

*Date de dépôt : 24 novembre 2011*

## **Rapport**

**de la Commission de l'économie chargée d'étudier la proposition de motion de M<sup>mes</sup> et MM. Alain Charbonnier, Christian Dandrès, Irène Buche, Elisabeth Chatelain, Roger Deneys, Antoine Droin, Anne Emery-Torracinta, Marie Salima Moyard, Lydia Schneider Hausser, Christine Serdaly Morgan, Jean-Louis Fazio, Loly Bolay, François Lefort, Jacqueline Roiz, Hugo Zbinden, Brigitte Schneider Bidaux et Sylvia Nissim pour le respect du personnel au sol à l'Aéroport International de Genève (AIG)**

*Rapport de majorité de M. Edouard Cuendet (page 1)*

*Rapport de minorité de M. Roger Deneys (page 40)*

### **RAPPORT DE LA MAJORITÉ**

#### **Rapport de M. Edouard Cuendet**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Déposée le 8 janvier 2010, la proposition de motion 1935 a été renvoyée à la Commission de l'économie. Elle a été examinée lors des séances des 15, 22 et 29 mars 2010 ainsi que du 12 avril 2010, sous la présidence de M. Claude Jeanneret. Le procès-verbal a été tenu avec exactitude par M. Huber Demain, que le rapporteur tient à remercier vivement.

M. le conseiller d'Etat François Longchamp a participé à la séance du 22 mars 2010. M. Jean-Pierre Rageth, secrétaire adjoint au DES était présent les 22 et 29 mars ainsi que le 12 avril 2010. M<sup>me</sup> Marie Chappuis, secrétaire adjointe au DES, a assisté aux débats le 15 mars 2010.

## **I. Présentation de la proposition de motion**

En substance, la motion 1935 a été déposée suite à la grève au sein de l'entreprise Swissport qui a paralysé l'Aéroport international de Genève en janvier 2010. Elle invite notamment le Conseil d'Etat à mettre tout en œuvre afin que les différentes dispositions légales et la jurisprudence cantonales et fédérales soient appliquées dans tout l'aéroport, tant pour le personnel soumis au droit public que pour celui soumis au droit privé. Ce texte vise également à obtenir l'extension des CCT existantes et l'instauration d'une commission paritaire de contrôle du site aéroportuaire.

Lors de la séance du 15 mars 2010, la M 1935 a été présentée par l'un de ses auteurs. Il a rappelé que, sur le site aéroportuaire, le régime des concessions concerne plusieurs entreprises dont les conventions de travail sont relativement disparates, ce qui conditionne une variété de conditions de travail. Par conséquent, le simple respect de l'équilibre concurrentiel devrait amener à harmoniser ces situations. De plus, il s'agirait de régulariser la situation du personnel à temps partiel qui doit également pouvoir bénéficier des conditions contenues dans une convention collective. Pour assurer le contrôle et le suivi, il est donc proposé de créer une commission ad hoc. Le signataire rappelle également que l'aéroport n'est pas exactement une entreprise privée ordinaire et que, dans le cadre de la surveillance qu'il exerce, l'Etat doit se montrer exemplaire dans sa fonction d'employeur.

Un commissaire PDC assimile cette proposition de motion à une tentative de nationalisation. Il relève que la M 1935 et le PL 10626 ont pour ambition de s'adresser à l'ensemble des entreprises présentes sur le site, y compris aux nombreuses entreprises étrangères. Il s'inquiète des modalités exactes de l'application des conventions collectives éventuelles à ce type d'entreprises, en particulier aux compagnies d'aviation étrangères.

Cette motion a été traitée simultanément avec le PL 10626, fondé sur le même contexte de faits.

## **II. Audition de M. Yves Mugny, Secrétaire syndical SSP Genève, accompagné de MM. Yves Guezengar, président du groupe de trafic aérien, Barja, Cessel et Jeanneret, membres**

Une prise de position sur la M 1935 est remise aux commissaires (annexe).

M. Mugny expose que son syndicat se trouve être majoritaire sur le site de l'aéroport, dans toutes les grandes entreprises, y compris dans celles qui ne sont pas au bénéfice d'une convention collective. D'autres syndicats sont néanmoins appelés à intervenir dans l'une ou l'autre entreprise.

Il regrette le refus du Conseil d'Etat de prendre une part active dans la négociation des conventions collectives. Il met également en cause la politique de l'aéroport, visant à développer le secteur de l'aviation à bas prix, avec une pression grandissante vis-à-vis des sous-traitants. Le SSP appelle à régulariser les modalités de la concurrence par un élargissement des conventions collectives. A son avis, les employeurs se trouvent bridés par le refus de l'AIG de consentir à une convention collective commune à deux entreprises. M. Mugny prévient des risques de conflit pour au moins cinq entreprises.

M. Mugny affirme que la distribution des concessions semble s'effectuer à certains conditions, dont la non extension des conventions collectives ou la pression sur les prix.

Pour répondre à l'intervention d'un commissaire (PDC), M. Mugny précise que cette motion ne peut concerner ni le personnel propre de l'aéroport, ni le personnel navigant au bénéfice de contrats spécifiques avec les compagnies.

Suite aux questions d'un commissaire (S), M. Mugny indique que le personnel payé à l'heure, comme personnel auxiliaire, devrait intervenir en principe à titre strictement ponctuel. En réalité, ce personnel intervient de manière régulière, jusqu'à 240 heures par mois. M. Mugny allègue que certains membres du personnel ont été obligés de souscrire à un nouveau contrat en tant qu'auxiliaires, de manière à permettre à l'employeur d'échapper à l'application de toutes les protections et dispositions conventionnelles dues au personnel fixe.

### **III. Audition de M. Henri-Pierre Mullner, représentant du syndicat PUSH**

M. Mullner expose que la convention collective avec Swissport a été adoptée, le 22 décembre 2009, par PUSH alors que le SSP s'y est refusé. Il rappelle l'historique des événements de début janvier 2010 et l'interruption de la grève grâce aux négociations intervenues sous l'égide de M. Longchamp le 12 janvier 2010.

Un commissaire (R) observe que le syndicat PUSH représenterait 14 % des employés de SWISSPORT.

M. Mullner indique que son syndicat n'a pas manqué de communiquer ce type de renseignements à l'OCIRT, mais regrette que le SSP n'en ait jamais fait de même, de sorte que l'on ne connaît pas sa représentativité exacte par le biais du nombre de cotisations payées.

Par ailleurs, il explique avoir adressé aux salariés avant la signature de la convention collective au mois de décembre 2009 quelques 820 bulletins de vote reprenant l'ensemble des conditions, dont 674 ont été dûment retournés, **indiquant que 77 % du personnel concerné acceptaient les nouvelles conditions de travail formalisées par la nouvelle convention collective.**

M. Mullner indique qu'il existe d'autres problématiques générales à l'aéroport, induisant des dégradations des conditions de travail, comme par exemple la difficulté à absorber un nombre croissant de passagers (charters) au sein des infrastructures aéroportuaires, sans compter les effets liés à l'augmentation du trafic privé. Il rappelle que les capacités de l'aéroport sont essentiellement limitées par sa piste unique. Cet afflux massif entraîne une difficulté supplémentaire pour l'accueil et le traitement de ces passagers (heures supplémentaires). Enfin, le contexte général de crise risque d'affaiblir les conditions de travail et de salaires.

Au sujet de la M1935, M. Mullner considère que les objectifs qu'elle poursuit (convention collective commune pour Swissport et DNATA) viendraient en contradiction avec les normes européennes imposant un minimum de trois opérateurs véritablement distincts, par leurs conditions de travail, au sein de la plate-forme de l'AIG.

Un commissaire (S) souhaite entendre l'orateur sur la problématique du personnel auxiliaire à temps partiel.

M. Mullner ne voit pas où se situe la problématique pour un personnel dont le volume ne varie pas depuis 7 ou 8 ans et fait l'objet d'une convention particulière avec Swissport. Il ajoute que cette possibilité ne manque pas de rendre service à de nombreux étudiants, selon leurs disponibilités, avec beaucoup de souplesse. Les nécessités du service imposent ce type d'organisation. En tous cas, M. Mullner ne connaît aucun cas d'employés précédemment fixes à Swissport, devenus auxiliaires à la faveur d'une modification de contrat, car tous les licenciements font l'objet d'une annonce auprès de la commission du personnel dont il fait partie.

Une commissaire (Ve) cherche à comprendre ce qui pourrait motiver un syndicat à adopter une convention nettement moins favorable que la précédente.

M. Mullner ne comprend pas à son tour ce qui aurait pu l'empêcher d'approuver une meilleure convention collective actualisée (à l'occasion de l'intervention du conseiller d'Etat) que la précédente.

Pour répondre à la même commissaire (Ve), M. Mullner indique qu'à sa connaissance, les autres aéroports suisses connaissent également plusieurs conventions collectives et qu'en outre, celles adoptées à Genève sont

généralement plus généreuses qu'à Bâle et à Zurich au sein des mêmes entités.

#### **IV. Audition de M. François Longchamp, chef du DSE**

M. Longchamp procède tout d'abord à un rappel concernant le partenariat social qui globalement régit les relations du travail en Suisse entre les employeurs et les employés. Ce principe fondamental se trouve d'ailleurs à l'origine d'une législation assez restreinte en matière de droit du travail (au contraire de l'exemple français), dès lors que ces rapports sont réglés par le biais des conventions collectives. Par conséquent, l'Etat reste toujours en retrait par rapport aux partenaires sociaux.

Dans le cas de difficultés persistantes, diverses options sont envisageables. La première consiste à recourir à la CRCT qui est une instance indépendante de l'Etat, chargée d'arbitrage et de conciliation. D'autre part, les autorités publiques peuvent le cas échéant intervenir dans le cas précis d'une convention collective de force obligatoire, pour autant que dans le secteur concerné, ce phénomène recouvre une double majorité. Enfin, il rappelle la possibilité d'une constatation des usages au sein d'un secteur déterminé, par le biais du CSME.

Dans le cas du conflit Swissport (819 collaborateurs), sont intervenus deux syndicats, à savoir PUSH et VPOD. Il est à noter que la convention collective a été régulièrement renouvelée durant 17 ans. Au moment du renouvellement ordinaire de la convention, 77 % des employés de cette société se sont manifestés en faveur de cette procédure. Malheureusement, les statuts imposent une obligation d'unanimité. Constatant le désaccord, il a été fait appel à l'organe de conciliation (CRCT) sans pour autant parvenir à un accord, d'où le déclenchement d'une grève sans préavis du 2 au 11 janvier 2010. A l'occasion de cette action syndicale, les pouvoirs publics ont garanti par l'intervention de la police une liberté d'accès aux non-grévistes. Par la suite, le Conseil d'Etat a décidé d'intervenir afin de tenter de trouver une issue à cette situation, ce qui a nécessité 22 heures de négociations. Au final, deux conventions collectives identiques ont été signées pour une durée de deux ans.

Plus précisément sur le texte de la motion, M. Longchamp reprend les invites dans l'ordre.

La première invite exige le respect des dispositions légales, ce qui constitue une évidence et peut se vérifier au travers d'une application complète des dispositions en vigueur. Si par hypothèse ce n'était pas le cas,

les partenaires ont la possibilité de le faire savoir et d'engager des procédures auprès des instances concernées (par exemple, auprès des prud'hommes).

La seconde invite engage à un élargissement de la convention collective. Mais une telle démarche ne relève pas du simple désir des pouvoirs publics, du conseil d'Etat ou du Grand Conseil, mais des processus décrits précédemment, sans compter le respect dû à la réglementation suisse et européenne. Il n'existe donc aucun autre moyen que celui d'obtenir les majorités qualifiées nécessaires à cet élargissement, et au-delà, une demande explicitement formulée par les intéressés. Il est évident que le conseil d'Etat est toujours favorable à ce type de démarche pour autant que les conditions formelles soient réunies.

La troisième invite s'oriente sur la situation du personnel et des contrats à temps partiels afin d'obtenir les mêmes conditions que celles contenues dans les contrats de salariés. Là encore, une telle démarche dépend essentiellement d'une négociation partenariale fondée également sur un accord préalable.

La quatrième invite souhaite l'instauration d'un salaire minimum dans les secteurs non couverts par une convention collective. Dans l'hypothèse d'un vide conventionnel, les usages deviennent la référence et sont déterminées par l'OCIRT, qui sur base d'un certain nombre de paramètres et en collaboration avec l'UNIGE va être amené notamment à constater les usages salariaux au sein d'un secteur (notion de salaire médian avec exclusion des extrêmes vers le haut et vers le bas).

La cinquième invite propose la création d'une commission ad hoc. Encore une fois, ce type de démarche dépend d'un accord partenarial.

La sixième invite rappelle à l'évidence que les employés d'une entreprise publique autonome (EPA) ne peuvent être employés par le secteur privé. En réalité, l'autorité publique a requis l'intervention sur réquisition du SSA afin d'assurer l'ordre public et la condition de service minimal imposé à l'aéroport au travers de sa concession déléguée par le pouvoir fédéral. Le conseiller d'Etat rappelle que l'aéroport est effectivement tenu à certaines exigences de service obligatoire au sein du ciel européen, notamment afin d'assurer toutes les situations éventuelles de déroutement de certains appareils vers Genève.

Il rappelle également que cette action syndicale s'est déroulée dans un contexte d'affluence exceptionnel (70 000 personnes présentes sur le site). Ce type de situation peut rapidement dégénérer et doit être rapidement et efficacement prévenue, d'où la décision d'intervention prise par le conseil d'Etat (à noter que la réquisition s'est effectuée sur une base volontaire). Il signale également que toute organisation préalable n'a pas été possible dès

lors que cette action syndicale a été engagée sans préavis. Tant le conseil d'Etat que la société Swissport ont tout mis en œuvre pour assurer les nécessités imposées par les circonstances (et afin d'éviter une intervention fédérale).

La septième invite appelle une réponse plus nuancée, dans la mesure où la condition de convention collective se trouve être respectée au moment de la signature de la concession (cotisations sociales, salaires, CCT ou usages...). Néanmoins, si la concession est accordée pour plusieurs années, il existe un risque potentiel d'une rupture de couverture de la convention collective à un moment donné au cours de la concession. Il existe déjà aujourd'hui la possibilité de se séparer d'une entreprise qui ne respecterait pas les conditions formelles, par exemple de paiement des cotisations sociales. Au sujet des concessions, il distingue celles relatives au service au sol, régies par des réglementations suisses et internationales, de celles accordées dans la zone commerciale qui supposent une mise en concurrence pour l'obtention de chiffres d'affaires fixés aux entreprises. Par conséquent, et pour répondre au risque évoqué, le CA de l'AIG va procéder à une modification de cette condition relative à la CCT lors de sa prochaine réunion. Ceci étant, cette nouvelle condition n'aurait en aucun cas évité l'action syndicale entreprise vis-à-vis de Swissport. Les salaires pratiqués dans cette entreprise sont largement supérieurs à l'usage du secteur et des entreprises similaires. D'autre part, une convention collective avait été acceptée par une très large majorité des employés (plus de 80 %).

En conclusion, le conseiller d'Etat constate que de nombreuses invites de cette motion sont tout simplement contraires au droit, à la réglementation suisse et internationale.

Pour répondre à un commissaire (PDC), M. Longchamp indique que la stratégie de l'aéroport depuis de nombreuses années, se focalise sur le maintien de taxes aéroportuaires raisonnables (21 F à Genève contre 40 F à Zurich) de manière à être en mesure d'attirer sur son site les compagnies aériennes. Il rappelle par ailleurs que cette stratégie a donné de bons résultats, permettant même d'assurer quatre vols quotidiens vers l'Amérique du Nord (là où un aéroport comparable à Lyon n'est pas en mesure de rivaliser). Dans le même ordre d'idées, les salaires pratiqués sur le site à Genève ne doivent évidemment pas être plus élevés qu'à Zurich. Ces deux paramètres doivent rester stables pour assurer une bonne compétitivité.

Pour répondre à une commissaire (Ve), M. Longchamp expose que l'hypothèse d'une seule convention collective n'est pas imaginable, notamment à cause de la grande variété d'activités engagées sur le site,

provenant chacune de secteurs économiques différents, dépendant chacune d'impératifs distincts (restauration, secteur bancaire, commerces de luxe...).

Suite à l'intervention d'un commissaire (L) sur le nombre d'entreprises actives par secteur, M. Longchamp rappelle que selon les conventions en vigueur, les sites aéroportuaires doivent à tout le moins prévoir deux entreprises d'assistance au sol pour chaque catégorie de services (directive européenne, article 6, accords bilatéraux). Il donne également le détail de la législation imposant la condition de l'affiliation à une convention collective (article 4.3.5 – régime des attestations obligatoires / règlement de mise au concours des concessions). A ce stade, il n'existe pas de troisième concurrent. Le droit européen ne permettrait pas de refuser un troisième concessionnaire (sauf les contraintes d'espace disponible). Il explique les contraintes financières lourdes qui résultent d'une installation d'appareillage pour ce type d'entreprise sur un site aéroportuaire. Contrairement aux autres entreprises du secteur commercial, elles n'ont pas la possibilité de se délocaliser dans la zone industrielle.

Un commissaire (S) mentionne une remarque des employeurs formulée devant la CRCT indiquant que selon eux, l'AIG serait opposé à l'adoption d'une convention collective commune de manière à rester en mesure d'encourager la concurrence.

M. Longchamp dément absolument cette affirmation.

Pour répondre au même commissaire (S), M. Longchamp s'exprime au sujet du degré d'implication politique dans ce contexte de négociation salariale. Comme il l'a expliqué, ce domaine est articulé autour d'un principe partenarial et d'un certain nombre d'instances chargées de réguler les relations du travail (prud'homme, CRCT,...). Il se refuse évidemment à entrer dans une telle logique mais, si comme le sous-entendent certains, ils requièrent l'intervention systématique de l'Etat dans ce domaine, il faudrait alors multiplier de manière significative le nombre de nouveaux conseillers d'Etat. M. Longchamp ajoute que, comme il l'a annoncé, une modification interviendra en faveur de la condition d'une couverture ininterrompue en matière de convention collective.

Pour répondre à un commissaire (Ve), M. Longchamp revient sur le déroulement de la procédure et indique que la conciliation a eu lieu et que les conclusions ont été rendues par la CRCT, le 22 décembre 2009, alors même qu'avant de débiter cette médiation des menaces de grève avaient déjà été prononcées dès le 15 décembre 2009. Dès le début de la médiation entreprise par le chef du département, en accord avec la CRCT, et alors que le président fin connaisseur du dossier était prêt sur le champ à prendre une décision, une

demande a été adressée aux parties en vue d'un arbitrage. La VPOD l'a refusé alors que la société Swissport l'a accepté. Il rappelle qu'un arbitrage soumet les parties en présence à ses conclusions.

En lien avec l'audition du chef du DES, les documents suivants ont été remis à la commission (annexes) :

- Note du DES intitulée « Conditions de travail Swissport ».
- Directive du Conseil européen du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale et Règlement de mise au concours à l'Aéroport international de Genève concernant la sélection des prestataires de services d'assistance en escale.
- Extrait de l'arrêt du Tribunal fédéral ATF 124 I 107.

## **V. Auditions de MM. Michel Glorieux, directeur général, et de Pierre Métrailler, DRH de Swissport**

Une documentation est remise aux commissaires par les représentants de Swissport (annexe).

M. Glorieux revient sur le déroulement des événements : la discussion sur le renouvellement de la convention collective, avec les syndicats, a été entamée à partir de juin 2009, pour une échéance à décembre 2009. Au 24 septembre 2009, un accord est intervenu avec l'un des deux syndicats (PUSH), alors que l'autre (SSP) s'y refusait. Le syndicat SSP souhaitait globalement une augmentation de l'ordre de 10 % de la masse salariale. Cet objectif n'était pas envisageable pour l'entreprise au vu de la situation particulière de crise en 2009. Au prix d'une longue négociation, une base d'acceptation avait été formulée aux alentours de 5 %. PUSH a marqué son accord, pas le SSP.

Une votation auprès du personnel a eu lieu en octobre 2009 sur la base des résultats de la négociation du 24 septembre (le SSP n'a pas souhaité être présent au moment du dépouillement, en présence de la représentante du personnel, du représentant de PUSH et du DRH et a refusé de participer à la votation). 84 % des collaborateurs se sont déclarés en faveur du renouvellement de la convention collective aux conditions arrêtées le 24 septembre 2009.

En l'absence d'accord, il a été fait appel à la CRCT. Au terme de cette conciliation, il a été constaté qu'il n'existait pas de marge de manœuvre suffisante pour mener à bien cette démarche, malgré diverses concessions de la part de Swissport (notamment sur la progression salariale annuelle). Le SSP n'a pas souhaité revenir sur le cahier complet de ses revendications.

L'absence d'un accord a été constatée le 22 décembre 2009. Une convention a donc été signée avec le syndicat PUSH concernant la majeure partie des collaborateurs. Ces derniers ont été surpris par l'annonce d'une grève. Furent présents au sein de ce mouvement de grève, environ 7 % des collaborateurs, principalement dans le secteur du tri bagage.

A propos du texte de la motion, M. Glorieux dit son étonnement de voir exprimé le souhait d'élaborer une convention collective qui par ailleurs existe déjà chez Swissport depuis 1997. De nombreux points de cette motion semblent déjà résolus ou non pertinents.

Il voudrait également rectifier certaines rumeurs colportées par les médias au sujet d'un salaire minimal à 3400 F. Le salaire le plus bas en vigueur chez Swissport, de l'employé le moins payé sur une base plein temps, en revenus annuels y compris les indemnités, la participation aux primes de caisses maladie, divisé par 12 se monte à **4754 F**.

M. Métrailler rappelle que sa compagnie emploie 1 200 collaborateurs (820 à temps plein et, en fonction des saisons, 350 à temps partiel) à Genève et 33 000 dans le monde. Ces 1 200 personnes totalisent plus de 56 nationalités, 500 femmes, 700 hommes. Au 1<sup>er</sup> mars 2010, 220 collaborateurs sont des frontaliers (18 %).

Pour répondre à un commissaire (R), M. Métrailler confirme qu'une proposition d'arbitrage a été acceptée par Swissport, mais refusée par le SSP.

Le même député (R) souhaite connaître la nature des relations actuelles de la société Swissport avec PUSH.

M. Métrailler admet que ces relations ont désormais un caractère plus tendu. Les compromis finalement adoptés ont été mal ressentis dans ce syndicat majoritaire. Il observe que les représentants du PUSH sont tous des collaborateurs de l'entreprise, alors que les représentants du SSP comme M. Mugny se situent hors de l'entreprise. Par ailleurs, depuis l'arrivée de ce dernier tous les délégués syndicaux ont été changés et ne disposent d'aucune culture d'entreprise, et méconnaissent l'historique. Il n'existe pas de possibilité d'établir à ce stade un véritable rapport de confiance avec cette nouvelle équipe. M. Métrailler ajoute que l'entreprise a sollicité l'OCIRT afin de connaître les répartitions exactes en matière de contributions syndicales réglées par chaque collaborateur. Le syndicat PUSH a également exigé la preuve comptable de cette situation. Le SSP, informé par l'OCIRT, a demandé un délai jusqu'au 19 mars 2010, pour finalement répondre qu'il existait deux conventions collectives (exactement similaires), qu'il contestait le bien-fondé de l'association PUSH, en sous-entendant la possibilité pour le SSP d'encaisser la totalité des cotisations syndicales. Par courrier, l'OCIRT

s'est dessaisie du dossier au profit de la CRCT chargée de prendre position sur ce litige.

Un commissaire (L) est d'avis que l'objectif du SSP concerne plutôt l'aéroport que Swissport. Il aimerait entendre les orateurs sur l'impression d'avoir été emportés dans un conflit externe portant sur l'infrastructure dans son ensemble.

M. Glorieux répond qu'il a effectivement eu cette impression d'avoir été incorporé dans un conflit dépassant très largement l'opposition entre Swissport et le SSP. Ce dernier manifeste bien d'autres ambitions sur la plate-forme aéroportuaire. L'échéance de la convention collective Swissport au 31 décembre 2009 constituait une excellente occasion.

M. Glorieux souligne que des consensus successifs ont été négociés avec M. Pagani. L'arrivée de M. Mugny semble avoir considérablement modifié les relations y compris au niveau des délégués syndicaux.

Au sujet des auxiliaires, M. Glorieux relève que le tarif est de 22 F de l'heure, hors toutes les indemnités (23 F dès la première année, et jusqu'à 26 F voire 27 F, sans les indemnités). Il s'agit pour 28 % de collaborateurs étudiants, pour lesquels les conditions d'horaires ont été particulièrement adaptées. Il ne pense pas que, en termes de comparaison avec les autres entreprises du même type sur le site, Swissport doive rougir de ces conditions salariales. La moyenne d'ancienneté pour les auxiliaires se situe à trois ans et demi. Ils peuvent ensuite être intégrés dans l'entreprise et sa convention collective. Toutes les demandes de passage en salaire fixe ont été acceptées, avec une priorité à la mobilité interne.

## **VI. Audition de M. Robert Deillon, directeur général de l'AIG**

M. Deillon rappelle que l'action syndicale menée au début janvier 2010 à l'aéroport n'avait pas fait l'objet d'un préavis de grève. D'autre part, cette action a été entreprise à un moment particulièrement délicat, lors d'une fin de semaine du début janvier, qui correspond généralement à une affluence massive. Le piquet de grève a été engagé dès quatre heures du matin et s'est traduit par une impossibilité d'accès aux infrastructures pour un bon nombre d'employés. Les alternatives se limitaient alors à une fermeture pure et simple de l'aéroport, ou à entreprendre les actions nécessaires à assurer la continuité du service avec pour critère prioritaire celui de la sécurité de l'ensemble des personnes situées sur le site. En outre, la surprise passée, les deux opérateurs Swissport et DNATA ont été à même de trouver des solutions temporaires afin de répondre à cette situation. Il est surprenant de constater que l'entreprise la plus touchée par ce mouvement de grève a été

Swissport, alors même qu'elle connaît depuis de nombreuses années une convention collective constamment renouvelée, et qui consacre les niveaux les plus élevés en matière salariale.

Pour répondre à une commissaire (S) à propos de l'octroi des concessions, M. Deillon indique que l'attribution des concessions constitue une obligation liée au respect d'une directive européenne. Il souligne que ces concessions sont remises au concours tous les sept ans, en se fondant sur un règlement de mise au concours, interdisant toute forme de favoritisme et définissant précisément un cahier des charges. Les dossiers sont alors examinés pour évaluation. Au moment de la signature de la concession, le candidat doit être au bénéfice d'une convention collective (ou à tout le moins, respecter les usages en vigueur dans le secteur).

Suite à une intervention de la même commissaire (S), M. Deillon rappelle que l'aéroport ne dispose d'aucun pouvoir d'intervention auprès de ces concessionnaires, si ce n'est celui lié au respect des conditions fixées dans la concession. L'aéroport se borne à mettre à disposition des surfaces locatives. Pour le surplus, M. Deillon conteste les prétendues pressions vis-à-vis des concessionnaires.

Il note que les conditions de travail de DNATA sont très similaires à celles pratiquées par Swissport. Dans le futur, certains renouvellements de conventions auront lieu (ISS en juillet, GATEGOURMET et la société responsable des nettoyages d'avions) pour lesquels des négociations sont actuellement en cours. Il observe malheureusement que certaines demandes formulées par certains syndicats sont assez difficiles à satisfaire.

Le commissaire (S) précité a cru entendre que la distribution de tracts au moment du mouvement de grève avait été réprimée.

M. Deillon conteste cette manière de voir. Il a été seulement demandé aux organisations syndicales de ne pas envahir le terminal, un jour de forte affluence, afin de réduire toute possibilité d'échauffourées entre les différentes parties (grévistes/passagers). Pour autant, cette distribution a pu parfaitement prendre place à l'extérieur.

A propos des emplois à temps partiel, M. Deillon indique que le personnel auxiliaire n'est pas un personnel subissant un travail sur appel. L'intervention de ce personnel est limitée à 20 heures par semaine et reste indispensable dans ce type d'activité qui doit impérativement prévoir des pointes d'affluence. En outre, les compagnies aériennes ont la possibilité d'arrêter une ligne dans un délai très court, sans fournir aucune garantie à leurs sous-traitants. En supprimant le statut d'auxiliaire, on assisterait en permanence à des plans de licenciements suivis de réengagements. Air

France, par exemple a diminué ses activités de l'ordre de 20 à 30 % l'année dernière, sur Genève, avec un préavis inférieur à un mois. La souplesse reste donc au cœur de l'activité aéroportuaire.

Concernant l'action syndicale, M. Deillon est pour le moins surpris vis-à-vis du procédé qui consisterait à recourir systématiquement à la menace de grève avant même de débiter un processus de renouvellement des concessions. Il dénonce une telle manière d'envisager les relations sociales, finalement proche du chantage, qui tranche considérablement avec les habitudes en vigueur en Suisse. De manière générale, il répète que les conditions de travail sont globalement excellentes sur le site aéroportuaire et sont généralement bien plus élevées que dans le reste du canton, et bien supérieures à un hypothétique salaire minimum ; ce qui d'ailleurs ne semble pas motiver d'insatisfaction particulière.

Un commissaire (PDC) souhaite entendre le directeur de l'aéroport quant à un éventuel durcissement des relations au sein du partenariat social sur le site.

M. Deillon doit malheureusement le constater. Toutes les conventions et accords avaient été précédemment adoptés et renouvelés. Il doit constater que depuis l'arrivée de M. Mugny, le dialogue s'est interrompu sans réelle marge de négociation vis-à-vis de demandes souvent considérées comme déraisonnables.

Un commissaire (R) exprime une conclusion personnelle : si une telle attitude devait persister au-delà des incidents de janvier 2010, à l'occasion de la négociation au sein d'autres entreprises du site, on se trouverait alors face à un exemple type de la violation évidente de la paix sociale. Il rappelle que durant le temps de la négociation et du renouvellement, les parties s'interdisent en principe toute action syndicale.

Un commissaire (S) souhaiterait entendre le directeur sur l'éventuelle mise en place d'une commission paritaire, telle qu'elle apparaît dans la motion 1935. Pour sa part, il voit dans cette solution une possibilité de créer les conditions d'une meilleure discussion entre partenaires.

M. Deillon répète une fois encore qu'il n'entre pas dans les prérogatives ou les missions de l'aéroport de se positionner dans ce domaine, au risque de se trouver dans une position ingérable. Il n'appartient pas à l'aéroport de jouer ce rôle, et cette activité se trouve en principe couverte par l'OCIRT.

## VII. Débats en commission

Un commissaire (R) rappelle avoir acquis au cours des dernières années une certaine expérience des relations partenariales dans le monde du travail.

Dès lors, la motivation des auteurs de cette motion lui est apparue pour le moins étrange ; à tel point que le contenu de ce texte pourrait laisser croire à une véritable méconnaissance du contexte général, du droit du travail et du droit des conventions collectives, de la part des auteurs. Une autre hypothèse face à ce texte serait de penser que les auteurs se sont faits les porte-parole des syndicats, et en particulier du seul de ses représentants qui finalement s'est exprimé. La lecture des invites renforce son sentiment. Elles ne peuvent être acceptées et par conséquent les radicaux seront dans l'obligation de refuser l'entrée en matière sur cette motion.

Un commissaire (S) indique que les auteurs de cette motion ont poursuivi, sur le fond, l'intention d'assurer pour aujourd'hui et pour l'avenir, le meilleur fonctionnement possible à l'aéroport, en voulant autant que faire se peut, atténuer les origines et les conséquences de tensions bien perceptibles. Il convient toutefois du fait que certaines invites mériteraient certainement une reformulation plus adéquate. Pour autant, il reste convaincu de la nécessité de marquer par un signal positif, le souci du Grand Conseil d'éviter le développement de conflits sociaux, et au final, la prise en otage des passagers. Les socialistes seront évidemment favorables à l'entrée en matière, dans la perspective de certains amendements.

Un commissaire (UDC) constate pour sa part et à l'issue des nombreuses auditions que les invites de cette motion sont soit inapplicables, soit peu applicables, soit déjà appliquées. En outre, l'aéroport reste soumis à diverses exigences consacrées par des conventions internationales, du droit fédéral et même du droit européen. Bien évidemment, il demeure nécessaire de conserver et de préserver de bonnes conditions de travail pour le personnel sur le site aéroportuaire. Néanmoins, le texte de cette motion n'est pas acceptable en l'état sauf à imaginer une complète réécriture des invites.

Un commissaire (PDC) relève que cette motion présente un certain nombre de caractères inacceptables, notamment au regard des normes entourant l'activité aéroportuaire en Suisse et en Europe et qu'il convient de respecter, au risque de faire perdre à l'aéroport genevois son attractivité et de le transformer à terme en desserte locale. Il reprend notamment la formulation de la première invite qui insinue que les normes minimales légales ne sont pas respectées, ce qui est tout bonnement faux. On peut d'ailleurs supposer que, si tel était le cas, plusieurs entreprises seraient touchées par un mouvement de rébellion générale. Au sujet du personnel temporaire, il a été expliqué qu'à l'évidence l'activité aéroportuaire nécessite, pour s'adapter à la variation des besoins, de recourir à une part non négligeable de personnel temporaire. Là encore, la motion procède par sous-entendu d'un personnel qui de fixe et à temps plein aurait été forcé à accepter

des contrats temporaires à temps partiel. Encore une fois, cette insinuation se révèle fautive, car ces postes sont souvent occupés par des étudiants, à leur plus grande satisfaction. Pour ces raisons, il ne sera pas possible pour les démocrates-chrétiens d'entrer en matière sur cette motion au risque de perturber considérablement le processus normal du partenariat social (et de créer un précédent ingérable par la suite).

Une commissaire (Ve) indique qu'elle soutiendra l'intention générale de cette motion. Il ne lui semble pas raisonnable de balayer cette motion sans s'interroger sur une situation récurrente à l'aéroport depuis plusieurs années. Si elle reconnaît qu'il faut bien distinguer les deux niveaux d'intervention, qu'il s'agisse de l'aéroport comme bailleur de surfaces commerciales, ou des entreprises libres de leurs activités ; elle reste néanmoins persuadée que cette entreprise parapublique devrait adresser, par le biais du département de tutelle, un signal positif vis-à-vis de cette situation. Par conséquent, la commissaire se prononce en faveur d'une entrée en matière sur cette motion, accompagnée d'une reformulation plus adéquate.

Une commissaire (S) admet que certaines invites ont été maladroitement rédigées et pourraient faire l'objet d'une réécriture par la commission. Elle partage l'avis de sa collègue (Ve), sur la nécessité de délivrer un signal positif à l'AIG, ainsi qu'aux employés et aux entreprises. La commissaire estime qu'il n'est pas judicieux de délivrer un message pouvant s'apparenter à de l'indifférence vis-à-vis des réalités mises en lumière à l'aéroport.

Un commissaire (L) se déclare stupéfait de constater que les auteurs mêmes de cette motion en ont souligné la mauvaise rédaction. Il souligne que la mention du partenariat social n'apparaît pas une seule fois dans le texte. Sur le fond, et pour peu que l'on s'attarde sur les documents transmis, il semble que les conditions de travail des personnes concernées à l'aéroport sont particulièrement favorables. D'autre part, le travail à temps partiel recouvre une véritable nécessité. Il rappelle par ailleurs que même dans l'hypothèse d'une reformulation, il serait impossible de changer le titre ou les considérants de cette motion, avec un risque d'incohérence. Enfin, il faut rappeler que le pouvoir législatif n'est pas censé se dresser en juge des relations du travail, et doit être particulièrement attentif à ne pas se laisser instrumentaliser. Au final, le groupe libéral ne pourra pas entrer en matière sur cette motion.

Un commissaire (S) estime que les différentes invites pourraient être résumées en trois objectifs : l'intégration des auxiliaires au sein des conventions collectives, la mise en place d'un mécanisme paritaire de suivi (contrôle de l'application des conventions collectives) et l'exigence d'une

couverture CCT constante sur l'ensemble de la durée d'activité de l'entreprise concessionnée.

Un commissaire (PDC) réitère sa crainte de voir se créer un précédent par l'adoption de cette motion. En effet, l'acceptation d'une telle intervention parlementaire aurait des conséquences sur la gestion et la procédure de l'ensemble des conflits ultérieurs de même nature.

Un commissaire (L) insiste encore sur le fait que, dans le cadre d'une motion, il n'est pas possible de modifier les considérants, alors même qu'en l'occurrence la plupart d'entre eux contiennent à tout le moins des imprécisions (voire des contrevérités). Par conséquent, le commissaire ne pense pas que le Grand Conseil délivrerait un signal positif en laissant subsister de telles affirmations.

Le Président, s'exprimant pour le groupe MCG, rappelle qu'à l'origine ses collègues et lui-même avaient eu l'impression de l'existence de mauvaises conditions de travail au cœur du site aéroportuaire. Or, les auditions ont été l'occasion d'apporter des rectifications, et de constater qu'un certain nombre de faits proclamés n'avaient pas été vérifiés ; au point que l'on a pu constater que les conditions salariales étaient au contraire plutôt favorables. Il a été également confirmé, au gré des auditions, le besoin incontournable en personnel auxiliaire à cause des variations de l'activité aéroportuaire et des horaires irréguliers ; mais, contrairement à certaines affirmations, on n'a pas assisté à un véritable déplacement de contrats fixes vers des contrats d'auxiliaires. Pour son groupe, cette motion est inopportune.

### VIII. Votes

Le Président met aux voix l'entrée en matière sur la M 1935, qui est refusée par :

Pour : 5 (2 S, 3 Ve)

Contre : 10 (2 PDC, 1 UDC, 3 L, 2 R, 2 MCG)

Abstention : –

Au vu de ce qui précède, nous vous invitons, Mesdames et Messieurs les députés, à refuser la M 1935.

## **Proposition de motion**

**(1935)**

### **pour le respect du personnel au sol à l'Aéroport International de Genève (AIG)**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève  
considérant :

- que certaines entreprises actives sur le site de l'Aéroport International de Genève (AIG) sont soumises à des conventions collectives de travail (CCT) et d'autres pas, alors qu'elles travaillent dans le même secteur d'activité ;
- que les demandes répétées des syndicats aux différents employeurs, afin qu'ils respectent les mêmes conditions de travail et de salaires, lorsqu'ils travaillent dans le même secteur ;
- que certains employeurs affirment que la concurrence actuelle, entre entreprises soumises et entreprises non soumises à des CCT, est délibérée et encouragée par l'AIG ;
- que cette concurrence est encore accrue lors des diminutions du nombre de vols ;
- que l'AIG met des pressions sur les entreprises pour exacerber cette concurrence, notamment lors du renouvellement des concessions aéroportuaires ;
- que cette concurrence de type déloyal défavorise les employé-e-s de toutes les entreprises de l'aéroport, et ce autant dans leurs conditions de travail que dans leurs statuts ;
- que des employés de l'AIG ont remplacé les grévistes, employés d'une entreprise privée,

invite le Conseil d'Etat

à mettre tout en œuvre afin :

- que les différentes dispositions légales et jurisprudences cantonales et fédérales (loi sur le travail, Code des obligations, arrêt Orange, arrêt sur le paiement des jours fériés pour le personnel auxiliaire, etc.) soient appliquées dans tout l'aéroport, tant pour le personnel soumis au droit public (AIG) que celui soumis au droit privé (le reste des entreprises) ;
- que les CCT existantes dans un secteur soient élargies à toutes les entreprises travaillant dans le même secteur ;
- que le personnel avec des contrats à l'heure (dits auxiliaires) soit systématiquement inclus dans le champ d'application des CCT pour le personnel avec salaire mensuel ;
- qu'au moins des salaires minimums soient négociés avec les représentants des employés pour toutes les entreprises qui œuvrent dans un secteur où aucune CCT n'existe à ce jour ;
- qu'une commission paritaire de contrôle du site aéroportuaire soit mise sur pied, avec des représentants des employeurs et des employés, cela afin de veiller à la mise en œuvre et à la bonne application des invites précédentes ;
- que des employés d'un établissement autonome de l'Etat de Genève ne puissent être employés par une entreprise privée ;
- que l'AIG respecte la clause des marchés publics qui oblige les collectivités publiques à vérifier que leurs contractants respectent les lois, usages et conventions en vigueur en matière de salaires, conditions de travail et droit du travail en général.

SSP/VPOD



## M 1935

# Prise de position

### A l'attention des membres de la Commission de l'Economie

Genève, 15 mars 2010

Monsieur le Président,  
Mesdames et Messieurs les Députés,

Nous vous remercions de nous auditionner relativement à l'objet visé en référence. En préambule, il nous apparaît nécessaire, pour la bonne compréhension de ce qui suit, d'exposer brièvement le rôle du SSP à l'aéroport de Genève. Le SSP est le seul syndicat signataire de l'entier des CCT spécifiques de l'aéroport. Il est présent dans toutes les grandes entreprises du site et également dans bon nombre de celles qui ne disposent pas aujourd'hui d'une CCT. A l'aéroport, le SSP est représenté par 46 délégués et dispose d'un local permanent dans l'ancien aérogare (T2). Le SSP est donc le syndicat le mieux à même de percevoir les problématiques des différents personnels de l'aéroport. Raison pour laquelle, le SSP avait prévu les grèves qui se sont déroulées durant le mois de janvier. Afin d'éviter ces conflits, le SSP avait alerté M. Longchamp par courrier, le 12 décembre 2009. M. Longchamp n'avait pas cru bon alors de répondre au SSP. En revanche, son Département s'était exprimé dans les médias pour déclarer qu'il ne croyait pas en ce conflit annoncé. Une fois cette grève terminée, nous avons prévenu M. Longchamp du très fort risque que d'autres grèves aient lieu, cette année encore à l'aéroport. Comme pour le conflit à Swissport, M. Longchamp nous a répondu via les médias qu'il ne croyait pas à « l'effet boule de neige ». Un échange de courrier a eu lieu entre notre syndicat et le Département, par lequel M. Longchamp confirme son intention de ne pas intervenir sur ce dossier, laissant aux partenaires sociaux la responsabilité de conclure ou non des CCT. Notre syndicat ne peut que déplorer cette vision des choses, en rappelant ce qui suit :

#### 1. FAILLITE SWISSAIR

Plusieurs des principales entreprises aujourd'hui sur le site résultent de la fragmentation des activités de l'ex-Swissair. A ce titre, ces entreprises ont été vendues et rachetées, souvent plusieurs fois, par des investisseurs cherchant avant tout un profit à court terme. Ce mode de faire a eu pour conséquence de détériorer durablement les conditions de travail du personnel, lequel a vu ses salaires baisser, ses acquis grignotés, ses effectifs fondre et sa masse de travail augmenter, ceci engendrant un mécontentement croissant des employés de nombreuses entreprises.

## **2. DEVELOPPEMENT DU « LOW COAST »**

Soucieuses de développer un aéroport « à tout prix », l'AIG (Aéroport International de Genève) a œuvré pour attirer les compagnies « low coast ». Parallèlement à la détérioration des conditions de travail résultant de la faillite de Swissair, on a donc vu se développer à Genève la présence et le pouvoir économique d'entreprises qui, pour réduire continuellement leurs coûts, mettent tous leurs prestataires sous pression. En clair, certaines compagnies aériennes ne cessent de vouloir casser les prix des entreprises de services aux avions.

## **3. POLITIQUE GENERALE DE L'AIG**

Loin de freiner ce processus, l'AIG (Aéroport International de Genève) le favorise et l'exacerbe. Il existe en général au moins deux entreprises concurrentes pour les principaux secteurs d'intervention. Selon M. Longchamp, cela prouverait que l'AIG ne tend pas à développer la concurrence, puisqu'il n'y a que le minimum d'intervenants, la concurrence aéroportuaire étant légitimée par des normes européennes. De notre analyse, l'AIG exacerbe bel et bien cette concurrence. Tout d'abord, s'il est vrai qu'il n'y a le plus souvent « que » deux entreprises concurrentes, notamment pour les principaux secteurs que sont le « handling » et le « catering », l'AIG ne cesse de les menacer d'appeler un troisième concurrent, s'ils ne baissent pas suffisamment leurs prix.

Il faut rappeler ici que c'est l'AIG qui délivre les concessions, autorisant ainsi les entreprises à œuvrer sur le site. Or justement, lors du renouvellement de ces concessions, l'AIG a tout loisir d'exercer une pression déterminante sur les entreprises. Si les employeurs n'agrément pas aux conditions fixées par l'AIG, ils savent qu'ils perdront ce marché fermé qu'est l'aéroport.

## **4. L'AIG NE VEUT PAS DE CCT « ETENDUES »**

Lors des négociations pour le renouvellement de CCT, ou tout simplement lors des négociations salariales de fin d'année, le SSP se voit régulièrement opposer les arguments suivants : l'employeur avec lequel le SSP conclut la CCT refuse d'augmenter les salaires — voire attaque des clauses conventionnelles en voulant par exemple supprimer le paiement de pauses, élargir l'horaire de travail, etc. — ceci au prétexte qu'il paie déjà plus que son concurrent qui n'a pas de CCT. L'employeur déplore alors une concurrence déloyale qui le force, selon lui, à casser les dispositions conventionnelles en vigueur.

Si le SSP partage le constat d'une concurrence déloyale, il propose par contre aux employeurs d'œuvrer vers un élargissement de la CCT à l'autre entreprise du site. Ce à quoi les employeurs répondent systématiquement : l'AIG ne veut pas d'une CCT commune aux deux entreprises, car cela nuirait à la concurrence. Ces propos ont été tenus par les employeurs y compris devant le Tribunal de la CRCT (Chambre des Relations Collectives de Travail).

## **5. LE DEPARTEMENT NIE LES PRESSIONS EXERCEES SUR LES EMPLOYEURS**

M. Longchamp nie mettre les employeurs sous pression, déclarant que l'AIG n'a aucun intérêt financier sur les concessions qui sont délivrées gratuitement. Il est évidemment abusif de réduire les intérêts financiers de l'AIG au seul octroi des concessions. L'AIG est financé par le nombre de vols et de passagers. Moins le personnel des entreprises est payé, plus les prix des billets sont bas et donc plus les gens prennent l'avion, ce qui multiplie immédiatement les bénéfices de l'AIG.

## **6. RISQUE DE CONFLITS**

Malheureusement, si la logique décrite ci-dessus et qui a prévalu depuis des années apporte des bénéfices à l'AIG, elle a fait croître la colère des différents personnels victimes du système organisé par l'AIG.

Le SSP a dénombré pas moins de cinq entreprises ayant des risques plus ou moins forts de grèves en 2010. Les employés de certaines d'entre elles ont déjà clairement annoncé aux employeurs leur détermination sur ce point, si des solutions ne sont pas rapidement trouvées.

Le SSP a essayé par tous les moyens d'éviter ces conflits, notamment en saisissant régulièrement la justice pour des problèmes collectifs rencontrés dans les entreprises. Depuis deux ans, ce ne sont pas loin de vingt plaintes collectives qui ont été déposées pour faire respecter les droits des employés, et ceci sans compter évidemment les très nombreux litiges individuels. Certains employeurs essaient en toute bonne foi de chercher des solutions, mais ils se retrouvent régulièrement coincés par les conditions imposées par l'AIG. D'autres ne redoutent pas la confrontation et mettent même de l'huile sur le feu. C'est notamment le cas d'une entreprise qui vient de dénoncer sa CCT, simplement parce que le SSP en demandait le respect... Les nouvelles conditions de travail proposées par l'employeur offrent des salaires entre 400.- CHF et 1'500.- CHF inférieurs aux salaires actuels, lesquels fluctuent aujourd'hui entre 3'600.- CHF et 4'900.- CHF. Un autre employeur refuse depuis deux ans de négocier les salaires annuels, ce qui est pourtant prévu par la CCT en vigueur. C'est dire si l'insatisfaction ne fait que croître et que les risques de conflits annoncés par notre syndicat sont bien réels.

**En conclusion**, le SSP ne peut que recommander aux Députés de suivre les impulsions de la Motion 1935, ceci afin de pacifier un secteur d'activité dont les conditions de travail ont urgemment besoin d'être harmonisées. Nous relevons toutefois que le titre de la Motion 1935 est mal choisi, car c'est l'entier du personnel de l'aéroport qui est concerné par la problématique soulevée ci-dessus, y compris donc le personnel navigant des compagnies aériennes.

Restant à votre entière disposition pour tout complément d'information utile aux travaux de la Commission, nous vous présentons, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Députés, nos sincères salutations.

Yves GUEZENGAR  
Président du groupe de Trafic Aérien

Yves MUGNY  
Secrétaire syndical



# Commission de l'Economie

## 22.03.2010

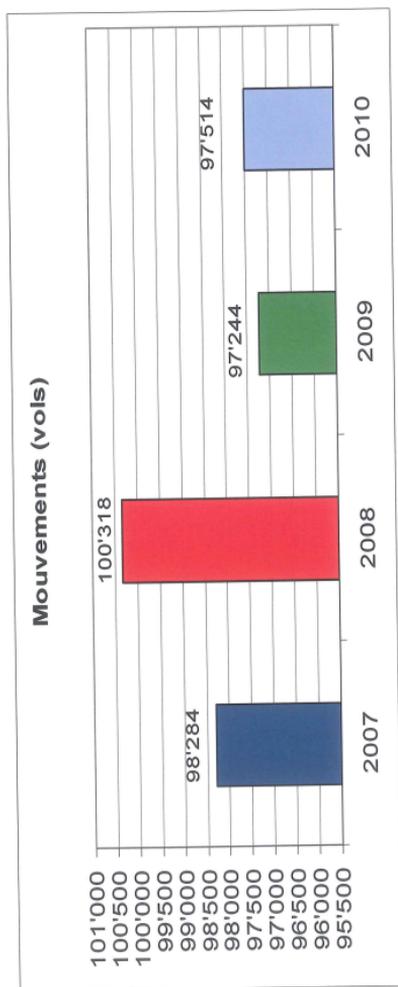


# Index



- 1. Production 2007-2009
- 2. Evolution des effectifs 2007-2009
- 3. Evolution du coût de vie et salaires 2007-2010
- 4. Cadre contractuel des conditions d'emploi
- 5. Système salarial - rémunération
- 6. Revenu annuel / mensuel
- 7. Indemnités
- 8. Répartition des salaires
- 9. Vacances
- 10. Flexibilisation du temps de travail
- 11. Repos compensatoire et préretraite
- 12. Personnel auxiliaire

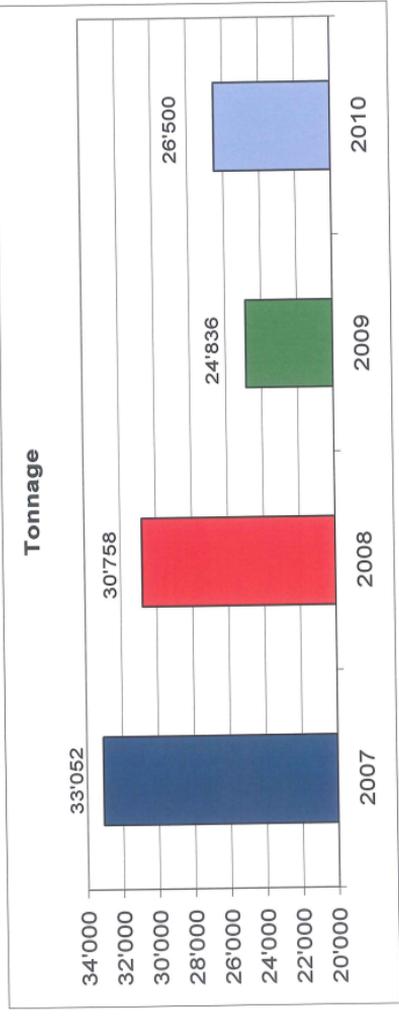
# 1. Production Assistance au sol 2007 - 2010



Mouvements	2007	2008	2009	2010
	98'284	100'318	97'244	97'514
Variation annuelle		2'034	-3'074	270
Variation vs 2007		2'034	-1'040	-770
Fluctuation annuelle		2.07%	-3.06%	0.28%
Fluctuation vs 2007		2.07%	-1.06%	-0.78%



# 1. Production Cargo 2007 - 2010

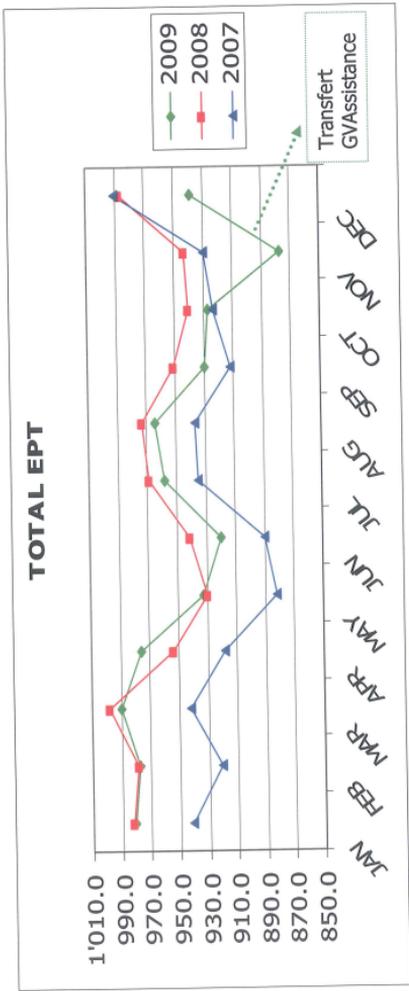


Tonnage	2007	2008	2009	2010
	33'052	30'758	24'836	26'500
Variation annuelle		-2'294	-5'922	1'664
Variation vs 2007		-2'294	-8'216	-6'552
Fluctuation annuelle		-6.94%	-19.25%	6.70%
Fluctuation vs 2007		-6.94%	-24.86%	-19.82%





## 2. Evolution des effectifs 2007 - 2009



Equiv. plein-temps	2007	2008	2009
Moyenne	925	960	948
Variation annuelle		35	-12
Variation vs 2007		3.8%	-1.3%
Fluctuation annuelle		3.77%	2.45%



### 3. Evolution du coût de vie et des salaires



	2006	2007	2008	2009	2010	TOTAL
Coût de vie		0.40%	0.80%	2.30%	0.00%	
Augm. compl.		0.60%	0.40%	0.00%	0.90%	
Echelon		0.80%	0.80%	0.80%	0.80%	
<b>TOTAL</b>		<b>1.80%</b>	<b>2.00%</b>	<b>3.10%</b>	<b>1.70%</b>	<b>6.90%</b>
Index coût de vie GE	0.40%	0.80%	2.80%	<b>-0.80%</b>	...%	<b>3.20%</b>
Prime extraordinaire		400.00	300.00	0.00	<b>700.00</b>	
Part. résultat		1'400.00	1'200.00	1'000.00	<b>3'600.00</b>	

## 4. Cadre contractuel des conditions d'emploi



Collaborateurs avec salaire mensuel (2010 = 810)

- Swissport dispose d'une CCT depuis 1997.
- Renouvellement en 2002, 2004, 2007 et 2009.
- Négociées et signées avec les partenaires sociaux PUSH et SSP.
- CCT actuelle valable jusqu'au 31.12.2011

## 4. Cadre contractuel des conditions d'emploi



Collaborateurs avec salaire horaire (2010 = 360)

- Depuis 1997, Swissport dispose de conditions générales d'emploi, comparables à une CCT
- Renouvellement en 2002, 2004, 2007 et 2010.
- 1997-2007: négociées et signées avec les partenaires sociaux PUSH et SSP.
- Négociations 2010 en cours

## 5. Système salarial - rémunération



### Collaborateurs avec salaire mensuel

- Salaires classés par fonction
- Fonction avec salaire min. = CHF 3'610.- (max. 4'818.-)
- Fonction avec salaire max. = CHF 7'344.- (min. 5'898.-)
- 13<sup>ème</sup> salaire
- Diverses indemnités fixes et variables
- Participation au résultat

## 6.1 Revenu annuel / mensuel



### Collaborateurs avec salaire mensuel

- Salaire mensuel de base le plus bas (1.1.2010):  
CHF 3'890.- (base) x 13
- Indemnités horaires irrég./sam-dim. = CHF 340.-  
(moyenne/mois)
- Participation assurance maladie = CHF 200.-
- Total revenu annuel CHF 57'050.- soit CHF 4'754.-/mois

## 6.2 Revenu annuel / mensuel



### Collaborateurs avec salaire mensuel

- Salaire moyen (1.1.2010): CHF 5'205.- (base) x 13
- Indemnités horaires irrég./sam-dim. = CHF 340.-  
(moyenne/mois)
- Participation assurance maladie = CHF 200.-
- Total revenu annuel CHF 74'145.- soit CHF 6'178.-/mois

## 7.1 Indemnités



### Collaborateurs avec salaire mensuel

#### ⑤ Travail du soir, nuit, samedi et dimanche

Heures	LUN	MAR	MER	JEU	VEN	SAM	DIM
00.00-01.00	9.30	9.30	9.30	9.30	9.30	9.30	12.40
01.00-02.00	9.30	9.30	9.30	9.30	9.30	9.30	12.40
02.00-03.00	9.30	9.30	9.30	9.30	9.30	9.30	12.40
03.00-04.00	9.30	9.30	9.30	9.30	9.30	9.30	12.40
04.00-05.00	9.30	9.30	9.30	9.30	9.30	9.30	12.40
05.00-06.00	9.30	9.30	9.30	9.30	9.30	9.30	12.40
06.00-07.00	6.20	6.20	6.20	6.20	6.20	9.30	12.40
07.00-20.00 *	-	-	-	-	-	3.10	6.20
20.00-21.00	6.20	6.20	6.20	6.20	6.20	9.30	9.30
21.00-22.00	7.75	7.75	7.75	7.75	7.75	9.30	9.30
22.00-23.00	9.30	9.30	9.30	9.30	9.30	10.85	10.85
23.00-24.00	9.30	9.30	9.30	9.30	9.30	10.85	10.85

\* en CHF par heure

22.03.2010 | Page 12

## 7.2 Indemnités



Collaborateurs avec salaire mensuel

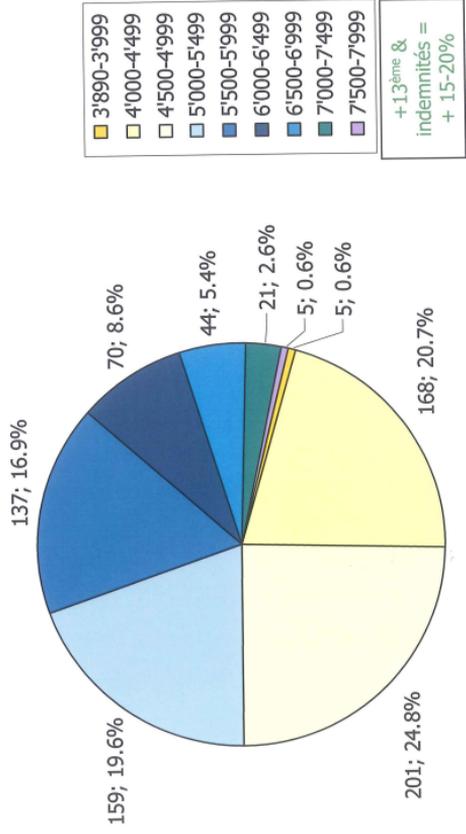
- Indemnité « multi-systèmes »: CHF 60.-/mois
- Indemnité « port de charge »: CHF 100.-/mois
- Primes de mariage/partenariat enregistré: CHF 400.-
- Allocations familiales complémentaire:  
CHF 20.-/enfant/mois



# 8. Répartition des salaires 1.1.2010

## Collaborateurs avec salaire mensuel

Répartition des salaires (base, sans indem.) au 1.1.2010



Total: 810



## 9. Vacances



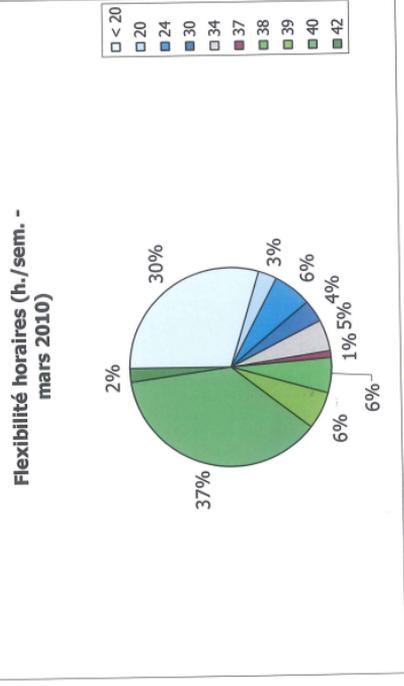
### Collaborateurs avec salaire mensuel

Pour l'année civile où le collaborateur atteint l'âge de :	Jours	Pour l'année civile où le collaborateur atteint l'âge de :	Jours
18 à 40 ans	25	de 45 ans à 55 ans	30
41 ans	26	56 ans	31
42 ans	27	57 ans	32
43 ans	28	58 ans	33
44 ans	29	59 ans et +	34



# 10. Flexibilisation du temps de travail

- Contrat plein temps = 40 heures/semaine
- Flexibilisation 37-40 avec choix réd./salaire ou congés
- Temps partiel 34, 30, 24 et 20 heures/sem.
- Contrat auxiliaires = 15 heures/sem.



## 11. Repos compensatoire et préretraite



Collaborateurs avec salaire mensuel

- Repos compensatoire de 12 à 18 mois / salaire = 80%
- Préretraite possible dès 58 ans, contractuelle dès 63 ans

## 12. Personnel auxiliaire



Collaborateurs avec salaire horaire

- Salaire min. incl. indemnité vac. : CHF 22.05/h.
- Indemnités horaires soir/nuit/dimanche: CHF 2.50 à 10.00/h.
- 15 heures en moyenne hebdomadaire
- Vacances 4 semaines
- Participation au résultat

*Date de dépôt : 30 novembre 2011*

## RAPPORT DE LA MINORITÉ

### **Rapport de M. Roger Deneys**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Le 2 janvier 2010, en pleine période de fêtes, une grève éclatait à l'Aéroport International de Genève.

Cet événement, en soit peu fréquent en Suisse, survenant dans un lieu aussi stratégique pour Genève – et l'ensemble de la Suisse romande – que l'aéroport et, qui plus est, durant les vacances de fin d'année, avait provoqué un émoi certain.

Sujet sensible et médiatique par excellence car une telle grève pourrait, si elle était généralisée, conduire à la « prise d'otage » des vacanciers et autres passagers. Humainement, il nous est toujours difficile d'imaginer une telle situation sans avoir beaucoup d'empathie pour nos congénères victimes d'un tel coup du sort et surtout de vouloir, « à tout prix », éviter de subir le même destin.

Au-delà des considérations de politique politicienne et des préjugés que suscite le recours à un instrument aussi « visible » que la grève dans notre pays, cet événement ne pouvait, en effet, manquer de susciter des craintes et des interrogations quant à la capacité de l'aéroport – et de son propriétaire, l'Etat – à assurer, dans la durée, son fonctionnement sans anicroche dans un contexte économique et social tendu.

Pour les Socialistes et les Verts, auteurs du texte de la motion déposée le 8 janvier 2010, alors que la grève des bagagistes de l'entreprise Swissport (voir divers articles en annexe) n'était pas terminée, il était urgent de vérifier ce qu'il en était et d'affirmer clairement que le Conseil d'Etat devait prendre ses responsabilités de propriétaire pour garantir de bonnes conditions-cadres, seules susceptibles de garantir la pérennité des activités aéroportuaires.

Un article du quotidien Le Temps du 9 janvier 2010 rappelait d'ailleurs aussi la responsabilité du Conseil d'Etat et en particulier du Président du Conseil d'Etat, M. François Longchamp, dans ce dossier (cf. annexe 1).

Lors de sa session du 11 février 2010, notre Grand Conseil a, très majoritairement, par 84 oui contre 2 non et 5 abstentions, souhaité renvoyer cette motion en Commission de l'économie, ce qui, au vu du contenu de la motion, relevait plus de la volonté de la majorité – droite et populiste – de ne pas écarter d'un revers de la main une préoccupation populaire légitime que de la volonté de soutenir les demandes qui y étaient formulées.

Mais personne n'est dupe.

Un intervenant libéral l'indiquait d'ailleurs : « *Nous constatons, avec regret, que cette grève est le résultat d'une opération menée par des flibustiers, violant les principes des conventions collectives, n'ayant pas annoncé un préavis de grève dans les délais légaux, ce qui a créé la situation déplorable de ce mois de janvier, prenant les voyageurs en otages. Les employés de l'AIG n'ont fait que remplir leur mission principale, à savoir garantir la sécurité de la plate-forme en traitant les bagages accumulés sans vergogne sur le tarmac, mettant en danger le reste du personnel et les voyageurs...* »

Ainsi, en Commission de l'économie, au-delà du souci légitime du Conseiller d'Etat François Longchamp de rétablir quelques faits, les auditions et les débats se sont déroulés dans un état d'esprit extrêmement négatif et n'ont pas cherché à regarder au-delà de la grève ayant eu lieu chez Swissport.

Pour la majorité de droite, puis de façon plus surprenante pour la direction de l'aéroport, il a surtout fallu désigner des coupables : les syndicalistes, voire un syndicaliste en particulier !

Pourtant, rappelons-le encore une fois, ce n'est pas la grève en tant que telle – et terminée lors de nos séances – qui motivait la motion mais bien son caractère révélateur d'un malaise profond qu'il s'agi(ssai)t de faire cesser pour éviter les rechutes.

La majorité de la commission n'a pas souhaité conduire les travaux dans cet état d'esprit constructif.

Résultat : en juin 2010, quelques mois après la fin de nos travaux, une nouvelle grève survenait à l'aéroport, chez les nettoyeurs de l'entreprise ISS Aviation (voir divers articles en annexe).

En attendant, la suivante ou le prochain conflit social d'envergure ne manquera pas d'éclater sur ce site si l'AIG et son propriétaire, l'Etat, n'adoptent pas une attitude plus proactive en la matière, notamment en répondant favorablement à l'invite de la motion demandant « *qu'une commission paritaire de contrôle du site aéroportuaire soit mise sur pied, avec des représentants des employeurs et des employés, cela afin de veiller à la mise en œuvre et à la bonne application des invites précédentes* », soit :

- que les différentes dispositions légales et jurisprudences cantonales et fédérales (loi sur le travail, Code des obligations, arrêt Orange, arrêt sur le paiement des jours fériés pour le personnel auxiliaire, etc.) soient appliquées dans tout l'aéroport, tant pour le personnel soumis au droit public (AIG) que celui soumis au droit privé (le reste des entreprises) ;
- que les CCT existantes dans un secteur soient élargies à toutes les entreprises travaillant dans le même secteur ;
- que le personnel avec des contrats à l'heure (dits auxiliaires) soit systématiquement inclus dans le champ d'application des CCT pour le personnel avec salaire mensuel ;
- qu'au moins des salaires minimaux soient négociés avec les représentants des employés pour toutes les entreprises qui œuvrent dans un secteur où aucune CCT n'existe à ce jour ;

On peut d'ailleurs relever le fait que la volonté patronale de minimiser (notamment en s'appuyant sur la division syndicale entre le syndicat PUSH et le SSP) et caricaturer les revendications des salarié-e-s semble ainsi, malheureusement, partagée par la direction de l'aéroport qui en profite ensuite pour estimer que « tout va bien » et qu'une telle motion est inutile.

Mais demander que l'Etat et la direction de l'aéroport mettent sur pied « une commission paritaire de contrôle du site aéroportuaire » ne semble pourtant pas véritablement insurmontable : quel que soit l'avis des uns et des autres sur le bien-fondé du recours à la grève, il devrait sembler prudent à chacun de doter les institutions d'instruments capables de désamorcer les problèmes plutôt que de les subir !

N'oublions d'ailleurs pas que l'aéroport est dans une situation bien particulière, qui ne peut s'apparenter à celle du reste des activités commerciales genevoises : marchés captifs ou semi-captifs, situations de fausses concurrences, contraintes en lien avec l'application des bilatérales dans le domaine aéroportuaire, dumping généralisé sur les prix (billets des compagnies Low Cost, évidemment, mais on peut aussi se rappeler que les compagnies aériennes ne payent pas d'impôts sur les carburants), horaires de travail étendus, recours réguliers aux auxiliaires, contraintes de sécurité, etc.

Un député libéral résumait assez bien l'état d'esprit de la majorité à la fin de nos travaux : *« Pour le reste, et après avoir entendu les différents intervenants, il a le sentiment que la prétendue problématique de l'aéroport n'en est pas une, si ce n'est la réalité d'un syndicat qui pour des raisons propres veut manifestement mettre le feu aux poudres. »*

Tandis que son collègue PDC, cosignataire et ardent défenseur du projet de loi PL10448 (réforme de la LHOM) visant à étendre les horaires des

magasins jusqu'à 20h alors même que cette question relevait jusqu'alors d'une convention collective, indiquait bien que son refus pouvait s'apparenter à une – mauvaise – farce : *« il ne sera pas possible pour les démocrates-chrétiens d'entrer en matière sur cette motion au risque de perturber considérablement le processus normal du partenariat social (et de créer un précédent ingérable par la suite). »*

Alors que le rapporteur soussigné rappelait que

*« L'Etat conserve des prérogatives en tant que propriétaire et que la problématique des employés à temps partiels et du travail sur appel [...] porte en elle le risque d'une crise ouverte, dès lors que les concernés sont clairement exclus des conventions collectives [et] que les auteurs de la motion avaient principalement à cœur d'encourager le conseil d'Etat à intervenir pour stabiliser cette situation potentiellement dommageable à l'aéroport »*,

le Conseiller d'Etat Longchamp martelait son antienne préférée sur le rôle qu'il estimait devoir jouer :

*« [...] dans ce contexte de négociation salariale [...] ce domaine est articulé autour d'un principe partenarial et d'un certain nombre d'instances chargées de réguler les relations du travail (prud'homme, CRCT, ...).*

*Il se refuse évidemment à entrer dans une telle logique, mais si comme le sous-entendent certains, ils requièrent l'intervention systématique de l'Etat dans ce domaine, il faudrait alors multiplier de manière significative le nombre de nouveaux conseillers d'Etat. »*

A noter aussi que la convergence idéologique – pour ne pas dire dogmatique – sur ce sujet entre la direction de l'aéroport, les entreprises concernées – même potentiellement – par les grèves et la majorité de droite du Grand Conseil s'est aussi vue renforcée par ce mouvement de grève.

On lira, j'espère avec intérêt, le document de la CGAS rédigé en octobre 2010, après la grève de Swissport en janvier 2010 et près du terme de celle d'ISS Aviation entre juillet et novembre 2010 (annexe 15) : il relate brièvement la méthodologie employée par les milieux patronaux pour « orienter » et surtout « verrouiller » le débat, selon le modèle aussi annexé du document de Rochat & Partners.

Malgré cette vision somme toute très minimaliste du rôle de l'Etat-propriétaire que défend le Conseiller d'Etat et malgré le procès d'intention fait aux grévistes et à leurs représentants, les Socialistes et les Verts ont bien essayé de convaincre leurs collègues de la nécessité d'agir pour éviter que de tels événements ne se reproduisent, quitte à amender les invites de la motion et à ne retenir que des dispositions plus générales visant à garantir des

conditions-cadres équitables pour l'ensemble des entreprises et des salarié-e-s œuvrant sur le site de l'aéroport.

C'est pour cette raison que nous vous demandons d'accepter un renvoi au Conseil d'Etat de cette motion, éventuellement en remplaçant les invites par une invite unique qui pourrait se formuler ainsi :

*A mettre sur pied un mécanisme paritaire de contrôle du site aéroportuaire, avec des représentants des employeurs et des employés, afin de garantir :*

- le respect des dispositions légales ;*
- le recours si possible systématique aux CCT ;*
- l'intégration du personnel avec des contrats à l'heure (dits auxiliaires) dans le champ d'application des CCT ;*
- la négociation de salaires minimums pour toutes les entreprises qui œuvrent dans un secteur où aucune CCT n'existe.*

Annexe 1 : article du Temps

Annexes 2 à 16 : divers articles relatant la grève à Swissport en janvier 2010 et divers articles relatant la grève suivante à ISS Aviation entre juillet et novembre 2010

# LE TEMPS

---

**blocage** Samedi 9 janvier 2010

## Grève à l'aéroport de Genève: les raisons du conflit

Par Cynthia Gani

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

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 président 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 personnes, 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'écu 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 entretenu 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'écu 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.

Publié par Tribune de Genève (<http://www.tdg.ch>)

[Home](#) > Content

## L'aéroport de Genève au bord de la grève

**SOCIAL** | Le Syndicat suisse des services publics dénonce une dégradation des conditions de travail.



© MICHEL PERRET-a | Le personnel de l'aéroport dénonce une dégradation des conditions de travail dans nombre d'entreprises qui profitent de la crise pour se soustraire à leurs obligations légales.

AP | 17.12.2009 | 13:40

Une menace de grève plane sur l'Aéroport international de Genève (AIG). Son personnel dénonce une dégradation des conditions de travail dans nombre d'entreprises qui profitent de la crise pour se soustraire à leurs obligations légales. Il a remis au président du Conseil d'Etat genevois François Longchamp, également président du conseil d'administration de l'AIG, une pétition demandant la création d'une plate-forme entre les employeurs et les syndicats.

"Aujourd'hui, nous sommes au bord du gouffre", a déclaré jeudi devant la presse Yves Mugny, secrétaire syndical du Syndicat suisse des services publics (SSP). Aucune des négociations entreprises en 2009 n'ont abouti et des actions sont en cours devant les tribunaux.

Le personnel revendique notamment dans sa pétition, dotée de plus de 1000 signatures, l'application des conventions collectives de travail (CCT) à toutes les

entreprises actives dans les mêmes secteurs, la revalorisation des bas salaires et l'amélioration des conditions de travail, notamment pour le personnel auxiliaire. Si aucun accord n'est trouvé d'ici la fin décembre, date à laquelle les CCT arrivent à échéance, le personnel de plusieurs entreprises pourrait se mettre en grève, a précisé Yves Mugny. Selon lui, les employés de deux des plus grandes entreprises de l'aéroport ont déjà voté un préavis de grève.

#### Actu

**Source URL (Extrait le 29.11.2011 - 23:48):** <http://www.tdg.ch/aeroport-geneve-bord-greve-2009-12-17>

Publié par 24 heures (<http://www.24heures.ch>)

[Home](#) > Content

## Cointrin: 2ème journée de grève chez Swissport

**GENÈVE** | Une soixantaine d'employés de Swissport ont entamé dimanche leur deuxième journée de grève à l'Aéroport international de Genève (AIG), qui ne devrait pas trop perturber le trafic aérien. La situation reste néanmoins tendue pour l'AIG qui devra en plus faire face aux chutes de neige annoncées pour dimanche soir.



© KEYSTONE | Une centaine d'employés de deux entreprises d'assistance au sol de l'Aéroport international de Genève ont entamé une grève samedi matin.

ats | 02.01.2010 | 10:13

Le personnel reste mobilisé, affirme Yves Mugny du syndicat SSP. Les revendications portent sur la nouvelle Convention collective de travail (CCT) en vigueur depuis le début de l'année. Une partie des employés, représentés par le SSP, estime que le vote de cette CCT était «contestable» et que cet accord ne prend pas en compte leurs demandes relatives notamment aux conditions de travail.

Selon Bertrand Stämpfli le porte-parole de l'AIG, des syndicalistes ont empêché dimanche matin des employés de Swissport d'accéder à leur poste de travail. La police de sécurité internationale (PSI) aurait même dû intervenir.

### **Dnata au travail**

Ce mouvement touche principalement le secteur du tri des bagages, a-t-il précisé. Les voyageurs devront parfois attendre plus longtemps pour récupérer leurs valises. Par contre, il ne s'attend pas à des retards importants pour les vols. La situation reste

néanmoins tendue pour l'AIG qui devra en plus faire face aux chutes de neige annoncées pour dimanche soir.

La grève a commencé samedi matin. Des employés de Swissport et de Dnata, deux entreprises d'assistance au sol, ont crié leur mécontentement devant l'AIG. Une solution a été trouvée entre les grévistes de Dnata et la direction. Le personnel de cette société s'est remis au travail samedi en fin de journée.

### Suisse

**Source URL (Extrait le 29.11.2011 - 22:02):** <http://www.24heures.ch/actu/economie/cointrin-entreprises-assistance-sol-font-greve-2010-01-02>

## DNATA : La grève a payé !

Aéroport de Genève Communiqué de presse SIT / SSP

### **DNATA : La grève a payé !**

#### **► Grève commune dans un contexte commun**

Le 2 janvier 2010 au matin le personnel de Dnata et Swissport s'est mis en grève. Depuis plusieurs années, le personnel des deux entreprises d'assistance au sol présentes à l'aéroport de Genève, Dnata et Swissport, fait face à une dégradation de ses conditions de travail. Les compagnies aériennes qui veulent offrir des billets d'avions toujours moins chers tout en appliquant des mesures de sécurité toujours plus chères mettent toujours plus fortement en concurrence les entreprises d'assistance. Cette concurrence est exacerbée par l'Aéroport International de Genève. Dnata et Swissport rognent alors sur le prix de leurs prestations pour s'arracher les marchés et en font porter les conséquences aux travailleurs-euses. Dans ce contexte commun le personnel des deux entreprises a donc décidé de se mettre en grève le même jour. Un cahier de revendications immédiates pour chacune des entreprises a été élaboré en soulignant qu'à terme la négociation d'une seule et même CCT couvrant les deux entreprises était la seule solution pour protéger efficacement le personnel dans le contexte décrit ci-dessus.



#### **► Revendications du personnel de Dnata satisfaites**

La forte mobilisation du personnel de Dnata travaillant sur le tarmac et au tri des bagages et épaulé par les syndicats SIT et SSP a payé. La direction a proposé des augmentations de salaires et la revalorisation des indemnités de travail de nuit rétroactivement au 1er janvier 2010. De plus, Dnata s'est

engagé à reprendre les négociations de la CCT entamée en 2008 en acceptant de plus d'y inclure le personnel auxiliaire. La CCT, réclamée depuis 10 ans par le personnel, devra être mise en vigueur dès le 1er juillet 2010. Le pouvoir politique devra intervenir pour imposer qu'une seule et même CCT couvre l'activité des deux entreprises. Enfin, la direction a satisfait la volonté des grévistes de mettre fin aux mesures de restructuration prises en avril 2009. Celles-ci avaient fortement pénibilisé les conditions de travail du service Piste et désorganisé le service. Le personnel a voté la signature d'un accord avec Dnata en fin de journée et le personnel a repris le travail en restant solidaire du mouvement qui continuait à Swissport.

### ► Le pression syndicale sur Dnata doit être maintenue

Le personnel de Dnata a repris le travail tout en sachant pertinemment qu'il ne devrait pas relâcher la pression afin que sa direction ne reprenne pas d'une main ce qu'elle a donné de l'autre. Face à la réussite de sa démonstration de force et aux résultats obtenus, le personnel est aujourd'hui plus convaincu que jamais qu'il est capable de se mobiliser avec la même détermination si les engagements pris le 2 janvier 2010 n'étaient pas tenus. Les négociations de la CCT interrompue par l'employeur vont reprendre très rapidement.



### ► L'AIG et l'Etat doivent assumer leurs responsabilités

Plutôt que de soucier des conditions de travail des entreprises travaillant sur son site, l'Aéroport de Genève (AIG) a pris dès le début de la grève Dnata-Swissport des mesures visant à casser la grève. L'AIG, établissement public, a empêché les grévistes d'accéder à leur lieu de travail en les refoulant aux entrées de service et en leur interdisant l'accès aux espaces publics de l'aéroport. L'aéroport a aussi mis à disposition les pompiers de l'aéroport pour remplacer les grévistes. L'Etat a lui fait donner de la matraque contre des grévistes s'opposant à l'entrée sur le site de personnel intérimaire appelé en renfort pour briser la grève. Ces mesures constituent des entraves inadmissibles au droit grève inscrit dans la constitution suisse. Le SIT et SSP ne vont pas relâcher la pression sur l'aéroport et l'Etat afin que de telles entraves au droit de grève ne se répètent pas et afin que ces acteurs

prennent leurs responsabilités en terme de contrôle des conditions de travail sur le site de l'aéroport.

Pour le SIT : Simon Descombes, secrétaire syndical  
Pour le SSP : Yves Mugny, secrétaire syndical

Retrouvez les communiqués de presse syndicaux en ligne :

- ▶ [CP DNATA, 2 janvier 10](#)
  - ▶ [CP Swissport, 2 janvier 10](#)
  - ▶ [CP SIT et SSP sur la situation DNATA et Swissport, 2 janvier 10](#)
- 

## Documents joints

- [DNATA communique presse 2 1 10.pdf](#) (PDF - 118.6 ko)
- [Swissport communique presse 2 1 10.pdf](#) (PDF - 22.7 ko)
- [DNATA Swissport communique presse 2 1 10.pdf](#) (PDF - 162.7 ko)

[> Se connecter>](#) [Accueil du site>](#) [Plan du site](#)



Grève à l'aéroport de Genève  
Keystone



[HOME](#) > [ÉCONOMIE & FINANCE](#) >

A- A+

## Le personnel de Swissport poursuit la grève à l'aéroport de Genève

Par ats - Mis en ligne le 02.01.2010 à 10:06

La grève continue chez Swissport, l'une des deux entreprises d'assistance au sol qui ont entamé le mouvement à l'Aéroport international de Genève (AIG). Le personnel de Dnata a de son côté obtenu en partie satisfaction et repris le travail.

Les employés ont accepté une proposition de leur direction, a indiqué le Syndicat des services publics (SSP). Cette proposition comprend une hausse des salaires, une revalorisation du travail nocturne et un engagement à négocier une CCT. Les employés de Swissport demandent eux une amélioration de leurs conditions de travail lors du renouvellement de leur CCT.

Une centaine de collaborateurs de Dnata et de Swissport encadrés par des représentants du Syndicat interprofessionnel des travailleurs (SIT) et du SSP ont crié leur colère devant l'AIG. Le directeur de l'AIG Robert Deillon leur avait interdit d'entrer dans le terminal. La grève a principalement touché les secteurs de la piste et du tri des bagages que gèrent ces deux entreprises.

Du côté de l'AIG, on déplore une grève "irresponsable" qui a "pris en otage des milliers de passagers". Le mouvement de protestation a généré quelques retards et des attentes prolongées pour récupérer les bagages. Pour pallier le manque d'effectifs, les pompiers de l'aéroport et des employés de Swissport venus de Zurich ont prêté main forte au personnel, a expliqué un porte-parole de l'AIG.

Les syndicats avaient pris plusieurs initiatives avant de lancer le mouvement de grève, selon le SSP. Ils ont déposé une pétition à l'Office cantonal de l'inspection du travail et ont envoyé un courrier un ministre de l'emploi et président du conseil d'administration de l'AIG. Ces initiatives étant restées sans réponse, les syndicats ont durci le ton.

Ils demandent que toutes les entreprises aéroportuaires soient soumises à une même convention collective de travail. Les syndicats en veulent à la direction de l'AIG, qui selon eux, met sur pied une concurrence exacerbée entre les entreprises aéroportuaires pour casser les prix sur le dos du personnel.

**Dossier 'Canton de Genève'**

→

-  INITIATIVE. Salaire minimum: vraie chance ou fausse bonne idée? (23.11.2011)
-  Immobilier. Ces appartements vides qui dorment à Genève (16.11.2011)
-  Technologie médicale. T-shirt «intelligent» pour maniacodépressifs (16.11.2011)
-  Reportage. Indignés: durer sans dérapier (16.11.2011)
-  Sacre. Montre de l'Année (16.11.2011)
-  Informatique. Les usines du nuage (09.11.2011)
-  Cinéma. Goretta, une passion intacte (02.11.2011)
-  Interview de Bernard Droux. Genève peut encore croître dans la gestion de patrimoine (26.10.2011)
-  Photographie. L'art louche de Natacha Lesueur (26.10.2011)
-  Décryptage. Les indignés en six symboles (19.10.2011)
-  Photographie. Comme un flou dans l'objectif (12.10.2011)

# solidarité avec le personnel en grève de Swissport

## **Le syndicat SIT réaffirme sa solidarité avec le personnel en grève de Swissport**

► Le 2 janvier 2010 au matin le personnel de Dnata et Swissport s'est mis en grève. La forte mobilisation du personnel de Dnata travaillant sur le tarmac et au tri des bagages et épaulé par les syndicats SIT et SSP a payé. En fin de journée la direction de Dnata signait notamment une augmentation des salaires, la revalorisation des indemnités de travail de nuit et la mise en vigueur d'une convention collective de travail dès le 1er juillet 2010. Du côté de Swissport, aucune proposition sérieuse n'ayant été faite par la direction, la grève se poursuit aujourd'hui. Bien que non représentatif du personnel de Swissport, le syndicat SIT soutient pleinement les revendications des grévistes.

La concurrence voulue par l'aéroport de Genève (AIG) et les compagnies aériennes a des conséquences très néfastes sur les conditions de travail. Les revendications du personnel Swissport en grève sont donc plus que légitimes.

Il est indispensable d'assainir les conditions de travail à l'aéroport. Plutôt que de s'engager dans cette voie, l'AIG a, dès le premier jour, pris des mesures visant à casser la grève en empêchant le personnel d'accéder à son lieu de travail, en mettant à disposition du personnel et en faisant intervenir la police contre les grévistes. La direction de l'aéroport de Genève et les autorités genevoises doivent aujourd'hui entendre l'appel du personnel d'assistance au sol et s'engager dans la recherche d'une solution durable. Cette solution passe par une convention collective couvrant l'ensemble du secteur.

Simon Descombes

---

[> Se connecter>](#) [Accueil du site>](#) [Plan du site](#)

Mouvements de grève aux Hôpitaux Universitaires de Genève HUG (<http://ssp-greve.ch>) Le personnel des HUG demande ses droits



- [Home \(http://ssp-greve.ch\)](http://ssp-greve.ch)
- [SIGNEZ ICI: Solidarité avec le mouvement de grève aux Hôpitaux Universitaires de Genève \(http://ssp-greve.ch/?page\\_id=2\)](http://ssp-greve.ch/?page_id=2)
- [Posts \(http://ssp-greve.ch/wordpress/?feed=rss2\)](http://ssp-greve.ch/wordpress/?feed=rss2)
- [Comments \(http://ssp-greve.ch/wordpress/?feed=comments-rss2\)](http://ssp-greve.ch/wordpress/?feed=comments-rss2)

## Grève à Swissport Genève ([http://ssp-greve.ch/?](http://ssp-greve.ch/?p=56)

[p=56](http://ssp-greve.ch/?p=56))



### Le contexte général

Le SSP est signataire de la CCT (Convention Collective de Travail) à Swissport. Cette CCT se terminait au 31 décembre 2009. Jouant sur une concurrence déloyale avec Dnata, qui n'a pas de CCT, Swissport a balayé toutes les revendications du personnel lors des négociations pour le renouvellement de la CCT. Il faut savoir que cette concurrence entre les entreprises est exacerbée par l'AIG (Aéroport International de Genève) qui cherche à « casser les prix » des entreprises sur le dos des employés. L'AIG fait notamment pression sur les entreprises sur le dos des employés. L'AIG fait notamment pression sur les employeurs lors du renouvellement des concessions aéroportuaires.

### Le contexte économique

Contrairement à ce qu'affirme Swissport, les affaires vont bien. Les chiffres 2009 sont sensiblement pareils à ceux de 2007, 2008 ayant été une année exceptionnelle. Le groupe Swissport a même progressé en 2009, tant en Suisse qu'au niveau international. Il n'est donc aucunement question de « contexte économique difficile » pour cette entreprise, comme voudrait nous le faire croire sa Direction.

### L'échec de la conciliation

Comme accord aucun n'était trouvé, le SSP a saisi en octobre 2009 la CRCT (Chambre des Relations Collectives de Travail) afin d'entamer une procédure de conciliation. Celle-ci a échoué, du fait de Swissport. En effet, malgré les recommandations de la CRCT à rouvrir des négociations, l'employeur a systématiquement refusé de négocier tous les points demandés par le personnel.

### Un vote « biden »

Pour asseoir sa position, la Direction a organisé une votation du personnel. Non seulement la procédure de votation était pour le moins contestable, puisque les employés se retrouvaient devant le choix de « soit c'est ce que l'employeur a décidé, soit n'y aura rien », Swissport ayant refusé que les propositions du SSP figure sur les choix du vote.

Mais le vote lui-même a fait l'objet de manigances illégales. En effet, les employés ont subi des pressions et des chantages de leur hiérarchie. Pire : Swissport n'a pas hésité à transmettre à l'association PUSH les données de tous les collaborateurs, violant ainsi la Loi sur la Protection des Données (LPD). PUSH, « syndicat » maison ayant toujours joué le jeu des employeurs, s'est efforcé de matraquer le personnel avec une propagande en faveur de Swissport.

### Une CCT « biden »

C'est d'ailleurs ce même PUSH qui n'hésitera pas à signer une nouvelle CCT pour 2010, alors que toutes les Assemblées Générales du personnel ont refusé le texte de cette CCT. Le personnel n'entend en effet pas voir enterrer ses revendications légitimes.

lien site internet [SSP Trafic aérien \(http://www.ssp.ch\)](http://www.ssp.ch)

- [Comments \(0\) \(http://ssp-greve.ch/?p=56#comments\)](http://ssp-greve.ch/?p=56#comments)
- [Digg It! \(http://digg.com/submit?phase=2&url=http://ssp-greve.ch/?p=56&title=Grève à Swissport Genève\)](http://digg.com/submit?phase=2&url=http://ssp-greve.ch/?p=56&title=Grève%20à%20Swissport%20Genève)
- [Facebook \(http://www.facebook.com/share.php?u=http://ssp-greve.ch/?p=56&t=Grève à Swissport Genève\)](http://www.facebook.com/share.php?u=http://ssp-greve.ch/?p=56&t=Grève%20à%20Swissport%20Genève)

- Solidarité – signez ici ! Hier unterschreiben



[http://ssp-greve.ch/?](http://ssp-greve.ch/?page_id=2)

[page\\_id=2](http://ssp-greve.ch/?page_id=2)

- Le syndicat des services publics



[http://www.ssp](http://www.ssp-vpod.ch)

[-vpod.ch](http://www.ssp-vpod.ch)

- Contact media

Yves Mugny, secrétaire central, 076 559 67 11

[yves.mugny\(at\)vvpod-ssp.ch](mailto:yves.mugny@atvvpod-ssp.ch)  
<mailto:yves.mugny@vvpod-ssp.ch>

- Par un versement

CP 80-4895-0, mention soutien grève HUG

- Total Petition Signatures

• Solidarité avec le mouvement de grève aux Hôpitaux Universitaires de Genève HUG: Z24

- Les nouvelles du jour

[Manifestation de soutien samedi 12 novembre 2011 \(http://ssp-greve.ch/wordpress/wp-content/uploads/2011/11/TractGrèvesHUG2.pdf\)](http://ssp-greve.ch/wordpress/wp-content/uploads/2011/11/TractGrèvesHUG2.pdf)

[Info sur le droit de Grève \(http://ssp-greve.ch/wordpress/wp-content/uploads/2011/11/TractInfoDroitdeGrév\)](http://ssp-greve.ch/wordpress/wp-content/uploads/2011/11/TractInfoDroitdeGrév)

[10e jour de grève des aides-soignantes \(http://ssp-greve.ch/wordpress/wp-content/uploads/2011/10/10e\\_jour\\_soins.pdf\)](http://ssp-greve.ch/wordpress/wp-content/uploads/2011/10/10e_jour_soins.pdf)

[Résolution des TAB du 20 octobre 2011 \(http://ssp-greve.ch/wordpress/wp-content/uploads/2011/10/RésolutionTAB20.10\)](http://ssp-greve.ch/wordpress/wp-content/uploads/2011/10/RésolutionTAB20.10)

[Résolution des nettoyeuses et nettoyeurs du 20 octobre 2011 \(http://ssp-greve.ch/wordpress/wp-content/uploads/2011/10/RésolutionNettoyeurs\)](http://ssp-greve.ch/wordpress/wp-content/uploads/2011/10/RésolutionNettoyeurs)

[Les mouvements de grève aux HUG \(http://ssp-greve.ch/wordpress/wp-content/uploads/2011/10/TractInfoMouvement\)](http://ssp-greve.ch/wordpress/wp-content/uploads/2011/10/TractInfoMouvement)

[Les Transporteurs des HUG se mettent en grève \(http://ssp-greve.ch/wordpress/wp-content/uploads/2011/10/CommuniquéSSPGr\)](http://ssp-greve.ch/wordpress/wp-content/uploads/2011/10/CommuniquéSSPGr)

- **Copyright**

Copyright ssp syndicat des services publics, Genève. All Rights Reserved.

[About Arras.Theme \(http://www.arrastheme.com/\)](http://www.arrastheme.com/)



### Toute l'information en vidéo

#### Le Journal

En  
continu

17.45  
19:30

#### La Météo

tsrinfoTV

en direct

#### Suisse

#### Aéroport de Genève: Swissport toujours en grève

12.01.2010 - 16:12 - mise à jour: 28.06.2010 12:38



Le personnel réclame de meilleures conditions de travail. [Keystone]

#### Deux entreprises d'assistance au sol de l'Aéroport international de Genève ont fait grève samedi matin pour dénoncer la dégradation des conditions de travail des employés. En fin d'après-midi, seul le personnel de Swissport continuait de débrayer. Celui de Dnata a repris le travail.

Les employés de Dnata ont repris le travail après avoir obtenu en partie satisfaction. Ils ont accepté une proposition de leur employeur, a indiqué à l'ATS Yves Mugny du syndicat SSP. Cette proposition comprend une hausse des salaires, une revalorisation du travail nocturne et un engagement à négocier une CCT.

Dans la matinée, une centaine d'employés de Dnata et de Swissport encadrés par des représentants du Syndicat interprofessionnel des travailleurs (SIT) et du Syndicat des services publics (SSP) avaient crié leur colère devant l'Aéroport international de Genève (AIG), le directeur de l'AIG Robert Deillon leur ayant interdit d'entrer dans le terminal. Ce mouvement a provoqué des retards du côté des vols et une prolongation de l'attente pour récupérer les bagages.

#### Piste et tri



#### Les syndicats ont manifesté leur colère devant les entrées de l'aéroport. [DR]

La grève touche principalement les secteurs de la piste et du tri que gèrent ces deux entreprises. Le terminal des charters était le plus touché samedi matin. L'AIG craint que certains avions ne doivent partir sans les bagages des passagers.

Pour pallier le manque d'effectifs, les pompiers de l'aéroport et des employés de Swissport venus exprès de Zurich ont prêté main forte au personnel, a expliqué à l'ATS Bertrand Stämpfli, porte-parole de l'AIG. Ce premier week-end de l'an est l'un des plus chargés de l'année. Pour le porte-parole, les syndicats risquent de prendre les passagers en otage si le mouvement devait se poursuivre.

#### Une CCT pour tous

Les syndicats ont pris plusieurs initiatives avant de lancer le mouvement de grève, a expliqué Yves Mugny du SSP. Ils ont déposé une pétition à l'Office cantonal de l'inspection du travail et ont envoyé un courrier à François Longchamp, ministre de l'emploi et président du conseil d'administration de l'AIG. Ces initiatives étant restées sans réponse, les syndicats ont durci le ton.

Ils demandent que toutes les entreprises aéroportuaires soient soumises à une même convention collective de travail (CCT). Le personnel exige aussi une augmentation des salaires et une meilleure organisation du travail.

Les syndicats en veulent à la direction de l'AIG, qui selon eux, met sur pied une concurrence exacerbée entre les entreprises aéroportuaires pour casser les prix sur le dos du personnel. «Le mouvement se poursuivra tant que nous n'aurons pas obtenu satisfaction», a promis Yves Mugny ovationné par les grévistes.

ats/bri



Search

Accueil Le SSP Le Groupe Trafic Aérien Bases Légales Agenda Contact Adhérer Liens Admin

Accueil → Le Baron Noir → Dossier Grève Swissport → Dossier Grève ISS Aviation → Dossier Travail de Nuit

DOSSIER GREVE A L'AEROPORT INTERNATIONAL DE GENEVE

## Dossier Grève à l'Aéroport International de Genève

[Mardi 26 janvier 2010 - [Swissport](#)]

**Aéroport : C'est la fête après une lutte exemplaire et victorieuse.**



Mercredi matin 13 janvier 2010 les employés du tribagage et de la piste de Swiss port ont repris le travail après 10 jours de grève. Ils l'ont fait la tête haute et peuvent être fiers de la bataille qu'ils ont menée car **ils ont obtenu gain de cause sur une grande partie de leurs revendications.**

L'accord signé par le Syndicat des services publics (SSP) et l'entreprise Swissport prévoit la mise en place d'une convention collective de travail à partir du 1er janvier s'appliquant à l'ensemble du personnel de l'entreprise.

La convention collective acceptée en septembre 2009 par une organisation minoritaire à la botte de l'employeur, contre l'avis du SSP majoritaire dans ce secteur, n'apportait aucune amélioration des conditions de travail et salariale à des travailleurs qui accomplissent un travail très dur.

Dans un secteur qui ne connaît pas la crise – augmentation des activités aéroportuaires, augmentation du nombre de passagers et donc de valises à manipuler - il est scandaleux d'imposer de tels salaires et conditions de travail.

Swissport, l'ancienne société de handling de Swissair, appartient à l'espagnol Ferrovial depuis 2005. La société de capital-investissement détient aussi des entreprises de construction et de transports, principalement en Europe, pour un total de 36,2 milliards d'euros. **Swissport réalise un chiffre d'affaires de près de 2 milliards de francs dans 38 pays avec 100000 employés.** Son résultat opérationnel s'élevait à 108 millions de francs en 2008.

Après avoir épuisé toutes les voies de la négociation et des médiations, les employés du tribagage et de la piste et leur syndicat ont décidé de se mettre en grève et d'avancer un cahier de revendications comportant notamment :

1. une CCT forte,
2. une augmentation salariale pour 2010,
3. la revalorisation du travail irrégulier,
4. la suppression des pénalités financières en cas de maladie du personnel.

Ces dernières étant même une atteinte à un droit humain élémentaire : ne pas être pénalisé pour raison de santé. Toutes ces revendications étaient amplement justifiées en regard du travail pénible de ce personnel et des résultats de cette entreprise.

Le résultat de la grève est que sur tous ces points une amélioration certaine a été obtenue, à savoir:

1. une prime de 100.- CHF par mois pour tous les grévistes;
2. une augmentation salariale généralisée de 40.- CHF, sur les grilles de salaires et sur tous les salaires réels;
3. une augmentation des points « HTI » pour travail irrégulier qui passent de 2.75 CHF à 3.10 CHF (cette mesure représente une augmentation générale moyenne de 40.- CHF et d'environ 50.- CHF pour les grévistes);
4. la suppression du prélèvement des 20% de salaire les 3 premiers jours de maladie, sur présentation d'un certificat médical.

Trois mesures sur 4 touchent donc l'ensemble du personnel. Les grévistes ont gagné 190.- CHF sur les 250.- demandés. Ils ont nettement amélioré leur CCT, laquelle est désormais signée entre le seul SSP et Swissport. La leçon n'est pas nouvelle, mais force est de constater que des travailleurs et des syndicats déterminés, clairs sur les objectifs à atteindre, obtiennent **à travers la lutte et la grève des résultats importants.**

Depuis de nombreuses années l'essentiel des luttes ont été défensives, l'intérêt de la lutte des employés du tribagage et de la piste est qu'elle a été offensive. Il faut le souligner et prendre exemple pour les futures batailles à mener.

Le 2 janvier 2010 les grévistes de Swissport ont commencé leur mouvement en même temps que le personnel de

Dnata, seconde entreprise d'assistance au sol à l'aéroport. Les grévistes des deux entreprises ont ainsi affirmé la nécessité d'une CCT de branche pour mettre un terme à la concurrence déloyale que se livrent leurs employeurs pour s'arracher les marchés en rognant au final sur les conditions de travail.

Les grévistes de Dnata soutenus par le SIT et le SSP ont repris le travail le 2 janvier en fin de journée après avoir obtenu satisfaction de leurs revendications. La lutte commune pour qu'une CCT commune voie le jour va se poursuivre.

Cette lutte a aussi permis de mettre en évidence des aspects scandaleux et une **attitude anti démocratique de la part du Conseil d'Etat genevois.**

- L'aéroport est une régie publique autonome, placée sous la tutelle de l'Etat, qui se doit de veiller aux conditions de travail ; dans ce cas d'espèce sur le domaine à l'AIG. Or M. Longchamp, président du Conseil d'Etat, a donc violé la législation suisse : l'Etat est obligé de demander aux fournisseurs des marchés publics et des mandats de prestations de respecter les conditions usuelles locales de la branche. Dans ce conflit il a interdit de définir justement ces conditions usuelles à travers une CCT commune des entreprises «ground handling!» » Il a même été jusqu'à menacer d'appeler une troisième entreprise pour intensifier la concurrence.
- Comme chef de l'AIG, M. Longchamp - aux multiples casquettes - est aussi responsable d'avoir **envoyé du personnel d'un établissement public financé par l'Etat auprès d'une entreprise privée pour tenter de briser la grève.** Il a utilisé des moyens d'Etat pour soutenir unilatéralement la position d'un employeur.
- Le Conseil d'Etat a également ordonné que la police agresse violemment les grévistes et leur interdise l'accès à leur lieu de travail.
- Le Conseil d'Etat a même envoyé un haut fonctionnaire tenir des propos injurieux, publiquement, contre les travailleurs en grève, contre des militant-e-s syndicalistes et contre le SSP.

**Cette attitude est inquiétante car elle révèle clairement que les autorités politiques n'hésitent plus à se placer dans le camp de ceux qui veulent empêcher toute expression sociale et réprimer toute contestation.**

Une bataille reste donc à mener par tous les syndicats et partis politiques de gauche afin de justement rétribuer le travail et juguler la recherche effrénée du profit.



Après cette lutte importante,  
le comité de soutien organise une

## fête mercredi 10 février

à partir de 18h  
à la salle du Faubourg  
rue des Terreaux-du-Temple 4  
repas, musique, etc.

Que vous travailliez à Swissport ou ailleurs, que vous ayez participé ou non à ces jours mémorables, vous êtes toutes et tous attendu-e-s, avec femmes-maris-enfants et bagages, pour fêter cette magnifique victoire en compagnie des héros du jour: les grévistes!

Repas, musique et gueulophone... (histoire de ne pas perdre les bonnes habitudes).

Merci de confirmer votre présence par retour de mail ([y.mugny@sspge.ch](mailto:y.mugny@sspge.ch)).

### Tract du SSP du Mardi 26 janvier 2010

Téléchargez le tract du SSP du mardi 26 janvier, décrivant les revendications obtenues et vous invitant à la fête du mercredi 10 février 2010.

- [Tract du SSP du mardi 26 janvier 2010](#)

#### Téléchargements



[Télécharger le Diaporama des photos de la grève](#)



[Télécharger le Diaporama des vidéos de la grève](#)



[Télécharger le MP3 "Tous Ensemble I"](#)

Vidéos (Cliquer pour ouvrir)



Photos (Cliquer pour ouvrir)



Liens Vidéo (Cliquer pour ouvrir)



Dossiers de Presse (Cliquer pour ouvrir)



 [Revue de Presse \(Cliquer pour ouvrir\)](#)

 [L'historique complet \(Cliquer pour ouvrir\)](#)



[\[SSP TRAFIC AERIEN\]](#) - [\[AIG\]](#) - [\[Avireal\]](#) - [\[Dnata\]](#) - [\[Gate Gourmet\]](#) - [\[ISS\]](#) - [\[Skyguide\]](#) - [\[SR Technics\]](#) - [\[Swissport\]](#) - [\[Easyjet\]](#)  
- [\[Darwin\]](#)

© SSP groupe Trafic Aérien Genève 2009-2011 / Dernière mise à jour : 05 octobre 2011  
Site créé par [EZWebsite.ch](#) (contacter le [webmaster](#)) / [administrator](#)



Hosted by  
**WEBCREATIF NETWORK**

**WEBCREATIF NETWORK**  
50GB DISQUE - 500 ADRESSES MAILS  
PHP5,MYSQL5 - WEBMAIL - CONSOLE

**160.-**  
ANNEE

Nouvelle grève à l'aéroport de Genève dès le 1er juillet?

Page 1 sur 1

Publié par 24 heures (<http://www.24heures.ch>)[Home](#) > Content

## Nouvelle grève à l'aéroport de Genève dès le 1er juillet?

**MOBILISATION** | Après les bagagistes de Swissport en décembre, ce sont les nettoyeurs de ISS Aviation SA qui pourraient se mettre en grève début juillet.



© Laurent Guiraud | Aéroport de Genève

ISABEL JAN-HESS | 14.05.2010 | 16:20

C'est en tout cas ce qu'a annoncé le secrétaire syndical du SSP Yves Mugny sur *Radio Cité*, ce matin. «L'entreprise veut dénoncer la convention collective au 30 juin et baisser, entre autres les salaires des auxiliaires». Selon le syndicaliste, ce sont deux tiers des 150 employés qui n'auraient pas de contrats fixes. «Nous demandons simplement le respect des droits du personnel.»

Si aucun accord n'est trouvé d'ici le premier juillet, ce préavis de grève, voté par les employés, pourrait perturber les premiers départs en vacances. Contactés, les responsables de la société ISS sont injoignables.

### Suisse

Source URL (Extrait le 29.11.2011 - 23:49): <http://www.24heures.ch/nouvelle-grève-aeroport-geneve-juillet-2010-05-14>

Soutenue par ses salariés, ISS Aviation dénonce les exigences irréalistes du SSP (hau... Page 1 sur 5

- [Accueil](#)
- [A propos de Rochat & Partners](#)
- [About Rochat & Partners](#)

## Soutenue par ses salariés, ISS Aviation dénonce les exigences irréalistes du SSP (hausse de salaire de 30%)



La direction d'ISS Aviation est heureuse de confirmer que la grande majorité de ses collaboratrices et collaborateurs n'adhère ni aux revendications irréaliste de M. Yves Mugny, secrétaire du syndicat SSP, ni à ses menaces de grève.

En effet, comme elle l'avait annoncé le 22 juin, après la violation par le syndicat SSP de l'interdiction de médiatisation imposée par la Chambre des Relations Collectives du Travail, ISS Aviation a proposé à ses collaboratrices et collaborateurs de signer un contrat individuel.

A ce jour, sur un effectif total de 135 personnes, 105 ont déjà signé leur contrat individuel. Compte tenu des collaboratrices et collaborateurs absents pour raison de vacances, maladie ou congé de maternité, il ne reste que 20 salariés à n'avoir pas encore signé ce contrat individuel.

Devant encore se renforcer ces prochains jours, ce résultat est un clair désaveu du syndicat SSP et de son secrétaire, qui semblent poursuivre d'autres objectifs que de défendre les véritables intérêts des salariés d'ISS Aviation.

Pour leur part, les signataires ont bien compris que – en dépit d'informations trompeuses du SSP – leur contrat individuel garantit pleinement leurs conditions de travail (qui sont les meilleures de la branche) et, pour un grand nombre d'entre eux, améliore leur salaire de 5% à 10%.

Par ailleurs, choqués qu'un syndicat puisse lancer des menaces de grève en leur nom, alors même que les majorités des différentes assemblées ont rejeté cette éventualité, un groupe de salariés d'ISS Aviation fait – spontanément – circuler une pétition contre toute grève. Cette pétition a déjà réuni plus de 50 signatures.

M. Mugny et le syndicat SSP, eux, s'enferment dans une attitude autiste. Ils continuent d'exiger des augmentations de salaires de l'ordre de 30%, afin d'aligner tous les salaires sur ceux des anciens salariés de Swissair (puis, probablement, faire appliquer ces mêmes salaires de référence à toutes les entreprises de l'Aéroport de Genève).

Face à cette exigence, le problème est malheureusement simple. Les salaires mensuels acquis par les anciens de Swissair sont supérieurs de 38% à ceux de la convention collective du nettoyage.

Soutenue par ses salariés, ISS Aviation dénonce les exigences irréalistes du SSP (hau... Page 2 sur 5

En conséquence, **adapter tous les salaires d'ISS Aviation Genève aux conditions exigées par le syndicat SSP coûterait de l'ordre de deux fois le bénéfice annuel net de l'entreprise...**

Entretien des meilleures relations avec les syndicats des autres cantons, le Groupe ISS n'a jamais été confronté à une telle absence de perception de l'intérêt général, ni à un tel déni des réalités.

En effet, il est parfaitement illusoire de penser, comme le prétend M. Mugny, que les entreprises clientes d'ISS Aviation – notamment des compagnies aériennes dont beaucoup se battent pour leur survie – puissent accepter la moindre hausse de tarifs...

Pour conserver ses contrats et maintenir les emplois, ISS Aviation Genève a déjà dû consentir à une baisse de ses prix de 7% au 1er janvier 2007, suivie d'une baisse de 4,5% en juillet 2008. Durant la même période, ISS Aviation Genève a haussé ou indexé les salaires versés à ses salariés de 6%. Pour l'entreprise, si l'on veut maintenir ses emplois à Genève, il n'y a donc plus aucune marge de négociation.

ISS Aviation reste assurément ouverte au dialogue avec les syndicats, comme le Groupe ISS l'est dans tous les autres cantons suisses, mais regrette qu'une obstination syndicale ne tenant aucun compte des réalités économiques puisse, le cas échéant, porter préjudice aux voyageurs de l'Aéroport.

Dans cet esprit, ISS Aviation Genève a pris des dispositions pour assurer, avec l'appui de la grande majorité de ses salariés, toutes les mesures utiles pour assurer son service aux compagnies aériennes desservant l'Aéroport de Genève et éviter les désagréments le syndicat SSP voudrait infliger aux vacanciers.

Par ailleurs, ISS Aviation Genève a dénoncé M. Mugny auprès de la Chambre des Relations Collectives du Travail (CRCT), se plaignant de la violation par celui-ci de ses obligations légales, soit l'interdiction de médiatisation d'un conflit en cours de procédure de conciliation. Un tel comportement est passible de l'amende prévue par l'art. 12 LCRCT.

**Annexe** : tableau des conditions offertes par les contrats individuels d'ISS Aviation

**Contacts presse** :

Claude-Olivier Rochat, Rochat & Partners, tél. 022 786.54.55, [crochat@rochat-pr.ch](mailto:crochat@rochat-pr.ch)

**Collaborateur/collaboratrice avec un salaire mensuel**

Dès le 1er juillet 2010 :

Aucun changement

Les acquis actuels sont garantis

Indemnité pour années de service

Indemnité pour années de naissance

Les assurances pour perte de gain maladie / accident / maternité inchangées

**Collaborateur/collaboratrice Auxiliaire allant bénéficier d'un contrat de travail avec salaire mensuel**

 Follow

Soutenue par ses salariés, ISS Aviation dénonce les exigences irréalistes du SSP (hau... Page 3 sur 5

Dès le 1er juillet 2010 :

Augmentation du salaire annuel entre 2,9% et 6,5% (en fonction de l'ancienneté)

9 jours fériés payés

5 semaines de vacances dès 45 ans

Prime de jubilé de service 10, 20, 30, 40 ans (au lieu de 20 ans uniquement)

Compensation en temps des heures de nuit (pour 72h00 de nuit = 8h00 de congé), en plus de l'indemnité de nuit

Prime de naissance CHF 500.–

Participation aux frais de nettoyage de l'uniforme

Et d'autres améliorations

### **Collaborateur/collaboratrice Auxiliaire au bénéfice d'un contrat de travail avec un salaire horaire**

Dès le 1er juillet 2010 :

Salaire horaire augmenté à CHF 21,40 (y compris 13ème salaire)

5 semaines de vacances dès 45 ans (indemnité VAC de 10.64%) au lieu de 4 semaines (indemnité VAC de 8.33%) uniquement

Prime de jubilé de service 10, 20, 30, 40 ans au lieu de 20 ans uniquement

Prime de naissance CHF 500.—

Assurance perte de gain maladie/accident/maternité dès le 3ème jour à 80%

---

Soyez le premier à aimer ce post.

Cette entrée a été publiée le Mercredi 30 juin 2010 à 3:45 , et rangée dans [Uncategorized](#). Vous pouvez suivre toutes les réponses à cet article via le flux [RSS 2.0](#). Vous pouvez [laisser un commentaire](#) ou [un rétrolien](#) depuis votre site.

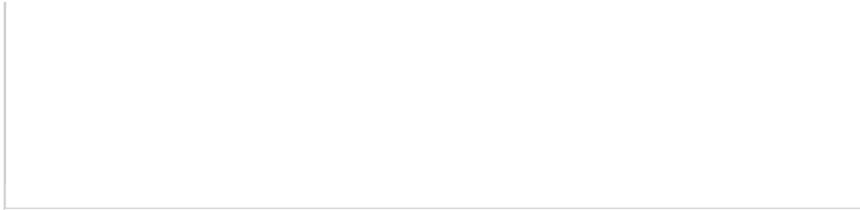
### **Navigation des articles**

[« Previous Post](#)[Next Post »](#)

### **Répondre**

Entrez ici votre commentaire...

 Follow



Fill in your details below or click an icon to log in:



Email (obligatoire)

(Non publiée)

Nom (obligatoire)

Site web

Avertissez-moi par email des nouveaux commentaires.

Laisser un commentaire

## • Blogroll

- [Rochat](#)

## • Site web

- [Rochat & Partners](#) Agence indépendante, fondée en 1990, spécialisée dans la conception et la mise en oeuvre de programmes de communication

## • Twitter

- [Rochat & Partners sur Twitter](#)

## • Domaine d'expertise

- [Biotech](#)
- [Finance](#)
- [Horlogerie](#)
- [Immobilier](#)
- [IT](#)
- [Relations publiques](#)
- [Uncategorized](#)

## • Archives

- [novembre 2011](#)
- [octobre 2011](#)

Follow

- [septembre 2011](#)
- [août 2011](#)
- [juillet 2011](#)
- [juin 2011](#)
- [mai 2011](#)
- [avril 2011](#)
- [mars 2011](#)
- [février 2011](#)
- [janvier 2011](#)
- [décembre 2010](#)
- [novembre 2010](#)
- [octobre 2010](#)
- [septembre 2010](#)
- [août 2010](#)
- [juillet 2010](#)
- [juin 2010](#)
- [mai 2010](#)
- [avril 2010](#)
- [mars 2010](#)
- [janvier 2010](#)
- [décembre 2009](#)
- [novembre 2009](#)
- [octobre 2009](#)
- [septembre 2009](#)
- [août 2009](#)
- [juillet 2009](#)
- [juin 2009](#)
- [mai 2009](#)

Thème : Contempt par [Vault9](#).  
[Bloguez sur WordPress.com](#).

↵

 Follow

Publié par Tribune de Genève (<http://www.tdg.ch>)

[Home](#) > [Content](#)

## Les nettoyeurs d'avions en grève à Genève

**AÉROPORT** | ISS Aviation fait grève. Selon l'aéroport, le trafic aérien ne sera pas touché.



© Olivier Vogelsang | Selon l'aéroport, le trafic aérien ne devrait pas être perturbé par la grève.

ATS | 09.07.2010 | 11:27

Une petite dizaine d'employés d'ISS Aviation sur un total de 135 se sont mis en grève vendredi à l'Aéroport international de Genève pour exiger le maintien et le respect de leurs CCT. L'entreprise dénonce une manipulation syndicale. Le bras de fer est engagé.

Les employés grévistes entourés par des militants du Syndicat des services publics (SSP) ont déposé devant le hall de départ de l'aérogare des dizaines de sacs poubelle estampillés ISS. Cette entreprise est chargée de nettoyer les avions, purger les toilettes ou de transporter le personnel de Swissport.

Selon Stefan Giger, secrétaire général SSP, une trentaine d'employés d'ISS Aviation ont voté la grève. Mais vendredi, l'humeur était plutôt à la déception du côté des grévistes. Beaucoup de collègues ont peur, ils n'osent pas défendre leurs droits, a expliqué Clément, un jeune auxiliaire.

Sa collègue Lise, 54 ans, parle de résignation. Les employés sont tout simplement contents d'avoir un boulot, constate-t-elle. Dans l'attente d'un soutien plus important, les quelques grévistes ont fait entendre leur voix et annoncent déjà d'autres actions pour ce week-end.

### «Manipulation syndicale»

Ce mouvement est fermement condamné par ISS Aviation. «Cette grève n'est pas celle des employés, mais une triste comédie syndicale», indique la société. Et de souligner que seuls douze salariés sur un total de 135 n'ont pas encore signé leur contrat individuel. Ces contrats garantissent leurs conditions de travail et améliore leur salaire de 5 à 10%, assure ISS Aviation.

Faux, rétorque le SSP qui exige le maintien et le respect des conventions collectives de travail (CCT) dénoncées fin juin par ISS Aviation. Le personnel est soumis à des contrats individuels à des conditions nettement inférieures à celles des CCT, sauf pour les employés mensualisés, estime le syndicat. Et d'évoquer des baisses de salaires allant jusqu'à 1300 francs de moins par mois.

La Chambre des relations collectives de travail (CRCT) ainsi que les Prud'hommes ont été saisis. Les employés attendent les décisions de juges. Voyageurs pas touchés

Cette mobilisation n'aura aucune implication sur les opérations de l'AIG, assure son porte-parole Bertrand Stämpfli. Ce week-end de forte affluence en raison des départs en vacances ne devrait donc pas être perturbé.

D'autant plus que des dispositions ont été prises pour pallier un éventuel manque de personnel d'ISS Aviation qui emploie plus de 10'000 collaborateurs. Cette société possède 32 filiales sur le territoire suisse.

### Actu

Source URL (Extrait le 29.11.2011 - 23:54): <http://www.tdg.ch/geneve/actu/nettoyeurs-avions-greve-geneve-2010-07-09>

Publié par Tribune de Genève (<http://www.tdg.ch>)

[Home](#) > [Content](#)

## Cointrin: la grève des nettoyeurs s'éternise

**AÉROPORT** | La grève chez ISS Aviation est en passe de devenir l'une des plus longues de ces dernières années. Comment le mouvement a-t-il démarré? Quelle issue peut-on attendre? Anatomie d'un conflit. Accusé par le syndicat de faire pression sur les coûts des entreprises, l'aéroport dément.



© Aline Grolev | A Cointrin, la grève des employés de l'entreprise de nettoyage des avions ISS Aviation est bien réelle mais les passagers ne sont pas touchés, car le service continue à assurer la propreté des appareils.

MARC BRETTON ET ANTOINE GROSJEAN | 09.08.2010 | 00:01

Le conflit entre l'entreprise de nettoyage des avions ISS Aviation et le Syndicat des services publics (SSP) s'éternise. Lancé le 9 juillet, ce mouvement de grève est en passe de devenir l'un des plus longs de ces dernières années.

Il met aux prises d'une part le SSP à ISS et de l'autre le syndicat à l'Aéroport International de Genève (AIG), dont le président n'est autre que le conseiller d'Etat François Longchamp.

### Physionomie du champ de bataille

Le 30 juin, les deux conventions collectives de travail (CCT) d'ISS Aviation tombent suite à leur dénonciation par la direction. L'une des CCT, héritée de la reprise des activités de Swissair, couvrait le personnel stable de l'entreprise, soit 35 nettoyeurs. La

majorité du personnel, 85 personnes, était, elle, payée à l'heure et bénéficiait de conditions moins favorables fixées par l'autre convention.

A la fin de l'année 2009, des négociations s'engagent pour le renouvellement des CCT. Le syndicat cherche à obtenir une diminution du nombre d'employés à l'heure. La CCT du personnel mensualisé ne stipule-t-elle pas que ceux qui atteignent 50% de taux d'occupation doivent basculer dans cette convention? En parallèle, des employés payés à l'heure déposent plainte aux Prud'hommes.

Se disant prête à mensualiser les employés travaillant plus de vingt heures par semaine, ISS refuse cependant de le faire selon les conditions revendiquées par le syndicat. D'après la direction, cela représenterait une «hausse de 30% des salaires», soit «deux fois son bénéfice annuel». Elle dénonce donc les conventions.

Suite à la dénonciation, l'entreprise propose de nouveaux contrats de travail, individuels. Les anciens stables, 35 personnes, voient leurs conditions garanties. Et 63 anciens auxiliaires sont mensualisés. «Pour eux, la stabilisation augmente les salaires annuels», assure Peter Kuhn, le directeur d'ISS.

Selon ISS, ces propositions dépassent de 10 à 18% la convention collective cantonale du secteur du nettoyage. De son côté, le SSP dénonce «un dumping salarial». Et réclame l'application de l'ancienne CCT des stables à tout le monde. Qui a raison? Sur le constat, les deux.

D'une part, les nouveaux salaires sont bien stables ou supérieurs aux anciens, mais dans la durée, «l'abrogation de la grille salariale de la CCT des fixes ampute de 30% le salaire maximum d'un employé», assure Stefan Giger, secrétaire central du SSP. Ces conditions s'appliqueront aussi aux nouveaux engagés.

### **Cointrin mis en cause**

Mais la demande syndicale est-elle réaliste? Comment défendre des hausses salariales massives alors que l'entreprise a dû baisser ses tarifs en 2007 et 2008? «Notre travail consiste à «faire respecter les conventions existantes», souligne Stefan Giger. Mais la cause des difficultés d'ISS serait aussi à chercher ailleurs: «ISS est sous-traitante de Swissport, qui la met sous pression. Swissport est elle-même mise sous pression par la direction de l'AIG.»

Une accusation que l'aéroport dément. De son côté, François Longchamp est régulièrement la cible de critiques dans les milieux politiques, y compris à droite, pour sa double casquette de conseiller d'Etat et de président de l'aéroport.

### Actu

**Source URL (Extrait le 29.11.2011 - 23:57):** <http://www.tdg.ch/geneve/actu/cointrin-greve-nettoyeurs-eternise-2010-08-08>



USS Union syndicale suisse

[www.uss.ch](http://www.uss.ch)

## Grève chez ISS à l'aéroport de Genève

### **Le nouveau truc de l'entreprise**

*Depuis près de trois mois, le personnel de l'entreprise de nettoyage d'avions ISS est en grève à l'aéroport de Genève, une grève menée contre d'énormes baisses de salaire. Aujourd'hui, l'entreprise essaie de contourner le Syndicat suisse des services publics, le ssp. Une manœuvre on ne peut plus transparente.*

Ewald Ackermann, rédacteur de l'USS/fq

Ce sont bien 10 % du personnel d'ISS, une entreprise internationale aux dimensions gigantesques, qui sont en grève à Genève. ISS veut en effet baisser les salaires des personnes qui nettoient les avions, parfois de plus de 1000 francs par mois ; et cela, pour des salaires qui se situent entre 3500 et 4800 francs au maximum et que l'entreprise est même allée jusqu'à qualifier de... « luxueux » !

Les grévistes et leur syndicat, le ssp – il a conclu avec ISS une CCT dénoncée en juin par l'entreprise qui l'a remplacée par des contrats individuels avec des salaires fortement revus à la baisse – auraient réussi depuis longtemps déjà à s'imposer s'ils avaient pu mobiliser plus de membres du personnel d'ISS. Mais la peur de perdre sa place et les manœuvres d'intimidation de l'entreprise ne l'ont pas permis. C'est une honte pour une entreprise mondiale qui se présente sur papier glacé comme progressiste. Mais on note aussi un effet collatéral positif de la grève : entre temps, quelques villes qui recourent habituellement aux services d'ISS ont décidé de reconsidérer leur collaboration avec cette dernière en fonction de l'issue de la grève...

Pour faire plier les grévistes, ISS a déjà utilisé quelques trucs. Le dernier en date : une pseudo-convention collective de travail (CCT) conclue avec l'association PUSH et prévoyant une fourchette de salaires allant de 3500 à 3800 francs, alors que celle de la CCT signée avec le ssp allait de 3650 à 4850 francs. C'est tout vu.

Mais PUSH est-elle apte à conclure une CCT ? Le ssp et l'USS répondent NON ! Avant la grève, cette association ne comptait aucun membre travaillant chez ISS... Et elle n'est pas non plus en mesure de rester indépendante par rapport à la partie patronale, comme le demande le droit collectif du travail. De fait, son adresse est bien souvent celle de l'employeur. La manœuvre d'ISS consistant à conclure cette CCT bidon fortement défavorable au personnel est plus que transparente.

24 septembre 2010

uss-infos 13 / 2010

> Se connecter> Accueil du site> Plan du site> Rechercher  
Accueil > Composantes > SSP/VPOD - GE > Conflit ISS

## 110 jours de grève, et alors ?

### ISS : un conflit qui pose des jalons

mardi 26 octobre 2010 par [information fournie par la composante](#)

Certains croient encore que cette grève est un phénomène unique qui leur est étranger. C'est faux. Bien que la plupart ne s'en rendent pas encore compte, il s'agit d'un combat qui concerne déjà tout l'aéroport, et sans doute plus encore. Explications.

### Les employeurs se coordonnent

Vous travaillez dans une autre entreprise de l'aéroport et croyez peut-être encore naïvement que le conflit d'ISS ne vous regarde pas. Ce n'est pas l'avis des employeurs. Avant la grève de Swissport, les employeurs étaient encore relativement désarmés face au syndicat. Ils n'avaient le plus souvent pas d'avocat, travaillaient en solo et communiquaient à la bonne franquette. Le SSP les a forcés à se professionnaliser.

### Mêmes avocats

Tout d'abord et pour faire réponse aux problèmes que le syndicat leur posait, ils ont commencé par prendre des avocats. Mais ce qui est amusant, c'est qu'ils ont pratiquement tous les mêmes. En gros, 2 cabinets se partagent le « gâteau » de l'aéroport. Dnata, easyJet et Swissport sont dans la même étude. Baboo, Gate Gourmet et ISS sont dans une autre. L'AIG a son propre service juridique intégré.

### « Cafés RH »

La grève de Swissport et Dnata a également été suivie par des « cafés RH » organisés par les directions des ressources humaines de Swissport et Dnata, mais à destination de tous les responsables de l'aéroport. On a vu débarquer à la 1ère séance tout le gotha du tarmac, ravi de s'allier pour battre en brèche les revendications de tout poil.

### Conflit ISS : nouvel le donne

Avec la grève à ISS, on passe un cran plus loin. Pour la 1ère fois, une entreprise fait appel à une agence de communication pour gagner la grève. Ils ont retenu du conflit de Swissport que la médiatisation est un outil. Du coup, là aussi ils tentent de se professionnaliser. Et l'exemple a déjà fait des émules. 2 autres entreprises du tarmac sont déjà devenues clientes de la même agence de communication.

### Conclusion

Il n'y a que des employés pour penser encore qu'une grève dans une autre entreprise de l'aéroport ne les concerne pas. Les employeurs, eux, ont bien compris que leur union et la désunion des personnels faisaient leur force et notre faiblesse. Vous voulez un exemple ? A la 1ère séance de négociation que le SSP vient d'avoir à Gate Gourmet, l'employeur a utilisé mot pour mot le discours d'ISS fait par leur agence commune de communication. Alors, à quand la réponse logique à cette agression en règle, soit l'union des employés face à l'agression organisée des employeurs.



**swissinfo.ch**

L'ACTUALITÉ SUISSE DANS LE MONDE

08. novembre 2010 - 17:06

## Genève: fin de la grève pour les 13 employés d'ISS Aviation

Genève - La grève chez ISS Aviation à Genève est terminée, a annoncé lundi la direction de l'entreprise. Le mouvement, entamé début juillet, aura duré quatre mois et aura été suivi par 13 des 135 employés que compte la société de nettoyage d'avions.

Un accord a été trouvé avec le syndicat des services publics (SSP), a indiqué ISS Aviation dans un communiqué. Le SSP a accepté de signer la convention collective de travail (CCT) que l'entreprise a négociée avec le syndicat PUSH pour 2011. En échange, il a obtenu une révision de la grille des salaires pour 2012.

Cette révision profitera "à une grande partie" des employés, a précisé ISS Aviation. La fin du conflit entraîne le retrait de la plainte qu'avait déposée la société contre la Communauté genevoise d'action syndicale (CGAS). En parallèle, le SSP met un terme aux procédures judiciaires qu'il avait lancées contre le syndicat PUSH.

**URL de cet article**

[http://www.swissinfo.ch/fre/nouvelles\\_agence/international/Genève:\\_fin\\_de\\_la\\_greve\\_pour\\_les\\_13\\_employes\\_dISS\\_Aviation.html?cid=28739034](http://www.swissinfo.ch/fre/nouvelles_agence/international/Genève:_fin_de_la_greve_pour_les_13_employes_dISS_Aviation.html?cid=28739034)

---

[Fermer la fenêtre](#)