

Swiss-Personnel au sol

CCT améliorée, des jalons sont posés

Alors que plusieurs compagnies aériennes subissent une érosion des recettes, Swiss enregistre des gains considérables. Le personnel au sol aura droit à sa part: lors de négociations longues et difficiles, SEV-GATA, le secteur aérien du SEV, a obtenu des améliorations durables de la CCT, applicables au 1er janvier 2018.

Le programme d'économies a passablement détérioré l'ambiance de travail parmi le personnel au sol. Les réorganisations successives appliquées par la maison mère Lufthansa ont contribué au démantèlement du secteur commercial. Presque chaque fonction a subi de profondes modifications. Swiss a prétendu qu'à cause de ces incessantes réorganisations, le modèle de carrière (classification des fonctions) n'a pas pu être appliqué comme prévu par la CCT actuelle. Le modèle a pu être introduit de manière adéquate seulement dans le domaine technique. C'est pourquoi Swiss a proposé de dénouer ce «noeud gordien» durant la période de validité de la CCT actuelle, en faisant une adaptation de la convention collective. En contre-partie, SEV-GATA a élaboré avec ses membres un catalogue de revendications.

Le résultat des négociations est positif

Les adaptations suivantes entreront en vigueur au 1er janvier 2018:

■ **Caisse de pension**: la contribution de l'employeur monte à 60 %, celle de l'employé descend à 40 % (jusqu'à 50:50).

■ **Compensations variables**: le système est remplacé



Dominik Fischer et Philipp Hadorn, vice-président et président de SEV-GATA.

par le modèle «LH Success». En cas d'atteinte des objectifs à 100 %, le montant versé est de 1000 francs, le montant maximal pour 200 % est relevé à 3200 francs.

■ **Congé maternité**: 2 semaines supplémentaires, soit 16 semaines durant les deux premières années de service (droit au salaire 80 %) et 18 semaines après la 2ème année de service (100 % du salaire).

■ **Congé paternité**: Relèvement de 5 à 10 jours.

■ **Indemnités pour les licenciés**: elles sont dès maintenant intégrées dans la CCT (montant inchangé, mais jusqu'ici hors CCT).

■ **Plan social**: améliorations considérables (valables dès les prochains événements).

■ **Système salarial**: un groupe de travail est mandaté d'élaborer à l'attention de la délégation de négociations CCT un «Job Level Concept» applicable dans la réalité.

Points principaux:

■ la grille des compétences et les classifications se préparent ensemble entre partenaires contractuels, pas d'action unilatérale de l'entreprise;

■ une évolution salariale est réglée à l'intérieur des plages salariales;

■ des coûts supplémentaires importants dus au nouveau système salarial sont à éviter.

Versements complémentaires sur la base de la grille salariale 2017

SEV-GATA exige en outre que Swiss applique correctement la grille salariale 2017 en faisant des versements complémentaires avec effet rétroactif au 1er juillet 2017. Car contrairement à ce qui avait été convenu et aux dispositions contractuelles, des collaborateurs ont été classés dans les échelons de l'ancienne CCT. Swiss a assuré qu'ils seront transférés au 1er juillet 2017 et que les adaptations salariales seront versées après coup. La nouvelle CCT n'est pas encore rédigée, ni ses annexes. Mais l'accord signé concernant sa conclusion pose des jalons importants afin qu'à l'avenir, la notion de «partenariat social» ait tout son sens aussi pour le personnel au sol de Swiss.

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

CARNET DE BORD

L'épreuve du voyage

« En voyage comme chez soi » dit la pub pour la compagnie d'aviation nationale. Les CFF ne sont pas en reste, proposant le train comme un cocon de bien-être. Fini les sacs trop lourds et encombrants, les attentes dans le froid des gares, le désagréable examen de la sécurité des aéroports, plus rien des inquiétudes pour les correspondances : l'expérience du déplacement serait devenue, mieux qu'indolore, presque souhaitable. Cette manière de magnifier le fantasme du voyage plutôt que sa réalité, de vendre une fraction – la plus attirante – du transport, plutôt que sa quotidienneté est bien entendu très intelligente. Cette propension des entreprises de transport à attirer l'attention sur une seule part, vise tout de même à alimenter l'illusion que la plupart des usagers des transports seraient des voyageurs, oblitérant le déplacement pour aller travailler, pour rendre visite à quelqu'un ou pour étudier.

Le pendulaire par choix transporte peu d'objet et de bagage, s'il doit transporter famille et enfants, il recourra à un transport individuel, mais le parent célibataire qui transporte ses courses dans la poussette avec bébé n'a bien souvent pas le choix. Les personnes handicapées ne peuvent pas plus choisir leur mode de transport et sont fortement tributaires de l'accessibilité des transports publics.

La perception fantasmée du voyage inspire la construction du réseau et des véhicules. Pour le dire autrement, c'est un problème si les concepteurs sont justement les gens qui voyagent loin et vite avec peu de bagages, hyper-connectés. Les trains à grande vitesse (ICE ou TGV) en sont l'illustration : peu pratique pour les personnes à mobilité réduite, mettant peu de place à disposition pour les bagages – et ne parlons même pas des places pour les vélos, tant pis pour la mobilité combinée -, pas de wagons pour les familles. Le but est d'aller vite loin, on a pensé ces trains pour concurrencer l'avion.

Concrètement, certains pays comme la France ont fait le choix dans les années 80 de développer un réseau grande vitesse (TGV) qui a nécessité la construction d'un réseau parallèle à l'existant. Les investissements ont été considérables, mais au détriment des infrastructures du réseau RER. Celui-ci est aujourd'hui en déshérence, voire dangereux et on préfère parfois fermer des lignes plutôt que de les entretenir. Avec le résultat aujourd'hui qu'il faudra massivement investir dans le réseau RER et que le réseau TGV est saturé et ne pourra plus grandir.

La Suisse, sur ce thème, est un modèle ayant choisi de renforcer son réseau pour permettre une circulation plus rapide des Intercity, tout en préservant la circulation des trains régionaux. La capacité à grandir et à intensifier le réseau est demeurée.

La publicité crée des perceptions faussées de la réalité, elle n'en influence pas moins des choix d'investissement, de conception, d'invention qui se traduisent ensuite dans le concret des budgets. Faire croire que voyager en avion ou en bus ne polluerait pas plus que le train est mensonger, faire penser que le voyage est uniquement une partie de plaisir sans bagages et désagréments est un leurre, présenter les véhicules sans conducteurs comme une solution à la pénibilité des conditions de travail est une tromperie. Pour construire la mobilité de demain il est nécessaire de développer un large débat et la seule expertise des entreprises et des politiques n'y suffira pas : chacun dans ses déplacements quotidiens fera sa partie. Les récents travaux dans le domaine travaillent sur des scénarios, ce qui démontre bien la place que les usagers ont prise. Maintenant à nous de voir si nous voulons aller vers de l'hyper-mobilité avec l'illusion que le voyage n'en est plus un ou si nous souhaitons être peut-être immobiles... Pour aller plus loin : Michel Bierlaire, Vincent Kaufmann et Patrick Rérat : *La mobilité en questions*, Ed. PPUR, 2017.

