impérativement être soumis à la règle suivante: Pas de concession à des entreprises sans CCT. Stop à la spirale négative!

+

-

La CCT CFF Cargo est prolongée jusqu'au 30 avril 2025. C'est ce qu'ont décidé les partenaires sociaux au vu des discussions politiques et du rattachement plus étroit de CFF Cargo au groupe CFF. La stabilité des conditions de travail est ainsi assurée. Et les CCT CFF et CFF Cargo ont à nouveau la même durée, ce qui permet de maintenir intacte la condition de l'égalité de traitement entre collaborateurs CFF et CFF Cargo. En même temps, des améliorations à l'amiable de la CCT sont déjà possibles pendant la durée de validité.

Le Conseil fédéral propose d'allouer **15,1 milliards de francs à l'exploitation, à l'entretien et à la modernisation de l'infrastructure ferroviaire** pour les années 2025 à 2028. Cela représente certes 0,7 milliard de plus qu'en 2021-2024, mais en raison du renchérissement, de la hausse des prix de l'électricité et de la baisse des recettes liées au prix des sillons, les fonds disponibles seront vraisemblablement **moins importants en termes réels** qu'en 2021-2024. Ce qui n'est pas urgent doit donc être reporté.



Infrastructure ferroviaire : l'augmentation du trafic rend nécessaire le désenchevêtrement dans les nœuds ferroviaires comme celui de Wylerfeld (BE). Ailleurs, il faudra parfois attendre.

SIMON BURGUNDER répond

Le modèle de coopération n'est pas négociable

Comment continuer avec l'UE? Pourquoi le modèle de coopération dans le trafic voyageurs international n'est-il pas négociable pour le SEV?

Le système suisse des transports publics (TP) se fonde principalement sur l'idée de coopération. Cela signifie que les entreprises de transport ne sont pas en premier lieu en concurrence les unes avec les autres pour certaines lignes lucratives dans le but de réaliser un profit maximal, mais qu'elles exploitent en collaboration un réseau global en tant que service public.

C'est ainsi que l'on parvient à garantir en Suisse un réseau de transport performant et échelonné dans l'espace, qui sert l'intérêt public et non le profit de quelques gros actionnaires. Tous les partis politiques s'accordent à dire qu'il faut s'en tenir au système de TP existant. Il n'y a donc aucune raison de sacrifier le modèle de coopération dans les négociations

avec l'UE et de mettre ainsi en péril le système suisse des TP dans son ensemble.

Une ouverture du marché dans le trafic voyageurs international (TVI) équivaudrait à un changement de paradigme qui entraînerait inévitablement une détérioration des salaires et des conditions de travail du personnel des transports, mais qui mettrait également en danger le système global des transports en Suisse, car l'intégration du système ainsi que le financement ne seraient plus garantis.

Le SEV rejette donc toute solution négociée au détriment du personnel - des salaires suisses pour des rails suisses - et du modèle de coopération. En particulier, le SEV refuse d'accorder à Flixbus l'accès au réseau suisse. Le SEV veut un TVI basé sur la coopération entre les entreprises de transport ferroviaire, comme c'est actuellement le cas dans l'UE.

Simon Burgunder est le nouveau coordinateur «politique des transports» au SEV. Tu as une question? Écris-nous à journal@sev-online.ch