



Le personnel de Swissport exige plus de reconnaissance

AÉROPORT • Les employés qui travaillent sur le tarmac de l'aéroport soulèvent le problème du manque de formation du personnel auxiliaire.

PHILIPPE CHEVALIER

«Le deuxième jour de mon engagement, j'ai dû me charger de la procédure de départ d'un 737, parce qu'il n'y avait personne d'autre.» La grogne monte chez les bagagistes et les «chargeurs» de Swissport. Depuis l'éclatement du groupe SAir en 1996, le personnel fixe est systématiquement remplacé par des employés auxiliaires ou temporaires. Cette politique – qui permettrait à la compagnie de réaliser de substantielles économies sur le deuxième pilier – pose des problèmes de responsabilités, voire de sécurité.

Jeudi passé, un tiers des bagagistes et employés affectés au chargement des avions de Cointrin (80 sur environ 280) ont participé à l'assemblée générale convoquée par le Syndicat des services publics (SSP/VPOD). En dépit d'une certaine lassitude face à des problèmes déjà maintes fois dénoncés, ils étaient nombreux à trouver que leur direction poussait le bouchon un peu loin.

En 1996, le groupe Swissair s'est scindé en de multiples satellites, dont Swissport, qui gère les prestations au sol: accueil des passagers, check-in, bagages et

chargement. Pour le personnel, ce changement s'était traduit par la perte de certains avantages (billets à tarifs préférentiels, suppression de primes) et des baisses de salaires parfois importantes. «A l'époque, les gens n'ont pas bougé. Puis, ils se sont laissés gagner par le découragement et la démotivation», témoigne l'un d'entre eux.

SE SOUSTRAIRE AU 2^e PILIER?

A l'époque de Swissair, il y avait déjà des auxiliaires, explique Rémy Pagani, secrétaire syndical au SSP/VPOD, mais «la proportion s'est inversée. Ils sont désormais majoritaires, tant au tri des bagages qu'au chargement». Payés 17,80 francs brut de l'heure (contre environ 23 francs pour un travailleur fixe, ndlr), la direction réalise une bonne affaire. Ce d'autant qu'en plafonnant les horaires des auxiliaires à un millier d'heures par année, Swissport évite l'assujettissement au deuxième pilier pour quelque 140 personnes. Soit une économie de 16% de la masse salariale de ces personnes, précise le syndicaliste.

Et pour ceux, nombreux, qui ne se satisfont pas d'un salaire mensuel limité à 2000 francs, Swissport aurait trouvé l'astuce,

toujours selon M. Pagani. Les ouvriers sont adressés à l'agence de placement de personnel Adecco SA, qui les engage sous contrats temporaires. «Adecco SA facture 30 francs chaque heure travaillée, mais comme SAir groupe détient des parts de l'agence intérim, rien n'est perdu», affirme-t-il. A noter cependant que Jean-Claude Donzel, porte parole de SAir, conteste cette version.

«Accord il y a, confirme-t-il, mais cet arrangement n'a d'autre but que de nous permettre de réagir avec plus de flexibilité aux périodes de pointe, par exemple lors du week-end. Actuellement, une dizaine de temporaires sont employés, mais leur nombre devrait s'accroître à l'avenir.»

PERSONNEL «SURSTRESSÉ»

Sur le tarmac, ces considérations économique-stratégiques ont des répercussions très concrètes. Felipe¹ se souvient de l'époque où, pour charger «une machine» (un avion, ndlr), en veillant à l'équilibre des masses², il fallait le concours d'un «chef machine» et de trois «chargeurs». «Aujourd'hui, continue-t-il, on se contente d'un chef, d'un chargeur, et d'un ou deux auxiliaires qui tournent. Et chez

Crossair, c'est pire encore: il n'y a plus qu'un chef et un auxiliaire par appareil. Tout le monde est «surstressé». Faute de personnel, c'est souvent un auxiliaire qui prend la responsabilité de signer la feuille de chargement.» De l'avis de Felipe, «avec le trafic qui règne sur la piste, la fatigue du personnel et les réacteurs ou les hélices tout autour, c'est un miracle qu'on n'ait pas encore eu de pépin sérieux».

Alors, que faire? «Il faudrait que les chefs descendent de leurs bureaux et voient ce qui se passe sur la piste, répond-il. Ils comprendraient alors que les responsabilités doivent être assumées par des personnes expérimentées et rétribuées en conséquence. Et non pas par des étudiants payés 17,80 francs l'heure, qui travaillent à mi-temps pour financer leur formation.»

Dans deux semaines, employés fixes et auxiliaires rencontreront ensemble la direction pour négocier notamment des améliorations pour les auxiliaires et une plus grande régularité des horaires pour le personnel fixe.

¹ Prénom d'emprunt.

² Une mauvaise répartition du chargement dans l'avion peut avoir des conséquences sur la maniabilité et, partant, sur la sécurité.