

CCT SWISSPORT

GATA : présence renforcée



Photo: Yves Sancey

Yves Sancey

Chômage partiel, négociation des CCT et plan social, SEV-GATA est bien occupé à l'Aéroport de Genève. Les permanences permettent de renforcer la présence syndicale.

Depuis mars, suite au coronavirus et à l'effondrement du trafic aérien, 80% du personnel de Swissport, le principal prestataire de services au sol à l'Aéroport international de Genève (AIG) propriété de l'endetté chinois HNA, est au chômage technique. Cela se traduit par une perte de salaire de 20% très importante pour des salaires déjà peu élevés. Les inquiétudes demeurent pour le personnel qui travaille en contact avec les voyageurs quant aux mesures de protection sanitaire.

La négociation du renouvellement des CCT du personnel mensuel et auxiliaire est au centre de l'attention. Elles arrivent à échéance fin septembre. «La direction veut davantage précariser les emplois» dénonce Pablo Guarino, secrétaire syndical en charge du dossier au SEV. «Nous aspirons au contraire à les revaloriser tous et non pas en déshabillant les uns pour rhabiller les autres avec une politique de coût équivalent. Cela annule toute possibilité d'améliorer les choses». Swissport ne veut pas prolonger la CCT mais en signer une nouvelle qui tend à favoriser le travail à l'heure, avec la menace de passer à des contrats individuels en cas de refus de signer.

Par ailleurs, la direction de Swissport à Genève a approché les syndicats en leur disant qu'elle voulait dis-

cuter et négocier à la baisse le plan social facultatif de 2004, tout en précisant qu'elle ne prévoyait pas de licenciements. «La direction n'est pas transparente et on a un peu de la peine à la croire sur parole sur ses bonnes intentions» indique Pablo Guarino pour qui les licenciements paraissent inévitables avec des vols qui peinent à repartir et des RHT qui ne seront sans doute pas prolongées indéfiniment.

Plusieurs entreprises de la branche de l'aviation civile prévoient des licenciements. La question d'un plan social est à l'ordre du jour de Gategroup et SR Technics prévoit, à moyen terme, une réduction de jusqu'à un tiers des quelque 1300 emplois qui subsistent à Zurich. Swissport, qui emploie environ 5000 salariés en Suisse, discute depuis deux semaines d'un plan social à l'aéroport de Zurich. En Belgique, Swissport va licencier près de 1500 personnes et avait annoncé fin avril la suppression de 10'000 postes au niveau mondial, mais pas en Suisse.

Pablo Guarino craint que la direction de Swissport ne veuille que d'un plan social minimum en laissant entendre qu'elle n'a plus d'argent. Les syndicats exigent une transparence sur les chiffres avant toute négociation. La direction a dit comprendre la demande. Le manque de transparence a joué un mauvais tour à Swissport qui n'a pas pu obtenir les aides de la Confédération comme Swiss, car le montage financier du groupe a trop de perméabilité, les activités en Suisse n'étant pas juridiquement séparées des activités à l'étranger.

Au-delà des effets de la pandémie, la politique de ré-attribution des contrats à échéance régulière met les entreprises en compétition, certaines sans CCT, en les poussant à baisser les coûts pour gagner le contrat. On assiste bien à une précarisation organisée des salarié-e-s, encouragée par les pouvoirs publics, car, dans ce système de sous-enchère, aucune avancée sociale n'est possible sans péjorer l'entreprise qui y consent.

Dans ce contexte de menace sur l'emploi et de précarisation organisée, la mobilisation du personnel soumis à des statuts différents et vivant de part et d'autre de la frontière n'est pas évidente, mais plus nécessaire que jamais. A ce propos, l'élection lors d'une assemblée il y a une année de deux délégués, Cristina Arias et Sébastien Milliod, pour représenter le personnel aux négociations des CCT est une très bonne nouvelle. Ils connaissent la réalité du terrain et font l'interface avec les collègues. Cristina et Sébastien se complètent bien (voir ci-dessous). Elle est agente d'escale et fixe. Lui est coordinateur d'escale et auxiliaire. Comme les négociations portent sur les deux CCT, auxiliaires et mensuels, c'est important d'avoir deux personnes représentatives des différentes réalités des services au sol. Sébastien comprend les soucis de ses collègues qui ont vu un changement

depuis quelques mois. Si les auxiliaires, tous à temps partiel, ont de moins bonnes conditions salariales (pas de 13e salaire, etc.), ils avaient au moins la certitude que leurs horaires étaient respectés. Maintenant, la direction insiste sur le fait qu'ils sont annualisés pour introduire de grosses variations selon les mois et reportent sur eux le risque des aléas de la branche. Cela devient aussi plus difficile de trouver un travail à côté.



Permanences : SEV-GATA, de 14h à 16h, le mardi, Rue Terreaux-du-Temple 6, GE

La mise en place de permanences tous les mardis ou sur rendez-vous, à l'écoute des collègues de la maintenance à l'aéroport, permet aussi de renforcer la présence syndicale de SEV-GATA. La prochaine séance de négociation CCT est prévue le 19 juillet.

Des délégué-e-s engagé-e-s

Cristina et Sébastien ont été élus délégués en assemblée il y a un an pour représenter leurs collègues de SEV-GATA aux négociations sur les deux CCT Swissport à Genève.

Cristina Arias travaille comme fixe (salaire mensuel). Elle est agente d'escale à 100%. Cela fait 8 ans qu'elle est chez Swissport. Elle est dédiée à Easyjet. Elle est aussi superviseuse et formatrice dans son équipe. Elle s'occupe de tout ce qui est passager, de l'enregistrement à l'embarquement en passant par le service-client. Les horaires s'étendent de 4h à minuit, mais par tranches de 8 heures. Pour elle, c'était important que quelqu'un qui travaille pour Easyjet soit présent pour les négociations

Sébastien Milliod travaille à Swissport comme auxiliaire (salaire horaire) à l'aéroport depuis fin 2005. Du service passagers, un travail à côté des études, il est devenu depuis 4-5 ans coordinateur d'escale à 60% pour toutes les compagnies sauf Easyjet. Il supervise tous ceux qui interviennent sous l'avion (carburant, repas, bagages, etc.): « On fait



la liaison entre ce personnel et la tour de contrôle et on fait un plan de chargement équilibrant frêt et passagers pour un devis de poids que nous transmettons au pilote». Il peut commencer sa journée parfois à 5h, ou finir à 22h30, en travaillant au maximum 8-9 heures, et au minimum 3 heures. Mais, hormis une pause de 30 minutes à une heure, le travail est continu. Il n'y a pas de horaires coupés, pour le moment. Depuis mi-mars, il est au chômage technique et donc sous le régime des RHT, payé à 80%. Il s'est intéressé au syndicat lors de la négociation de la dernière CCT pour amener le point de vue de ses collègues et prendre part à la décision. ysa