



## **La crise ne doit pas prendre les employé-e-s en otage : Le PS et les syndicats se battent pour des salaires décents et des conditions de travail acceptables dans le transport aérien**

La situation dans le secteur aérien était déjà très difficile avant même le début de la pandémie de coronavirus. Alors que les spécifications techniques sont uniformes dans le monde entier et contribuent ainsi à la sécurité, on assiste depuis des années, du côté du droit du travail et du droit fiscal, à une véritable « course vers le bas » (*race to the bottom*). L'offre est importante, le marché déréglementé est marqué par le dumping. Telle est la conséquence directe de la libéralisation effrénée du trafic aérien et de l'attribution de droits de desserte (droits de liaison) à des pays tiers ayant, dans certains cas, des compagnies aériennes massivement subventionnées par l'État. Plus il y a de (nouveaux) prestataires, plus le prix des billets baisse. **Jusqu'au déclenchement de la pandémie de coronavirus, de plus en plus de vols étaient donc effectués sans le moindre égard pour les personnes et l'environnement.**

L'aviation à bas prix a pu prendre son essor parce que les salaires du personnel de cabine et du personnel au sol sont bas, parce que les conditions de travail sont précaires et parce que les coûts environnementaux sont répercutés sur le grand public. Les bas salaires évoqués plus haut sont une charge pour les systèmes sociaux des cantons et communes touchés. Un modèle d'affaires non durable a conduit à une surcharge en termes d'effectifs. Nous présumons que le « niveau pré-coronavirus », dans l'aviation, ne sera pas de nouveau atteint dans un avenir proche. L'impératif d'économies aggrave encore la situation des employé-e-s. Dans les compagnies à bas prix, les membres des syndicats sont systématiquement mis sous pression. **L'aviation doit enfin instaurer des normes sociales et des conditions de concurrence équitables. Cela entraîne automatiquement une augmentation du prix des billets et sert ainsi les intérêts des personnes concernées et de l'environnement.** Celles et ceux qui souhaitent changer de branche doivent être soutenu-e-s dans cette démarche. Il y a un certain temps déjà, huit pays, Autriche en tête, ont présenté « The Social Agenda in Aviation – Towards Socially Responsible Connectivity », qui vise à lutter contre le dumping salarial et social dans l'aviation. Malheureusement, la Suisse ne fait pas (encore) partie de cette alliance.

**Les coûts externes du trafic aérien doivent être internalisés, les émissions de CO2 de l'aviation doivent être réduites. Pour des raisons de protection du climat, il faut également réduire le nombre de vols à l'avenir. Il faut promouvoir également le train comme alternative aux avions. Mais il ne peut et il ne doit pas arriver que la facture d'une**

**politique malavisée soit au bout de compte payée par le personnel.** Les conditions de travail décentes et les salaires équitables que nous demandons entraînent une augmentation du prix des billets, l'éviction des compagnies aériennes à bas prix et, par conséquent, une diminution des mouvements aériens. Le PS est également favorable à des taxes sur le CO2 sur les billets d'avion, à une augmentation du prix du kérosène harmonisée au niveau international, à la fin du traitement fiscal préférentiel, à d'autres formes de subventionnement de l'aviation ainsi qu'à des mesures de réduction du bruit.

**En même temps, nous avons pleinement conscience de ceci : l'aviation en elle-même est d'importance systémique.** Les aéroports et certaines compagnies aériennes font partie de l'infrastructure nécessaire d'un pays. Il est donc temps de parler des structures de propriété – tant de celles des aéroports que de celles des compagnies aériennes d'importance systémique.

Avec les syndicats du personnel de cabine et du personnel au sol, le PS Suisse demande ceci :

- **Il faut enfin instaurer des normes minimales pour les salaires et les conditions de travail** (horaires, organisation du travail, santé et sécurité au travail) **tant au sol que dans les airs.** Il est nécessaire d'introduire des CCT déclarées de force obligatoire – avec une représentation institutionnalisée des employé-e-s – dans tous les secteurs du transport aérien. Les compagnies aériennes à bas prix n'ont pas leur place sur le marché suisse. Les principaux aéroports suisses (Genève-Cointrin et Zurich-Kloten) ne doivent être autorisés à travailler qu'avec des entreprises qui respectent les conventions collectives de travail applicables : **octroi de concession refusé en l'absence de CCT.** Si l'on veut pouvoir imposer ces règles, il faut que la majorité des grands aéroports soient (de nouveau) détenus par les pouvoirs publics. Dans le même temps, les compagnies aériennes doivent s'abstenir de verser des primes à leurs dirigeants pendant la durée de l'aide d'État liée au coronavirus et jusqu'à ce que les prêts aient été intégralement remboursés.
- La Suisse devrait rejoindre le « **Social Agenda in Aviation** » de l'Autriche, de la Belgique, du Danemark, de l'Italie, de la France, du Luxembourg, des Pays-Bas et du Portugal. Cette alliance s'engage contre le dumping salarial et social dans l'aviation.
- **Les syndicats du personnel navigant doivent être représentés au sein de la Fondation Swiss Aviation.** Cette fondation veille au respect des exigences imposées par le Conseil fédéral en matière de soutien financier aux compagnies aériennes Swiss et Edelweiss. Le soutien a été lié à des conditions de la politique de promotion économique, afin d'éviter que la Suisse ne soit finalement défavorisée. Il est important que les employé-e-s soient eux/elles aussi représenté-e-s au sein de cette fondation.

En réponse à la crise actuelle liée au coronavirus, nous formulons les demandes supplémentaires suivantes :

- Il est nécessaire de prévoir des contributions à fonds perdu pour les compagnies aériennes définies comme étant d'importance systémique, en combinaison avec une obligation de disposer d'une CCT et une interdiction de licenciement pour raison(s)

économique(s). Ces exigences doivent également s'appliquer aux répondant-e-s (garant-e-s).

- Les conditions d'entrée et de sortie liées à la santé doivent être coordonnées au niveau international.
- Les résultats des tests effectués à l'étranger doivent être reconnus.
- L'indemnité en cas de réduction de l'horaire de travail doit être prolongée et doit s'élever à 100 % pour les bas salaires.
- Il faut mettre en place des programmes de recyclage certifiants pour les employé-e-s qui souhaitent changer de secteur.