

Les grévistes de Swissport s'embarquent dans une lutte long courrier

REPORTAGE • *Le moral semble bon parmi la septantaine de grévistes de Swissport, qui s'installent dans un débrayage «de durée indéterminée». Discussion au coin du feu avec quelques bagagistes.*



Motivés et sûrs de la justesse de leur combat, les grévistes sont persuadés que Swissport n'arrivera pas à se passer d'eux trop longtemps. JPDS

MICHEL SCHWERI

Un bidon de chantier tout rouillé posé dans la neige, un peu de carton et du bois. En allumant le feu du brasero, les grévistes de Swissport se disaient hier après-midi «remontés à bloc» pour affronter une lutte longue. Le matin même, au quatrième jour de débrayage, ils tiraient un bilan négatif des discussions tenues

la veille avec la direction générale de l'entreprise et décidaient en conséquence de s'installer dans une grève «de durée indéterminée». Pour cela, une tente chauffée a été montée devant l'entrée ABT de l'Aéroport de Genève. Le Syndicat des services publics a obtenu l'autorisation de police d'occuper ce coin de parking au moins jusqu'au 18 janvier.

Pour tenir le coup, la septantaine de grévistes – sur quelque 290 salariés occupés au tri des bagages par Swissport – ont aussi planifié les présences au piquet et ont convenu de se retrouver en assemblée chaque jour en début d'après-midi. A 14h hier, ils étaient ainsi environ 50 à écouter les dernières nouvelles et à se préparer à descendre en ville distri-

buer des tracts à la population afin d'expliquer leur lutte. Le tout sous l'œil tolérant de deux agents de la police internationale postés à quelques encablures.

Cadences infernales

Ces épreuves n'impressionnent guère les «manuels» de l'aéroport. Un bagagiste de la piste présent autour du feu raconte en effet avec force détails le quotidien de son travail. Et justifie ainsi les revendications posées: «On décharge ou on charge entre 25 et 30 tonnes de bagages chaque jour et moins de 20% des compagnies utilisent des containers. Pour toutes les autres, il faut ranger les valises dans les soutes en y entrant.» En 2009, selon son témoignage, 22 vols supplémentaires ont eu lieu chaque jour, qu'il fallait bien traiter. Et le taux de remplissage des avions augmente, ce qui se traduit par un surplus de bagages à transbahuter.

«Avant, chacun d'entre nous s'occupait de 5 ou 6 vols par jour, maintenant, on est à une cadence de 8 ou 9» continue le bagagiste intarissable. Afin d'immobiliser le moins longtemps possible les appareils, le temps d'escale est aussi réduit, complète un de ces collègues: «Certains avions ne restent au sol qu'une demi-heure, durant laquelle il faut décharger 1500 kilos de bagages et en recharger autant. Nous sommes trois pour effectuer ce travail, parfois seulement deux s'il y a des absents ou des vacances.» Dans les petits avions, les soutes sont basses de plafond, obligeant les bagagistes à se plier en deux pour traîner des sacs de parfois 50 kilos, reprend un troisième gréviste. Et de conclure: «Quatre-vingts pour cent des collègues se plaignent de maux de dos.»

Revendications justifiées

En rigolant, les trois salariés se félicitent au moins d'avoir fait comprendre aux cadres de l'entreprise la pénibilité de leur travail grâce à la grève. «Ce week-end, explique le plus bavard, les chefs et la direction ont remplacé les grévistes au charge-

ment des avions, ils ont ensuite reconnu leurs souffrances et ont même parlé d'acheter des machines pour alléger la tâche.» «Oui, relativise son collègue, mais nous, on fait ce boulot tous les jours, parfois sept jours d'affilée et même trois week-ends sur quatre.»

Les grévistes regorgent ainsi d'arguments pour justifier les 250 francs d'augmentation salariale qu'ils réclament, la revalorisation des suppléments pour horaires irréguliers et le paiement à 100% des premiers jours de maladie. Et pour refuser, à l'inverse, les propositions de leur direction. Lundi soir, durant les premières négociations, Swissport a offert une prime annuelle unique de 400 francs par salarié, explique Yves Mugny, secrétaire du Syndicat des services publics. «Ça fait seulement 33 francs par mois ou même pas l'équivalent de deux jours de salaire», commente alors un travailleur.

Le retard s'accumule

Ils sont donc sûrs de la justesse de leur combat et sont persuadés que Swissport n'arrivera pas à se passer d'eux trop longtemps. Selon les informations glanées par les grévistes auprès de leurs collègues travaillant encore, quelque 3500 bagages seraient déjà en retard de livraison. Certains auraient même été transportés par camions entiers dans les aéroports de destination comme Paris ou Londres.

«Et pendant que les chefs portent les valises à notre place, ils ne font pas leur boulot de chefs et prennent du retard aussi sur ce plan-là», fait remarquer un bagagiste. De même, «les collègues n'ayant pas cessé le travail font des heures sup' pour compenser notre absence et commencent à être fatigués, ils ne tiendront pas longtemps», prévoit un autre.

Mais il est l'heure pour eux de sauter dans le train pour aller distribuer des tracts d'explication aux voyageurs se rendant à l'aéroport par les transports en commun. Ils tablent en effet sur un mouvement de sympathie de la population pour accroître la pression sur leur patron... I

COMMENTAIRE

L'Etat vole bas

RACHAD ARMANIOS

Officiellement, l'Aéroport ne se mêle pas de la grève qui se déroule sur son site, car elle a lieu dans une entreprise privée. Ce «conflit interne» ne concernerait pas non plus l'Etat, parce que les conventions collectives ne sont pas violées et parce que l'Aéroport, même s'il est un établissement public sous tutelle du Département de la solidarité et de l'emploi, a un statut autonome. Ces justifications respirent l'étroitesse juridique et témoignent d'une déresponsabilisation politique des autorités. Celle-ci démontre combien le pas entre autonomisation et privatisation est vite franchi.

Car l'Etat, responsable de l'institution, se montre peu empressé à exiger que des conditions salariales dignes y soient pratiquées. Il serait inspiré de voir un peu plus loin que le minimum légal et d'arrêter de se réfugier derrière l'existence formelle d'une CCT. Mais n'est-ce pas précisément l'un des buts de l'indépendance conférée aux établissements publics que de raboter les salaires?

La soudaine retenue rhétorique des autorités et de la direction de l'Aéroport prête surtout à sourire à l'aune des premières réactions. Ce week-end, tout était fait pour casser la grève sous prétexte de sécurité et les bagagistes étaient comparés à des pirates.

Le mouvement, que l'on disait un peu vite essoufflé, s'installe désormais dans la durée à Cointrin, l'une des principales portes d'entrée de la Suisse. Tout un symbole pour rappeler que le mythe de la paix du travail helvétique a du plomb dans l'aile.

Swissport préoccupé

Swissport regrette les répercussions du mouvement qui affecte les activités de tri des bagages. Les retards ont cependant pu être réduits au minimum grâce à du personnel supplémentaire venu des aéroports de Zurich et Bâle, a affirmé l'entreprise.

«Nous avons du mal à comprendre la position du syndicat SSP qui n'est pas réaliste au vu de la situation économique du secteur aéronautique», a indiqué à Stefan

FRANÇOIS LONGCHAMP

Berli, porte-parole de Swissport. «Le groupe a connu une baisse de 10% du chiffre d'affaires au niveau mondial et de 25% de l'activité fret.»

Après les discussions longues et intenses de la veille, «on a eu l'impression que le syndicat SSP n'était pas intéressé à trouver un accord. Même la proposition de trouver un médiateur a été refusée», a regretté Stefan Beerli. Pour autant, Swissport se dit toujours ouvert à la poursuite des discussions.

Quant au coût de la grève, il n'est pas encore évalué. «A cause d'une minorité de grévistes, il y aura un dégât d'image pour Genève dont la réputation de compétence est largement reconnue», a ajouté le porte-parole de Swissport.

De son côté, l'AIG espère une amélioration de la situation, même s'il n'a pas vocation à se prononcer dans un conflit interne. «Nous regrettons de voir le conflit s'enliser», a indiqué Bertrand Stämpfli, son porte-parole. ATS

«Nous n'avons pas à nous en mêler»

PROPOS RECUEILLIS PAR **MARIO TOGNI**

Les bagagistes de Swissport poursuivent leur mouvement de grève. En tant qu'autorité de tutelle de l'Aéroport international de Genève (AIG), un établissement public autonome, le Conseil d'Etat doit-il intervenir? Interview de François Longchamp, conseiller d'Etat en charge de la Solidarité et de l'emploi et président du conseil d'administration de l'AIG.

La grève se poursuit à l'Aéroport. L'Etat doit-il intervenir dans ce conflit?

François Longchamp: La situation est unique. On nous demande d'intervenir alors qu'une convention collective de travail (CCT) a été signée entre Swissport et Push, un syndicat dont la représentativité est très forte. A priori, les règles du partenariat social prévalent et nous n'avons pas à nous en mêler. J'ai néanmoins demandé une expertise juridique approfondie pour savoir quelle est notre latitude. J'attends des réponses d'ici une ou deux semaines.

Malgré tout, des pompiers et du personnel de l'AIG ont été appelés à prendre le relais des grévistes pour limiter l'impact du mouvement.

Est-ce vraiment leur rôle?

Dans la mesure où il s'agissait du week-end le plus chargé de l'année – et même de l'histoire de l'Aéroport –, il était légitime d'y recourir pour des questions de sécurité. Cette décision a été prise de manière très claire. Il fallait faire en sorte que les passagers ne soient pas dans un état tel, dû à

l'attente, que la situation ne dérape. Mais il revient maintenant à Swissport de trouver une solution.

Le Syndicat des services publics (SSP) ne reconnaît pas la CCT signée et dénonce un durcissement des conditions de travail...

Je ne peux pas en juger à ce stade. C'est eux qui le disent, un syndicat a priori minoritaire, alors que la majorité des employés ont accepté la CCT. Et à ma connaissance, elle est respectée.

La concurrence entre les entreprises implantées à l'AIG, qui font parfois le même travail, provoque-t-elle une sous-enchère salariale?

Des disparités salariales, il y en a par définition dans un établissement qui regroupe 51 compagnies aériennes et plus de 180 partenaires différents en tout. Cela ne veut pas dire pour autant qu'il y ait sous-enchère. Pour ma part, je n'ai aucune latitude, ni comme président du conseil d'administration de l'Aéroport ni comme chef du département responsable des relations de travail, d'imposer une unification des salaires à ce secteur.

Sous réserve de l'expertise juridique, la seule chose que nous puissions faire – c'est le rôle de la Chambre des relations collectives de travail – est de vérifier que le droit en vigueur est respecté, en regard des conventions collectives, des contrats de travail ou, s'il n'y en a pas, des usages étendus dans la branche. Cette condition est exigée dans toutes les concessions octroyées par l'AIG à des entreprises. |