

AVIATION

« La branche est très instable »



Philipp Hadorn

Vivian Bologna La période écoulée a été turbulente pour le domaine de l'aviation. Analyse du responsable du dossier et président de SEV-GATA, Philipp Hadorn.

Philipp, quels sont les succès de SEV-GATA pour la période depuis 2019 ?

Le trafic aérien a été quasiment cloué au sol durant la pandémie. Lors de négociations difficiles nous avons pu éviter un grand nombre de répercussions négatives en convenant de dispo-

sitions de crise (chez Swiss et Swissport ZH). Avec Swiss nous avons pu obtenir pour la période faisant suite à la crise que la CCT retrouve son niveau initial d'ici fin 2026, et chez Swissport Genève que l'on puisse conclure une CCT. La reconnaissance de l'aviation en tant qu'élément important du système et le maintien des garanties de la Confédération dans cette seule branche pendant la crise du coronavirus ont été difficiles à obtenir mais nous y sommes parvenus. Nous avons ressenti une vraie solidarité dans tout le domaine des transports collectifs, également lors des actions de protestation qui ont porté leurs fruits.

Quels sont au contraire les moments difficiles de cette période que tu retiens ?

Pratiquement les mêmes. Contrairement à la déclaration d'intention du précédent CEO, Swiss et sa nouvelle direction ont prononcé des licenciements de masse qui ont jeté des centaines de collègues dans une situation précaire. Les entreprises de personnel au sol (concrètement de Swissport), dernier maillon de la chaîne dans l'aviation, a exercé une pression extrême



ELISA LANTHALER / AEROPORT ZH, 11.9.2020

sur les conditions de travail. Ceci a donné lieu à des négociations difficiles et il a fallu se rendre au Tribunal contre Swiss. Le fait que la Confédération ait omis de prendre en considération les standards sociaux que nous avons exigés (par exemple pas de licenciements) lorsqu'elle a octroyé les indemnités extraordinaires à l'aviation est l'une des pires décisions politiques durant la pandémie en Suisse.

De manière générale, comment juges-tu l'évolution du travail syndical dans le secteur de l'aviation ?

L'aviation est une branche instable. Mais finalement la discussion sur les questions climatiques a évolué de telle manière que la branche puisse se concentrer sur « un développement durable et l'utilisation de carburants écologiques (synthétiques) ». Ceci est important pour le maintien des places de travail et pour que le trafic aérien garde sa place dans la chaîne de mobilité.

De manière regrettable, les transporteurs low cost avec leurs conditions de travail médiocres et sans CCT ont lancé une lutte sans

merci au niveau des prix, et les surcapacités contribuent également à cette évolution malsaine. Les sous-effectifs ont deux visages : d'une part on peut espérer que les problèmes de recrutement persistants dans la branche de l'aviation nous aident dans notre lutte pour de meilleures conditions de travail, d'autre part beaucoup de collaboratrices et collaborateurs paient aujourd'hui un prix élevé car ils ont moins de congés, des horaires plus lourds et plus de stress au travail pour tenter de remplacer leurs collègues manquants.

Quels sont les défis à venir pour SEV-GATA ?

Les conditions de travail sont précaires dans le domaine de l'aviation. Afin de les améliorer nous nous battons pour avoir un taux d'organisation plus élevé, des solutions de branche (pression sur les prestataires sans CCT) et des standards internationaux. Le personnel du domaine de l'aviation doit pouvoir travailler en tant que partie intégrante des transports collectifs et bénéficier des mêmes conditions. Pour cela, il faut un engagement solidaire de la part de tous les membres SEV.

DIGITALISATION

Le SEV acteur de la transformation



© CFF

Daniela Lehmann En lien avec l'impact de la numérisation, le SEV s'est fixé comme objectif de trouver une solution de branche viable en collaborant avec les entreprises, surtout pour les personnes en incapacité professionnelle et/ou de travail, celles dont le poste est menacé par des mutations structurelles et celles qui ne sont pas à même de suivre l'évolution numérique.

Lors d'une table ronde avec divers employeurs et l'UTP, nous avons tenté de sonder la situation à fin 2021 et de développer des solutions supportables sur des thèmes tels que la démographie et la numérisation, mais aussi l'évolution négative des charges psychosociales parmi le personnel des transports publics. Nous avons dû cependant constater que l'idée d'une solution

de branche ne représentait pas une nécessité absolue à l'heure actuelle et que cela n'était pas non plus la meilleure solution. Nous continuons nos réflexions.

La pandémie a encouragé la numérisation dans plusieurs domaines. Pratiquement d'un jour à l'autre il a fallu s'adapter au télétravail, aux séances et conférences numériques, et il s'est avéré que cela était possible. Afin que le télétravail ne se développe pas de manière négative pour le personnel concerné, que les conditions de travail ne se détériorent pas et que les employeurs continuent d'assumer leurs responsabilités envers leurs employés, il faut cependant avoir des règles claires. Les risques d'atteinte à la santé et d'isolement sont une réalité. Les entreprises peuvent

essayer de réduire le nombre de postes de travail ou de répercuter sur les employés les frais liés aux diverses activités. Il faut donc que les syndicats veillent au grain.

En 2021, le SEV a lancé un projet pilote de réseau de coaching financé par le fonds de numérisation des CFF. Pour cela nous avons créé la plateforme <https://www.bistro-digital.ch>. Chacun gère différemment la numérisation et ses défis mais nous sommes parfois poussés à nos limites et avons besoin d'aide, de petits trucs ou d'exemples pour nous aiguiller. C'est à cela que sert le Bistro digital : on peut y poser des questions, lire des articles, échanger avec des collègues ou demander des conseils personnalisés auprès d'experts. Le projet pilote dure jusqu'en mars 2023.

POLITIQUE DES TRANSPORTS

Succès du SEV



ISABELLA JOSS

Daniela Lehmann Les années 2019 à 2022 constituent une période à succès sur le plan de la politique des transports. En 2019, l'OFT a révisé sa stratégie envers les transports publics et, comme le SEV le demandait depuis longtemps, a écarté la concurrence. Les critiques répétées du SEV ont porté leurs fruits. De plus, le Conseil fédéral a admis en 2021 que l'actuelle réglementation des marchés pour le trafic voyageurs avait fait ses preuves et qu'elle devait être maintenue. Concrètement, cela signifie que le trafic grandes lignes doit rester sur le rail et faire l'objet d'une concession unique octroyée aux CFF, car c'est ce qui garantira à l'avenir également à la Suisse un trafic grandes lignes fructueux et innovant. En trafic voyageurs international, le Conseil fédéral s'en tient au modèle de coopération existant et en trafic ferroviaire régional, aux attributions directes.

Concernant CFF Cargo, il y a eu un changement de cap parmi les experts, au Parlement et au DETEC : après un nouveau déficit tous ont enfin admis qu'aucun modèle d'affaires ne permettrait d'obtenir une desserte fine rentable en Suisse. Nous prendrons connaissance cet automne 2022 de la consultation an-

noncée sur le trafic marchandises intérieur.

La pandémie de coronavirus a touché les transports publics en plein cœur. L'appel du Conseil fédéral à la population de rester à la maison a eu des répercussions financières graves. Toutefois, le politique a démontré qu'il pouvait réagir très vite en situation d'extrême nécessité. Déjà à l'automne 2020, le Parlement a adopté la Loi fédérale sur le soutien des transports publics durant la crise du COVID-19. Ceci a permis aux trafics régional, local, touristique et marchandises ainsi qu'au ferroutage de recevoir des subventions pour couvrir les déficits. Etant donné que le nombre de passagers n'a pas augmenté en 2021, le versement des subventions a été prolongé jusqu'à fin de l'année. Malheureusement, le trafic grandes lignes n'a pas bénéficié de cette aide car il ne faisait pas partie du paquet de mesures bien qu'il ait subi lui-aussi les conséquences de la baisse du nombre de passagers.

C'est seulement à fin 2021 que le Conseil fédéral a admis qu'il fallait une aide aussi pour le trafic grandes lignes. La teneur exacte de cette aide fait encore l'objet de discussions au Parlement.