

Grève à l'aéroport de Genève: les raisons d'un conflit social qui perdure

Blocage Les bagagistes continueront leur mobilisation durant ce week-end de forte affluence. Soutenus par les syndicats et la gauche, les employés mécontents de Swissport organisent aussi une manifestation samedi



EDDY MOTTAZ

Le piquet de grève des employés de Swissport, à l'Aéroport international de Genève. Le mouvement a débuté le 2 janvier dernier. GENÈVE, 8 JANVIER 2010

Cynthia Gani

Retours de vacances et chutes de neige obligent, ce week-end sera l'un des plus chargés de l'année pour l'Aéroport international de Genève (AIG). Voyageurs et employés devront en plus composer avec la grève des bagagistes de Swissport, qui a débuté le 2 janvier (LT des 06, 07 et 08.01.2010). L'entreprise d'assistance au sol se veut toutefois rassurante: elle a expliqué à la presse vendredi que des mesures ont été prises pour que les vacanciers ne subissent pas les conséquences d'un conflit social qui semble loin d'être dénoué.

Malgré treize heures de négociations jeudi sous la houlette de François Longchamp, ministre radical de la Solidarité et de l'emploi et prési-

dent de l'AIG, chacun campe sur ses positions: les grévistes, menés par le Syndicat des services publics (SSP) et soutenus par la gauche, réclament notamment une allocation mensuelle de 250 francs, alors que Swissport s'en tient à une proposition de 140 francs. Les deux parties seront reconvoquées la semaine prochaine par François Longchamp pour tenter de trouver une issue à la crise, que *Le Temps* décortique.

■ Quel est le casus belli?

A l'origine de la grève, la nouvelle convention collective de travail (CCT) de Swissport entrée en vigueur le 1er janvier 2010. Signée par le syndicat Push, une association du personnel créée par feu Swissair, elle

n'est pas reconnue par le SSP, qui se targue de représenter la plus grande partie du personnel syndiqué. La grogne à l'AIG avait débuté le 12 décembre, jour où François Longchamp a reçu une pétition signée par 1151 employés, qui réclamaient des CCT par secteur de travail. Depuis, l'autre grande entreprise d'assistance au sol, Dnata, a trouvé un accord: seul Swissport est encore en crise.

Sa direction brandit un vote qui a démontré, avec un taux de participation de 77,7%, que 84% des employés soutiennent la nouvelle CCT. En tout, l'entreprise compte 820 employés. Les mécontents se concentrent dans le secteur du tri des bagages, qui emploie 90 personnes. Alors que le SSP assure que 70 employés sont en grève, la direction parle de 25 per-

sonnes, soit 7% des effectifs «à cause desquels la réputation de l'AIG risque d'être écornée», s'indigne Stephan Beerli, directeur de la communication de Swissport International.

Politiquement, la situation est complexe: l'aéroport est une régie publique autonome, placée sous la tutelle de l'Etat, mais Swissport est privée. Pour la gauche et les syndicats, l'Etat se doit de veiller aux conditions de travail sur le sol de l'AIG.

■ Les salaires de la discorde

Les employés en grève se plaignent de leurs conditions de travail précaires. Certains touchent 3500 francs par mois, dénonce Yves Mugny, du SSP. Chez Swissport, on précise: le plus bas salaire s'élève à 3570

francs, indemnités non comprises, le plus élevé à 7300 francs. Quant au salaire moyen, il est de 5165 francs. A ces montants, précise l'entreprise, il faut ajouter environ 500 francs: 300 francs d'indemnités pour horaires irréguliers et une participation de 200 francs à l'assurance maladie.

Dans le secteur du tri des bagages, particulièrement pénible physiquement, les employés touchent des salaires «très bas», selon le SSP, qui réclame une hausse de 250 francs par mois. Une exigence sur laquelle les syndicalistes ont campé lors des négociations de jeudi, face à Swissport qui proposait une augmentation mensuelle de 140 francs. «Nous ne pouvons pas accorder l'augmentation à une seule partie des collaborateurs, le système se retrouverait dans une situation intenable», s'emporte Pierre Métrailler, responsable des ressources humaines.

Par ailleurs, les grévistes s'insurgent contre la clause qui réduit le salaire de 20% lors des trois premiers jours de maladie. La direction de l'entreprise explique tenir à «ce moyen de lutte contre l'absentéisme», selon Michel Glorieux, directeur de Swissport Genève. Qui assure que cette mesure a été compensée par une augmentation de la participation de l'entreprise à la prime d'assurance maladie de 170 à 200 francs.

■ Que fait le ministre François Longchamp?

Dans un premier temps, l'élu qui préside à la fois l'AIG et le Conseil d'Etat avait fait savoir aux médias qu'il n'entendait pas se mêler du conflit. Les critiques ont fusé, même au sein de la droite. Les choses auraient été prises à la légère au départ. Le magistrat se serait toutefois entre-

tenu de façon informelle avec les deux parties au début de la grève. Mais, officiellement, le ton n'a que peu varié. Alors qu'il a passé treize heures à discuter avec les deux parties, François Longchamp reste en retrait: il ne s'exprime que par voie de communiqués de presse, refuse d'employer les termes de médiation ou de négociation, préférant évoquer «une analyse» de la situation.

L'élu aux multiples casquettes est intervenu au titre de responsable du bon fonctionnement des relations du travail. Il convoquera les acteurs du conflit la semaine prochaine pour tenter de sortir de l'impasse.

■ Que va-t-il se passer ce week-end et après?

Le week-end passé, plus de 1000 bagages avaient été perdus, mais

tous ont été rendus à leurs propriétaires, assure Swissport, qui en a assumé les frais sans divulguer le coût de la grève. La mobilisation n'a toutefois pas empêché la bonne marche de l'AIG. Pour éviter la cacophonie, l'entreprise fait appel à des renforts dans les aéroports de Zurich et de Bâle. La direction assure pouvoir ainsi tenir aussi longtemps qu'il le faudra, malgré le fait que les collègues alémaniques «ne sont pas contents», admet Stephan Beerli. Pour l'heure, aucun ultimatum n'a été fixé: les grévistes ne sont ni payés pendant la mobilisation ni sanctionnés.

Désireux d'élargir leur mouvement de protestation, les employés de Swissport et les syndicats ont trouvé une oreille attentive à gauche: du Parti du travail aux Verts, toutes les formations soutiennent la mobilisation, et appellent à manifester ce samedi à 14h à Cointrin.

Filiale en mains espagnoles

Swissport appartient à Ferrovial depuis 2005

Swissport, l'ancienne société de handling de Swissair, appartient à l'espagnol Ferrovial depuis 2005. En août, la société de capital-investissement (private equity) reprenait la totalité de l'entreprise pour près d'un milliard de francs.

Plus-value à réaliser

Ferrovial est un spécialiste de l'investissement dans les transports. Il est, depuis 2006, le principal actionnaire de British Airports Authority (BAA). Il détient aussi des entreprises de construction et de transports, principalement en Eu-

rope, pour un total de 36,2 milliards d'euros (53,6 milliards de francs).

Ferrovial est le deuxième fonds de capital-investissement à détenir l'ex-filiale de Swissair, après Cando-ver, son propriétaire entre 2001 et 2005. Swissport réalise un chiffre d'affaires de près de 2 milliards de francs dans 38 pays avec 100 000 employés. Son résultat opérationnel s'élevait à 108 millions de francs en 2008, soit une marge de 3,4%.

La question qui se pose est à quel moment, et pour quel prix, Ferrovial cédera sa participation afin de réaliser une plus-value, conformément à la stratégie classique des fonds de capital-investissement.

Yves Genier