

Conférence de presse de l'USS du 2 septembre 2022 à Berne

Sandrine Nikolic-Fuss, présidente de kapers

Offrir des perspectives : des salaires pour vivre

L'aviation civile fut un des secteurs qui fut touché de plein fouet par la crise en 2020. Les licenciements de masse, les restructurations, les baisses conséquentes de salaires, les conventions collectives de travail de crise, le manque récurrent de personnel, furent les lourds fardeaux qu'eurent et ont encore les employé(e)s à porter. Le secteur aérien fut également le dernier à se remettre des conséquences désastreuses d'une crise sans précédent. La production a finalement pu rebondir lors de la levée des restrictions liées à la pandémie.

En effet, l'année 2022 est l'année de la reprise. Les avions sont remplis, les prix des tickets sont à la hausse et les aéroports débordent de passagers. Les compagnies d'aviations et les sous-traitants se montrent positifs après la présentation des chiffres de la première moitié de l'année et attendent une bonne performance financière pour 2022.

Les employé(e)s quant à eux, sont en sous-effectifs, aussi bien au sol que dans la cabine. Les conventions collectives de crise sont toujours en vigueur, avec des salaires réduits, des heures de travail révisées à la hausse pour offrir plus de flexibilité, et des conditions de travail pénibles comme jamais auparavant. C'est avec un personnel réduit que le même travail est effectué.

Il est de notoriété publique que les salaires du personnel de cabine et du personnel de sol sont indécents : 3100 à CHF 3400.- brut/mois pour un/e flight attendant en début de carrière (sur 12 mois) et environ CHF 4000.- brut/mois pour un/e agent/e d'accueil (sur 13 mois chez Swissport). Certaines compagnies ne connaissent ni convention collective de travail (Helvetic Airways et Chair), ni progression salariale (Easy Jet Switzerland et Helvetic Airways). Les conditions de travail sont précaires et la grande flexibilité demandée aux employé(e)s du secteur aérien mine leur droit à une vie privée. La fluctuation du personnel est de ce fait plus élevée que dans les autres branches (largement supérieur à 10%). Les licenciements de masse malgré les indemnités pour réductions de l'horaire de travail, l'obligation vaccinale pour le personnel volant, les départs en pré-retraite et la restructuration en général ont généré un manque de personnel qui ne se réduit pas du jour au lendemain. En effet, les candidat(e)s recherché(e)s par certaines n'affluent pas avec la même intensité qu'auparavant. La pénibilité du travail des actifs est par conséquent accrue.

Il y a différentes modalités de contrecarrer cette pénurie. D'une part les entreprises peuvent choisir d'améliorer les conditions de travail et les salaires pour rendre la place de travail plus attractive, ou alors elles choisissent d'attendre que l'orage passe en proposant des mesures homéopathiques provisoires. C'est cette deuxième solution que choisissent les compagnies helvétiques. Elles préfèrent recruter à l'étranger, sans obligation de parler une langue suisse, comme c'est le cas pour Helvetic Airways par exemple qui a recruté des flight attendants polonais, Chair qui recrute dans les îles Canaries, ou alors Swiss International Airlines qui établit un contrat avec une compagnie lettone à bas coût avec des employés payés jusqu'à 5 fois moins que le personnel de cabine helvétique. Le dumping social est indéniable et surtout inexcusable.

Les employé(e)s du secteur aérien ont tendu la main aux entreprises pour les aider à surmonter les années de crise, et se sentent floués, trahis de ne pas retrouver tout au moins, comme promis, leurs conditions de travail d'avant la pandémie.

Le Groupe d'experts de la Confédération révisé ses prévisions de croissance du PIB pour la Suisse à 2,6 % pour 2022. Les perspectives sont bonnes malgré la guerre en Ukraine et les réminiscences de la pandémie.

L'inflation de 3,5%, l'augmentation importante des coûts de l'électricité, de l'essence, du gaz, ainsi que celle attendue des caisses maladies, vont peser très lourd dans le porte-monnaie des bas salaires. L'écart qui s'est creusé les dernières années entre les salaires minimums et les salaires effectifs devient ingérable. La protection contre la sous-enchère salariale est minée et s'avère en grande partie inefficace. Le dumping social se fait au grand jour, et en toute légalité.

A l'heure des négociations salariales il est du devoir des entreprises de tenir leurs promesses. L'obligation de diligence et de protection est un devoir sacré envers ses employé(e)s et non juste une expression inerte sur un bout de papier. Le secteur aérien a dégradé les salaires depuis plus de 20 ans jusqu'à atteindre le point de non-retour, ne trouvant à présent plus assez de personnel pour combler la fluctuation, utilisant au fil du temps chaque crise, qu'elle soit pétrolière, financière, ou sanitaire pour dévaloriser et détériorer les places de travail. Un salaire inférieur à CHF 4000.- brut/mois est tout simplement une honte. L'aéroport doit pouvoir être rejoint en l'espace d'une heure lors des services de piquet : dans ce radius les locations ne sont pas bon marché. Certain(e)s s'exilent dans un pays limitrophe pour pouvoir vivre de leur salaire, et partagent un petit appartement à plusieurs pour les services de piquet, d'autres dorment dans une roulotte entre 2 quarts de travail. Il est inadmissible qu'un poste de travail à temps plein ne permette pas de vivre décemment.

Nous demandons une augmentation de salaire conséquente sur tout l'ensemble du secteur, équivalente à la valeur de l'inflation (3,5%), à l'augmentation de la croissance de la productivité du travail, et à l'évolution du panier-type. De plus, un rattrapage en raison de l'évolution insuffisante ou même décroissante (comme c'est le cas pour le personnel de cabine depuis 20 ans) des bas salaires est irrécusable.

Une augmentation de 5%, sans compter l'évolution effective des salaires dans les différentes entreprises, est donc un minimum. Nous tenons à mentionner encore une fois qu'un salaire mensuel inférieur à CHF 4000.- brut/mois reste inadmissible.

Il s'agit de créer de réelles perspectives dans le secteur de l'aviation civile avec des salaires qui permettent de vivre.