

Date de dépôt : 6 janvier 2014

Rapport

de la Commission de l'économie chargée d'étudier le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la gestion de l'Aéroport international de Genève pour l'exercice 2012

Rapport de majorité de M. Gabriel Barrillier (page 1)

Rapport de minorité de M. Roger Deneys (page 33)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Gabriel Barrillier

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission de l'économie a examiné ce rapport au cours des séances des 14 et 28 octobre et du 4 novembre 2013 sous la présidence des députés MM. Edouard Cuendet et Roger Deneys. Le procès-verbal a été tenu avec rigueur par M. Hubert Demain. Qu'il en soit vivement remercié.

Présentation du rapport par M. Robert Deillon, directeur général de l'aéroport

L'année 2012 a été excellente du point de vue financier et opérationnel avec de nombreuses innovations et améliorations du site aéroportuaire, le tout débouchant sur un résultat de 66,5 millions de francs, dont 50 % sont reversés au budget général du canton. Cointrin accueille 54 compagnies et dessert 124 destinations avec une hausse du nombre de passagers de 6 % et du fret de 3 %. A signaler l'amélioration de la desserte long-courrier, dont Pékin avec Air China. Les investissements ont atteint 100 millions (nouvelle station de dégivrage, station d'approvisionnement en carburant, nouveaux

guichets d'enregistrement, et...). En matière de protection de l'environnement 6 millions ont été consacrés à la réduction des nuisances et 282 panneaux solaires et thermiques ont été installés en collaboration avec le CERN et une entreprise genevoise.

Aux questions d'un député (UDC), il précise que l'aéroport emprunte à un taux fixe sur 10 ans de l'ordre de 2,5 % sans caution de l'Etat, mais sur les seuls fonds propres constitués de la part du bénéfice non distribuée et que la capacité maximale de l'endettement est estimée entre 4 et 500 millions de francs. L'activité de l'aéroclub génère une part infime des mouvements sur le site, contrairement à l'aviation d'affaires avec ses 25 000 mouvements qui situent Genève au second rang après Le Bourget. L'aéroport ne dispose que d'une seule piste en dur, la seconde étant engazonnée et permettant en principe le double décollage, à ceci près qu'elle se situe à 250 m de la piste principale, au lieu des 750 m requis par la législation internationale. Les décollages distincts obligent au respect d'un battement de trois minutes impossible à observer aux heures d'intense activité sur le site. L'aviation de ligne est prioritaire sur toutes les autres activités aériennes, l'aéroclub se situant en dernier sur la liste des priorités. La réalisation de l'aile EST fait l'objet de 13 oppositions dont 12 portent sur le développement du trafic que le nouveau bâtiment pourrait générer, ce qui est erroné puisqu'il n'est pas prévu de créer de nouvelles places de stationnement pour les avions. Les seuls changements portent sur l'accueil adéquat des gros porteurs qui assurent les long-courriers et dont les installations datant de 1974 sont vétustes. L'attrait de Cointrin dépend en grande partie de cette modernisation qui, si elle est reportée, avantagera Kloten ou Lyon au détriment de Genève, ville internationale.

Un commissaire (S) regrette que le rapport de gestion n'inclue pas un volet social et qu'il soit en particulier muet au sujet des relations du travail des entreprises actives sur le site aéroportuaire. Il mentionne spécifiquement le cas de GATEGOURMET. Le directeur général précise d'emblée que les éléments de concurrence sont prédominant via les compagnies aériennes qui déterminent les prix pratiqués par les agents d'assistance. Par ailleurs, le rapport ne porte que sur l'entreprise « Genève Aéroport International » et pas sur les 150 entreprises présentes sur le site. L'AIG doit offrir un choix entre les entreprises de services avec au minimum deux entreprises d'assistance et deux entreprises de catering. Il note que les conditions de travail sont correctes et que les personnels, avec une variation de + 10 % à + 15 % ne sont pas exposés à des situations de dumping salarial. Toute activité de concession accordée par l'AIG impose que les mandataires respectent une convention collective de travail et, à défaut, les usages en vigueur dans le

métier concerné. Plus précisément une convention-cadre va être appliquée dès le 1^{er} janvier 2014 par les sociétés actives dans le traitement des bagages et GATEGOURMET appliquera aussi dès cette date la CCT de la restauration négociée avec la SSP/VPOD, tout comme à Zurich. L'aéroport n'entend pas s'immiscer dans ces négociations, ce n'est pas son rôle.

A un commissaire (Ve), il est précisé que Cointrin sous-traite surtout des tâches de sûreté et de nettoyage et que l'AIG perçoit quelques revenus non aéronautiques, par exemple un petit pourcentage en proportion du carburant vendu.

Audition de M. Mike Gerard, président de l'Association des Riverains de l'Aéroport de Genève (ARAG)

De manière générale le représentant de cette association, qui compte environ 150 membres individuels ainsi que quelques communes riveraines, se montre très critique à l'égard des organes de direction de l'AIG à qui il reproche leur manque d'écoute et de transparence, n'hésitant pas à parler d'omerta... Le fonctionnement et l'assiduité à la commission de l'environnement (anciennement commission consultative contre les nuisances du transport aérien CCLNTA) ne sont à son avis pas satisfaisants. Plus concrètement, il conteste certains chiffres et appréciations du rapport concernant les mouvements sur les lignes à fortes nuisances dont il estime la hausse à 36 % et sur l'accent mis sur le développement des vols long-courriers alors que la majorité des mouvements consistent en des vols continentaux de courte distance, comme par exemple Genève-Paris au détriment d'autres moyens de transport plus respectueux de l'environnement (train). L'ARAG ne conteste pas les résultats opérationnels positifs de l'année sous revue mais craint une détérioration à l'avenir. Les riverains souhaiteraient disposer d'une plus grande visibilité sur l'avenir à long terme (vols, passagers, infrastructures, nouveau terminal, plan des affaires, etc.). Le président de l'ARAG souligne que son association entend essentiellement lutter contre les nuisances engendrées par l'aviation et que, à ce titre, les riverains craignent une augmentation des mouvements avec la mise en service de l'aile EST, même s'il s'agira surtout des long-courriers moins bruyants que les vols à bas prix (low cost) qui devraient logiquement se stabiliser, voire diminuer compte tenu de la piste unique de Cointrin (cf. annexe 1).

Audition de M. Henri-Pierre Müllner, responsable du syndicat PUSH pour la Suisse romande

Il relève d'emblée que les excellentes performances de l'AIG dans tous les domaines comportent une face cachée défavorable aux employés du site, notamment en matière de sécurité, pour les parkings, pour la station de dégivrage et plus généralement pour les conditions de travail (cf. annexe 2). Plusieurs prestations de soutien ont été reprises (tri-bagages) ou sont sous-traitées, notamment la station de dégivrage, à des conditions inférieures aux usages en passe d'être appliqués (un salaire horaire de 15,50 à 16,50 livres sterling logement compris est articulé). Au final, il dénonce une accumulation d'éléments qui exercent une forte pression sur les sociétés d'assistance, ce qui se répercute sur les conditions de travail et de salaire des personnels concernés. A ce sujet, le représentant de PUSH confirme que le constat et l'officialisation des usages est en cours de concrétisation avec le soutien actif de l'OCIRT lequel sera amené à jouer un rôle plus actif dans le contrôle des salaires et des conditions de travail dans ce secteur d'activité aéroportuaire. PUSH compte 250 membres dont une centaine d'adhérents nouveaux durant la dernière année. Il est devenu un interlocuteur reconnu des employeurs. En dépit de la complexité de l'organisation au sol des prestations que doit garantir l'AIG aux compagnies d'aviation dans un marché hyper-concurrentiel le représentant de ce syndicat estime que les autorités aéroportuaires devraient obtenir la garantie que les prestataires de services ne puissent pas descendre en dessous d'un certain seuil salarial et social.

Audition de M. Simon Descombes du SIT et de MM. Marc Schneeberger et Yves Mugny du SSP-VPOD (cf. annexe 3)

M. Mugny évoque d'emblée les circonstances et les raisons ayant conduit au conflit à propos de l'entreprise GATEGOURMET qui défraie la chronique depuis plusieurs mois. La conciliation devant la CRCT ayant échoué et la procédure d'arbitrage n'ayant pas abouti s'en est suivi un licenciement collectif. Il confirme cependant l'officialisation des usages, tout en regrettant la politique de l'AIG consistant selon lui « à ne pas intervenir malgré des tensions évidentes, mais aussi à tout mettre en œuvre pour faciliter une concurrence acharnée entre les opérateurs ». M. Descombes déplore que le développement de l'aéroport – notamment par les compagnies à bas prix – se fasse au détriment des personnels d'accueil alors que la loi précise que l'AIG doit veiller aux intérêts sociaux par le biais des concessions commerciales et aéronautiques. Les usages de l'assistance au sol édictés grâce à l'intervention tripartite du Conseil de surveillance du marché de l'emploi (CSME) sont heureusement entrés en vigueur le 1^{er} novembre 2013. Il regrette que ces

usages n'aient pas encore été étendus dans le domaine du nettoyage des avions, du catering, du ravitaillement en carburant et que l'on utilise de manière peu adéquate la CCT de l'hôtellerie-restauration dans le cas de GATEGOURMET. Il estime qu'AIG devrait adopter une « une attitude plus pro-active en participant à la définition des usages sur son périmètre de gouvernance » et souhaite qu'à l'avenir le rapport du Conseil d'Etat aborde cet aspect de la gestion de cette infrastructure importante pour Genève et sa région, dans l'intérêt général bien compris. Pour le reste les deux représentants du syndicat mentionne le dépôt d'une pétition (P 1784) signée par 50 % du personnel dénonçant la péjoration des conditions sociales à Cointrin.

Audition de M. Pierre Germain, directeur finances, commercial et développement, et de M^{me} Christine Widmann, responsable des affaires juridiques de l'AIG, en réponse aux questions des commissaires sur divers points relatifs à la gestion de l'aéroport

Aspects environnementaux (soucis des commissaires socialistes et des Verts) en particulier le changement de dénomination de la commission de consultation :

Les aspects environnementaux constituent une préoccupation constante et attentive des responsables de l'AIG et font l'objet d'un rapport distinct des évolutions en matière d'émissions de gaz et de bruit... Toutes les informations sont accessibles sur le site de l'aéroport et communiquées à la commission consultative qui recevra à l'avenir la totalité des données disponibles. Le changement de dénomination de cette commission avait pour objectif d'englober le traitement de l'ensemble des nuisances (au travers des diverses taxes respectives) et pas seulement celles centrées sur les nuisances sonores.

Pressions sur les entreprises de services au sol et par répercussion sur les conditions de travail et de salaire des personnels concernés et changements de sous-traitants :

Contrairement à certaines affirmations suspectant l'AIG de tolérer, voire même de stimuler une concurrence néfaste pour les employés, il est clairement affirmé que l'aéroport intervient comme facteur de modération pour faire respecter la réglementation applicable aux travailleurs et des conditions applicables dans le cadre des contrats de concession qui ont précisément pour objectif de prévenir la sous-enchère salariale dans les secteurs du catering, des passagers au sol en passant par le tri-bagages. Ces conditions sont contraignantes pour toutes les prestations. Quant à la

facturation des services et autres prestations par AIG (traitement des bagages et autres prestations vitales pour un aéroport), elle est effectuée sur la base des dépenses effectives, sans toujours pouvoir couvrir la totalité des coûts engendrés par de tels services. En moyenne européenne, la taxe pour les bagages se situe par comparaison plutôt au bas du classement européen. Cette taxe est identique pour l'ensemble des prestataires. Toutes les autres taxes et fournitures sont identiques pour tous les opérateurs, fixées avec leur accord et sans obligation d'utilisation (couverture WI-FI, taxe d'affichage, etc.). Il est précisé que les prestations sous licence ou concession ne libèrent pas les bénéficiaires de respecter le droit du travail et les usages en vigueur à Genève.

Débat et conclusions de la commission

Un commissaire (PLR) relève qu'il s'agit d'examiner un rapport du Conseil d'Etat en non pas de prendre position sur un conflit de travail à l'AIG qui fait l'objet de la P 1784 dont la commission aura sans doute à traiter plus tard. Il ne conteste cependant pas que cette importante entreprise autonome de droit public soit un peu plus attentive à instaurer et maintenir un climat social pacifié en accord avec le tripartisme en vigueur dans le canton, en sa qualité autant d'employeur direct qu'en octroyant des licences et des concessions à des entreprises prestataires de services actives sur son site. Il suggère que le rapporteur mentionne ce souhait au nom de la commission. Par contre, il ne saurait s'immiscer directement dans la conclusion de conventions collectives de travail entre ces entreprises et les syndicats.

Un commissaire (S) comprend cette remarque mais regrette que le rapport ne traite pas de problématiques importantes pour l'aéroport, notamment des questions sociales qu'il serait imprudent de mésestimer ou de minimiser. Il souhaite aussi que la commission manifeste son souci de voir l'AIG attacher à l'avenir plus d'attention aux rapports sociaux et exprime le vœu que le Conseil d'Etat fasse mention de cette problématique dans son rapport sur l'exercice 2013.

Un commissaire (Ve) observe que le rapport ne mentionne aucun engagement fort de l'aéroport vis-à-vis du partenariat social et de la surveillance des conditions de travail sur le site.

Un autre commissaire (PLR) estime qu'il n'est pas du rôle de l'aéroport d'arbitrer les conflits sociaux, ni au Grand Conseil de s'en occuper, a fortiori lorsqu'on assiste à une lutte d'influence entre syndicats, dont l'un utilise des méthodes belliqueuses pour faire de la surenchère par rapport au site de

Kloten où il a accepté des conditions comparables, voire inférieures à Cointrin.

Un commissaire (PDC) est conscient des méthodes parfois contestables d'un certain syndicat mais observe que le rapport de Conseil d'Etat revêt une certaine forme d'autosatisfaction sans toutefois être satisfaisant car « le seul fait d'être bénéficiaire ne suffit pas à reléguer toutes les problématiques, dont les questions sociales au second plan ».

Un commissaire (S), tout en insistant sur la nécessité de maintenir la paix sociale sur le site de Cointrin, serait plutôt favorable à prendre acte du rapport en y incluant quelques recommandations de la commission sur l'incorporation d'un chapitre sur la gestion sociale du site, le Grand Conseil ayant pour le surplus toute latitude de se prononcer plus tard sur la P 1784.

Cette proposition ne rencontrant pas l'unanimité, la commission prend acte du rapport RD 1000 par 7 oui (1 MCG, 3 L, 2 R, 1 UDC), 4 non (1 PDC, 2 Ve, 1 S) et 2 abstentions (1 MCG, 1 S).

Mesdames et Messieurs les députés, je vous prie de suivre la majorité de la commission et de prendre acte de ce rapport.

Annexes :

- 1) Remarques de M. Mike Gerard, Président de l'ARAG du 28.10.2013*
- 2) Prise de position du syndicat PUSH et courrier complémentaire*
- 3) De quel aéroport voulons-nous ? Prise de position des syndicats SIT-SYNA-UNIA-SSP/VPOD du 28.10.2013*
- 4) Divers tableaux statistiques et courrier de l'AIG*

Grand Conseil : Commission de l'Economie, lundi 28 octobre 2013**Remarques de Mike Gerard, Président de l'ARAG**

Mesdames, Messieurs,

L'ARAG salue la belle santé financière de l'Aéroport de Genève en 2012 et ses efforts en matière de l'environnement sur son site de Cointrin. Ceci étant, **l'ARAG se doit de mettre l'accent sur les nuisances résultant du « produit » de l'Aéroport : les mouvements des avions.** L'ARAG est particulièrement concernée par la progression incessante depuis quelques années des vols de nuit et les niveaux de bruit qui en découlent.

Dans son rapport annuel, l'aéroport indique avoir consacré près de 100 millions de francs en 2012 pour rénover, adapter et développer ses installations, montant appelé à doubler au cours des prochaines années. Ceci n'est pas surprenant dans la mesure où le nouveau terminal Aile Est est devisé entre 300 et 400 millions de francs.

Toujours pour 2012, le résultat opérationnel avant intérêts et amortissements (EBITDA) de l'Aéroport s'est monté à 129 millions de francs, ce qui veut dire que son « free cash flow » (cash flow moins les investissements) a été positif. Une situation vraisemblablement appelée à s'inverser au cours des prochaines années, vu la hausse prévue des investissements. Et il n'y a pas que l'Aile Est. En janvier de cette année, en lisant une entrevue donnée par Monsieur Deillon, directeur de l'aéroport, **nous avons appris qu'il est prévu de construire un nouveau terminal, qui devrait entrer en fonction entre 2020 et 2025.** A ce stade, nous n'avons aucune information sur sa localisation ou le coût prévu pour sa construction, mais nous pouvons supposer qu'il impliquera aussi des investissements conséquents - et des années de free cash flow négatif.

Les hypothèses en matière d'évolution du nombre de passagers et de vols sous-tendant tous ces investissements sont de prime intérêt pour l'ARAG.

Notre crainte est en effet de subir une expansion massive du nombre de vols durant au moins une dizaine d'années. Il est admis que la flotte utilisée pour les distances relativement courtes, à Genève principalement des Airbus de type A319 et A320, n'évoluera que peu durant la prochaine décennie. Autrement dit, le bruit subi par les riverains risque d'augmenter de pair avec le nombre de vols. Or, de nombreuses études, dont une dernière publiée tout récemment dans le British Medical Journal, montrent que les personnes résidant dans les zones de bruit des aéroports sont plus à risque de maladies sérieuses.

S'agissant plus spécifiquement des vols de nuit, l'ARAG constate depuis quelques années que leur nombre ne cesse d'augmenter. Cette année encore, alors que le nombre total de mouvements a baissé de 1%, **les vols de nuit ont progressé de 5%.** A deux reprises, j'ai demandé que l'aéroport fournisse une explication de cette évolution aux membres de la CCLNTA - sans réponse. Une possible explication pourrait être que les mouvements ont tendance à être plus souvent planifiés sur l'ensemble de la plage quotidienne – soit de 6h à minuit -

malgré le désir exprimé par l'OFAC que les compagnies d'aviation essaient d'éviter de planifier des mouvements après 22h. Ici, aussi, on peut mentionner un rapport de l'OMS

Burden of disease from environmental noise Quantification of healthy life years lost in Europe

montrant un lien direct entre vols de nuit et maladies d'adultes (stress, tension artérielle trop élevée, infarctus) et d'enfants (développement mental retardé).

Dans le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la gestion de l'Aéroport international de Genève pour l'exercice 2012 quelques paragraphes sont consacrés au projet de nouvelle Aile Est, présentée par l'aéroport comme une simple amélioration qualitative, sans incidence sur le trafic actuel. **L'ARAG s'inquiète qu'une fois cette Aile opérationnelle, la direction de l'aéroport cherchera à développer le trafic long-courrier, en particulier vers l'Est, peut-être également le Sud.** Il suffit de regarder les horaires de hubs comme Zurich pour constater que **les vols vers ces destinations ont tendance à partir tard le soir.** De plus, les mesures des stations de bruit de l'ARAG indiquent que les vols de la Compagnie Air China vers Beijing, qui utilisent pourtant des avions de construction récente, font en général plus de bruit que les avions moins modernes effectuant les trajets vers l'Amérique du Nord.

Du point de vue de l'ARAG, le projet de nouvelle Aile Est peut se comparer à une situation dans laquelle, pour améliorer une route dont la surface nécessite réfection, on propose de remplacer ladite route par une autoroute et d'y ajouter une station d'essence et un centre commercial. Il pourrait avoir pour conséquence un agrandissement des enveloppes de bruit, qui sont essentiellement équivalentes aux courbes de bruit pour la première, ou deuxième, heure de la nuit. Un tel agrandissement aurait pour conséquence une diminution significative de la valeur de nombre de parcelles et bâtiments situés dans ces zones de bruit élargies. Autrement dit, **l'aéroport augmente ses bénéfices, mais les riverains subissent une perte de valeur de leurs habitations.**

En conclusion, l'ARAG tient à rappeler que derrière les bénéfices de l'aéroport il y a aussi des nuisances et pertes pour ses riverains – et qu'il importe de concilier ces deux points de vue dans les projets de croissance future...

Mike Gerard <mike_gerard@bluewin.ch>

Président de l'ARAG

Versoix, 28 octobre 2013



Searching for data for the 6 hours from 0h on 5 October 2013 (only landings)

For the selected criteria 5 movements were found: 5 landings

The total noise charge would be 1600 CHF for the current aircraft noise classes in Geneva in 2001.

ICAO24	Reg.	A. Type	Class	Weight	Desc.	Call Sign	Time	Date	Day	M. Type	Runway	Airline of Call Sign	Aircraft Owner	Country Code	Group	Flight	To / From	Noise charge
89679D	AG-AFC	A333	IV	15	L2J	ETD053	06:47:01	2013/10/05	6	Landing	23	Etihad Airways	Etihad Airways	AE	1	EY53	AUH : Abu Dhabi	200
A875DA	NG44UA	B763	III	15	L2J	UAL974	07:20:17	2013/10/05	6	Landing	23	United Airlines	United Airlines	US	1	UA974	LAD : Washington	400
A884B6	NG48UA	B763	III	15	L2J	UAL956	07:36:39	2013/10/05	6	Landing	23	United Airlines	WELLS FARGO BANK NORTHWEST NA TRUSTEE	US	1	UA956	EVR : New York Newark	400
4B1884	HB-JHR	A333	IV	15	L2J	SWR23B	09:10:44	2013/10/05	6	Landing	23	Swiss International Air Lines	Swiss International Airlines	CH	1	LX023	JFK : New York JFK	200
C021FC	C-FMVP	B763	III	15	L2J	ACA830	10:05:36	2013/10/05	6	Landing	23	Air Canada	Air Canada	CA	1	AC330	YYZ : Toronto via YUL : Montreal	400

ETD053 => pos 2 (bus)
UAL974 => pos 4
UAL956 => pos 1
SWR23B => pos 3
ACA830 => satellite.

Annexe

Nombre de personnes exposées à un niveau de bruit dépassant les valeurs limites d'immission - y compris les valeurs d'alarme - du DS II en 2010 (CEB 2010) et en 2011 (CEB 2011)

Dénombrement à population constante

Données des habitants par adresse d SITG de décembre 2012

COMMUNE GE	Nombre d'habitants en 2012	CEB 2010	CEB 2011
Aire-la-Ville	1'125	1'041	826
Anières	2'543		
Avully	1'753	148	
Avusy	1'446		
Bardonnex	2'225		
Bellevue	3'182	1'963	1'726
Bernex	9'734		
Carouge	20'602		
Cartigny	875	668	311
Céligny	641		
Chancy	1'135		
Chêne-Bougeries	10'497		
Chêne-Bourg	8'066		
Choulex	1'089		
Collex-Bossy	1'669		
Collonge-Bellerive	7'518		
Cologny	4'873		
Confignon	4'308		
Corsier	1'877		
Dardagny	1'500		
Genève-Cité	36'609		
Genève-Eaux-Vives	34'458		
Genève-Petit-Saconnex	66'713		
Genève-Plainpalais	54'144		
Genthod	2'719	2'369	2'280
Grand-Saconnex	11'839	477	264
Gy	475		
Hermance	960		
Jussy	1'211		
Laconnex	617		
Lancy	28'920		
Meinier	2'012		
Meyrin	22'190	3'764	2'387
Onex	17'940		
Perly-Certoux	3'012		
Plan-les-Ouates	10'243		
Pregny-Chambésy	3'592	459	307
Presinge	681		
Puplinge	2'027		
Russin	481		
Satigny	3'924	277	219
Soral	724		
Thônex	13'699		
Troinex	2'259		
Vandoeuvres	2'584		
Vernier	34'038	7'578	6'506
Versoix	12'968	5'334	4'168
Veyrier	10'258		
TOTAL	467'955	24'078	18'994

2009

Empa, laboratoire d'acoustique / réduction du bruit
 Committant: Aéroport International de Genève

Annexe technique au
 rapport No 454'439

Tableau 33: Nombre de personnes exposées à un bruit supérieur aux valeurs limites des zones DS II

DS II: Personnes Commune	VLE			Lrt			Lm1			Lm2			Lm3			Lrk		
	VP	VLI	VA	VP	VLI	VA	VP	VLI	VA	VP	VLI	VA	VP	VLI	VA	VP	VLI	VA
AIRE-LA-VILLE	1'133	674	0	742	0	0	1'133	544	0	1'133	674	0	0	0	0	0	0	0
AVULLY	630	0	0	0	0	0	630	0	0	257	0	0	0	0	0	0	0	0
AVUSY	91	0	0	0	0	0	91	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BELLEVUE	2'211	1'140	18	1'952	657	0	2'211	893	0	1'935	1'140	18	0	0	0	0	0	0
BERNEX	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CARTIGNY	637	0	0	0	0	0	637	0	0	637	0	0	0	0	0	0	0	0
CHANCY	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
COLLEX-BOSSY	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
DARDAGNY	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
GENTHOD	2'435	2'097	0	2'208	1'526	0	2'435	1'952	0	2'266	2'097	0	0	0	0	0	0	0
LE GRAND-SACONNEX	1'183	73	0	644	73	0	1'183	12	0	317	16	0	0	0	0	0	0	0
MEYRIN	7'803	1'374	0	5'765	1'133	0	7'803	642	0	4'806	1'223	0	0	0	0	0	0	0
PREGNY-CHAMBESY	1'350	185	0	1'085	185	0	1'350	169	0	835	169	0	0	0	0	0	0	0
RUSSIN	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SATIGNY	162	5	0	78	3	0	162	3	0	96	5	0	0	0	0	0	0	0
VERNIER	6'546	4'157	6	6'453	4'014	6	6'546	3'602	0	6'394	3'856	0	0	0	0	0	0	0
VERSOIX	5'384	1'966	0	1'923	1'201	0	5'384	1'808	0	4'210	1'966	0	0	0	0	0	0	0
Total	29'565	11'671	24	20'850	8'792	6	29'565	9'625	0	22'866	11'146	18	0	0	0	0	0	0

File: gva2008_08_Personen_übersicht_vergleich.xls

Tableau 34: Nombre de personnes exposées à un bruit supérieur aux valeurs limites des zones DS III

DS III: Personnes Commune	VLE			Lrt			Lm1			Lm2			Lm3			Lrk		
	VP	VLI	VA	VP	VLI	VA	VP	VLI	VA	VP	VLI	VA	VP	VLI	VA	VP	VLI	VA
AIRE-LA-VILLE	6	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AVULLY	57	0	0	0	0	0	57	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AVUSY	4	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BELLEVUE	164	118	0	117	18	0	164	118	0	130	80	0	0	0	0	0	0	0
BERNEX	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CARTIGNY	58	0	0	0	0	0	58	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CHANCY	72	0	0	0	0	0	72	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
COLLEX-BOSSY	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
DARDAGNY	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
GENTHOD	168	113	0	105	0	0	168	113	0	121	105	0	0	0	0	0	0	0
LE GRAND-SACONNEX	443	15	0	88	0	0	443	15	0	15	0	0	0	0	0	0	0	0
MEYRIN	1'192	207	0	300	12	0	1'192	207	0	264	18	0	0	0	0	0	0	0
PREGNY-CHAMBESY	26	9	0	9	0	0	26	9	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0
RUSSIN	6	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SATIGNY	209	72	0	66	0	0	209	72	0	82	20	0	0	0	0	0	0	0
VERNIER	1'350	906	0	906	9	0	1'350	906	0	906	67	0	0	0	0	0	0	0
VERSOIX	2'584	1'349	0	378	0	0	2'584	1'349	0	1'824	363	0	0	0	0	0	0	0
Total	6'339	2'789	0	1'949	39	0	6'339	2'789	0	3'351	653	0	0	0	0	0	0	0

File: gva2008_08_Personen_übersicht_vergleich.xls

Tableau 35: Nombre de personnes exposées à un bruit supérieur aux valeurs limites des zones DS IV

DS IV: Personnes Commune	VLE			Lrt			Lm1			Lm2			Lm3			Lrk		
	VP	VLI	VA	VP	VLI	VA	VP	VLI	VA	VP	VLI	VA	VP	VLI	VA	VP	VLI	VA
AIRE-LA-VILLE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AVULLY	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AVUSY	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BELLEVUE	34	27	0	26	0	0	34	27	0	27	26	0	0	0	0	0	0	0
BERNEX	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CARTIGNY	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CHANCY	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
COLLEX-BOSSY	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
DARDAGNY	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
GENTHOD	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
LE GRAND-SACONNEX	173	172	0	172	0	0	173	172	0	173	0	0	0	0	0	0	0	0
MEYRIN	180	80	0	89	0	0	180	80	0	99	18	0	0	0	0	0	0	0
PREGNY-CHAMBESY	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
RUSSIN	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SATIGNY	7	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
VERNIER	236	142	0	50	0	0	236	142	0	153	3	0	0	0	0	0	0	0
VERSOIX	26	0	0	0	0	0	26	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	656	421	0	317	0	0	656	421	0	459	47	0	0	0	0	0	0	0

File: gva2008_08_Personen_übersicht_vergleich.xls

Légende:

VLE Dépossements de la courbe enveloppante des valeurs limites
 Lrt Dépossements des valeurs limites durant la jour (trafic total)
 Lm1 Dépossements des valeurs limites durant la 1^{re} heure de nuit
 Lm2 Dépossements des valeurs limites durant la 2^e heure de nuit
 Lm3 Dépossements des valeurs limites durant la 3^e heure de nuit
 Lrk Dépossements des valeurs limites pour les petits aéroports

VP valeur de planification
 VLI valeur limite d'émission
 VA valeur d'alarme

SIT – SYNA – UNIA – SSP

RD 1000

De quel aéroport voulons-nous ?

Appelés à se positionner sur le rapport RD 1000 du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la gestion de l'Aéroport international de Genève pour l'exercice 2012, les syndicats SIT, SYNA, UNIA et SSP tiennent d'abord à s'étonner que, parmi les six thèmes proposés dans ce rapport, il ne soit question que de finances, trafic, travaux et passagers, et que pas un seul chapitre n'aborde la question du personnel. Or nos trois structures syndicales ne peuvent hélas que partager le constat général suivant : si l'aéroport a su augmenter le traitement de son nombre de passagers et sa marge de profit, ce fut très clairement au détriment des employés qui y travaillent, tant pour ce qui concerne la structure publique de Genève Aéroport, que pour les nombreuses sociétés qui œuvrent sur le site aéroportuaire et auxquelles Genève Aéroport délivre des concessions.

L'entité publique Genève Aéroport (ex-AIG)

Contrairement à de nombreux employeurs du privé actifs sur le site de Cointrin, Genève Aéroport offre à son personnel des conditions salariales correctes, même si cette affirmation doit encore être nuancée selon les types de personnels concernés. Par contre, les conditions de travail, elles, sont préoccupantes. Le personnel est soumis à un stress tout à la fois lié à la multiplication des normes de sécurité, aux nombreux contrôles qui en découlent, à l'augmentation de l'afflux de passagers et surtout à la politique des ressources humaines qui n'a hélas plus d'humaine que le nom. Le taux d'absentéisme en est un indicateur éloquent (cf. pièces jointes). Si la moyenne 2012 se situe entre 6% et 8%, le service de la Sûreté passagers, qui compte plus de 220 employés, fluctue généralement entre 10% et 14%, ce taux augmentant encore si on regarde les chiffres 2013, où la moyenne mensuelle ne descend jamais en-dessous de 11.8% et atteint même les 14.75%. Selon ce que nous avons pu constater sur le terrain, ces incapacités de travail sont la plupart du temps pour raison d'atteintes à la santé psychique des collaborateurs. La raison en est justement les conditions de travail. Les employés de la Sûreté passagers sont, comme leur nom l'indique, en contact direct avec les passagers. Soumis à une politique hiérarchique de pression constante, ils subissent en même temps les attaques régulières d'une clientèle pressée de passer les points de contrôle. Lorsque ces employés sont insultés par un passager, c'est encore à eux de présenter des excuses. Pour Genève Aéroport, soucieux de son image, ce n'est jamais le personnel qu'il s'agit de protéger. Et si comme le rappelle le Conseil d'Etat le nombre de passagers en dix ans a bondi de 71%, ce n'est évidemment pas le cas des effectifs, malgré les embauches effectuées récemment. Sur ce sujet, il faut relever la multiplication des contrats de durée déterminée, régulièrement renouvelés, à qui l'on fait miroiter durant des années un poste fixe en échange d'une servilité sans faille.

Syndicalement, nous tenons également à dénoncer la multiplication des services externalisés (principalement au nettoyage, à la sécurité et justement à la sûreté passagers) avec une dégradation cette fois des conditions salariales, où Genève Aéroport arrive encore à mettre en concurrence les sociétés privées pour qu'elles cassent à tel point leurs prix que les salariés sont les premiers à faire les frais des économies obtenues.

Genève aéroport et les droits syndicaux

Pour en revenir au personnel de Genève Aéroport et dans le contexte susmentionné, il est très difficile d'œuvrer syndicalement comme délégué auprès de sa hiérarchie. Lorsqu'un chef traite son employé, représentant du syndicat, de « *syndicaliste de merde* », il ne faut pas songer à ce que la hiérarchie ou la direction puissent présenter des excuses, et ce malgré les nombreuses lettres du syndicat. C'est que Genève Aéroport se soucie peu des droits syndicaux. En 2010 déjà, lors de la grève à ISS, un délégué syndical travaillant au service de la piste de Genève Aéroport s'est fait sanctionner parce qu'il portait un autocollant de soutien aux grévistes.

Mais la direction de Genève Aéroport ne se contente pas de mettre la pression sur nos délégués, elle intervient directement lors des conflits sociaux, soit pour porter main forte aux employeurs, soit pour contourner le droit constitutionnel de grève. Lors de la grève à Swissport, des employés de Genève Aéroport ont été « prêtés » à Swissport pour remplacer les grévistes. Durant la grève à ISS Aviation, la direction de Genève Aéroport a donné une dérogation à ISS pour que des employés n'ayant pas les permis adéquats puissent conduire des véhicules transportant les équipages. Ceci au mépris total des normes de sécurité aéroportuaire. A plusieurs reprises, des employés de sécurité de Genève Aéroport ont eu la consigne d'arracher les tracts syndicaux au personnel qui les avait reçus en entrant sur le tarmac. Aujourd'hui, alors que se déroule une grève à Gate Gourmet, Genève Aéroport a ouvert des points d'accès directement sur le tarmac à des employés de Gate Gourmet n'ayant pas l'autorisation d'aller sur la zone sécurisée ; ceci une nouvelle fois au mépris de la sécurité aéroportuaire et à seule fin de faire contourner aux employés de Gate Gourmet le piquet de grève qui se tient devant leur entreprise.

On le voit : pour Genève Aéroport, même les normes de sécurité comptent pour peu de choses quand il s'agit de soutenir un employeur contre ses employés en grève.

Précarité, dumping et concurrence

Venons-en maintenant aux entreprises à qui Genève Aéroport délivre des concessions pour remplir les tâches utiles à l'aéroport. Comment y sont traités les employés et à quelles conditions ? Ce chapitre mériterait à lui seul un rapport autrement plus étoffé que le RD 1000 sujet de notre intervention. Nous allons donc nous contenter de donner les lignes générales de la situation, au travers de l'exemple emblématique et actuel de la société Gate Gourmet.

D'une façon générale, les employeurs s'appuient sur une concurrence présumée pour casser les conditions de travail et précariser les contrats des employés. Les employeurs jouent entre les différents types de contrats (fixes, auxiliaires, intérimaires, sous-traitants) et les taux d'activité pour baisser constamment le coût du personnel, quand ils ne résilient pas purement et simplement leurs CCT (Conventions collectives de travail) en proposant de nouvelles conditions générales au rabais.

Gate Gourmet a un concurrent : Newrest Canonica. Gate Gourmet a plus de 70% du marché et dispose d'une CCT spécifique à son activité. Newrest n'a pas de CCT et applique par défaut la CCNT de l'hôtellerie-restauration. Bien que réalisant un profit régulier, Gate Gourmet se plaint à juste titre de cette concurrence estimée déloyale. Pour régler définitivement ce problème, cela fait des années que le syndicat tout comme la CRCT (Chambre des relations collectives de travail) ont proposé à Gate Gourmet de demander l'extension de sa CCT à la concurrence. Gate Gourmet refuse.

En 2010, Gate Gourmet avait du personnel fixe et du personnel auxiliaire. Le syndicat s'est aperçu que les employés auxiliaires travaillaient autant que les fixes, sans bénéficier ni des salaires ni des protections de la CCT. Une plainte a été déposée devant la CRCT et, en août 2010, Gate Gourmet a été condamné à régulariser par contrats fixes ses employés auxiliaires travaillant plus de 1'000 heures par an. Résultat : Gate Gourmet a commencé d'embaucher massivement du personnel intérimaire.

page 3

Voyant cela, le syndicat a demandé à Gate Gourmet de soumettre sa CCT à l'annexe de la CCNT du personnel de service, c'est-à-dire à faire en sorte que les sociétés d'intérim doivent appliquer la CCT Gate Gourmet aux employés intérimaires qui y travaillent. Gate Gourmet a refusé.

Aujourd'hui, Gate Gourmet jongle entre des employés fixes réduits au nombre minimum, des auxiliaires payés à l'heure hors CCT et travaillant pratiquement sur appel et des employés intérimaires engagés dans des sociétés d'intérim tenues par d'anciens DRH (Directeur des ressources humaines) de Gate Gourmet.

Malgré cette marge de manœuvre pour faire échapper une bonne partie de son personnel à la CCT, malgré une grille conventionnelle de salaires commençant à fr. 3'552.- par mois et dont le salaire médian cadres inclus est à fr. 4'200.-, malgré des profits en croissance depuis 2011 et qui ont vu le résultat EBITDAM¹ annuel passé de 6.4% en 2011, à 8.6% en 2012 et à 10% pour les 8 premiers mois de 2013, Gate Gourmet a décidé de dénoncer sa CCT pour le 31 décembre de cette année, de baisser l'ensemble des conditions de travail du personnel, de licencier l'entier de ses collaborateurs pour les réengager moins cher et de refuser l'arbitrage de la CRCT qui aurait évité qu'un conflit social ne survienne dans l'entreprise.

Après 15 jours de grève, lassé d'attendre que l'employeur le reçoive, le syndicat est entré dans l'entreprise pour demander à rencontrer la direction. Résultat : l'employeur a persisté à refuser l'ouverture de négociation, il a refusé de la même façon et pour la deuxième fois que la CRCT arbitre le conflit et il a licencié six grévistes parmi lesquels les trois délégués syndicaux.

Partenariat social

A l'aéroport de Genève, ce comportement d'employeur ne surprend hélas plus. Les sociétés privées savent bénéficier d'un marché protégé et de la bienveillance de l'entité publique dont elles tiennent leurs concessions. Et c'est bien là que le bât blesse. Si le mépris du partenariat social choque en général, il ne devrait pas être possible dans le cadre d'un marché régi par un établissement public même autonome. On ne peut pas prétendre réguler les dérives du secteur privé, et à la fois laisser des employeurs accomplir des missions au service de la collectivité au mépris tant du partenariat social que des droits syndicaux élémentaires. En créant une situation de dumping obtenu sous la menace de licenciements, en refusant toute possibilité de trouver un accord même avec l'aide de la CRCT, en licenciant les délégués du mouvement de grève commencé le 14 septembre dernier, Gate Gourmet fait la démonstration que, à Genève Aéroport, un employeur peut régner par la terreur, sans que ni le Conseil d'administration de Genève Aéroport ni le Conseil d'Etat n'interviennent.

Comme dit, ce comportement est en droite cohérence avec l'attitude générale de Genève Aéroport, relativement aux sociétés auxquelles sont délivrées des concessions. Pour exacerber une concurrence souhaitée par les compagnies aériennes qui veulent sans cesse casser les prix, Genève Aéroport fait tout pour empêcher les CCT existantes de se développer. A titre d'exemple, les grèves survenues en 2010 à Swissport et Dnata avaient justement pour objet la concurrence que se faisaient ces deux agents d'assistance au sol. Or les partenaires sociaux sont parvenus à tirer les leçons de ce conflit en mettant sous toit un projet de CCT de branche, garde-fou efficace contre les abus d'une concurrence déloyale. Paradoxalement, cette victoire du partenariat social est loin d'être encouragée par Genève Aéroport, qui ne répond à aucune des sollicitations des partenaires sociaux visant à faciliter l'officialisation de cette CCT de branche, pourtant souhaitée tant par les employeurs que par les syndicats. Tout se déroule comme si un accord entre partenaires sociaux gênait davantage Genève Aéroport qu'il ne rassurait l'établissement public sur les normes de travail à l'aéroport.

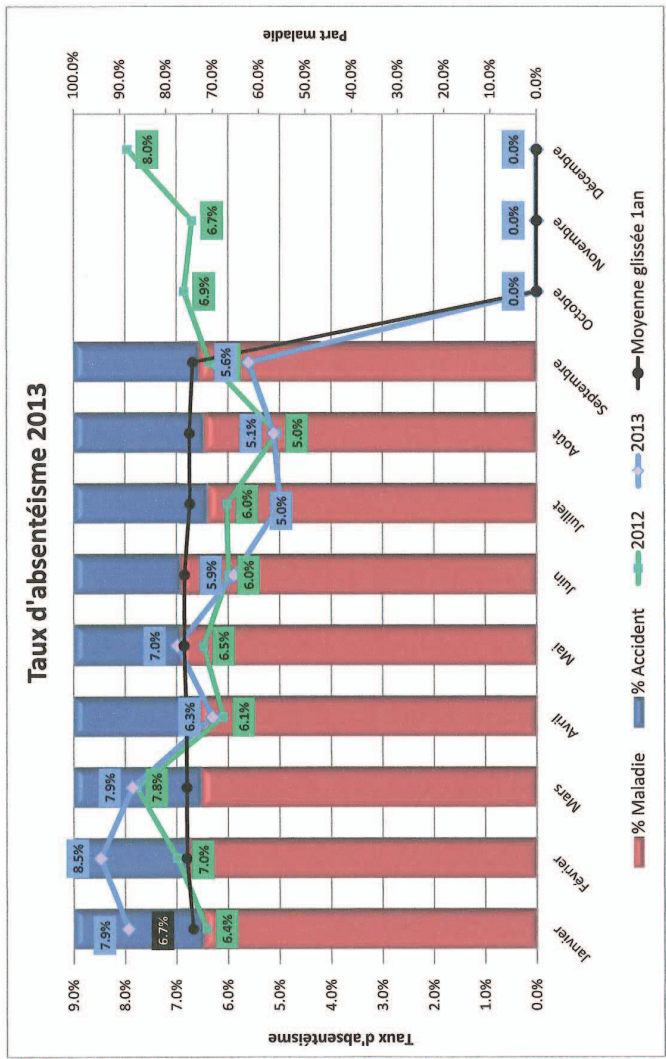
On comprend mieux que Genève Aéroport ait aidé en 2010 ISS Aviation dans son projet de casser la CCT en vigueur au profit de conditions plus basses prévues par la CCNT du nettoyage. Comme on comprend la réponse actuelle de Mme Rochat qui nous indique que Gate Gourmet, en cherchant à imposer à son personnel la CCNT de l'hôtellerie restauration nettement plus basses que la CCT actuellement en vigueur, ne pratique aucun dumping salarial...

Conséquences

Il va de soi que cette politique du pire aura de nombreuses conséquences pour le canton. D'abord financières, puisque les différentes aides sociales cantonales devront suppléer aux salaires indécents proposés. Ensuite et peut-être surtout, en ceci qu'en refusant d'intervenir dans cette situation, le canton donne un message très clair aux employeurs : cette attaque « autorisée » ne sera que le début d'une série de péjorations conventionnelles ou même de suppressions de CCT existantes. D'abord à l'aéroport bien sûr, mais ensuite au travers du canton et même au-delà. C'est aux autorités politiques que revient au final la responsabilité du type de société qui prévaudra ces prochaines années. Se dirige-t-on vers la fin du partenariat social et une ère de conflits ? Ou au contraire le canton entend-il faire respecter, au travers de ses régies publiques, le dialogue social, la concertation et des conditions de travail acceptables.

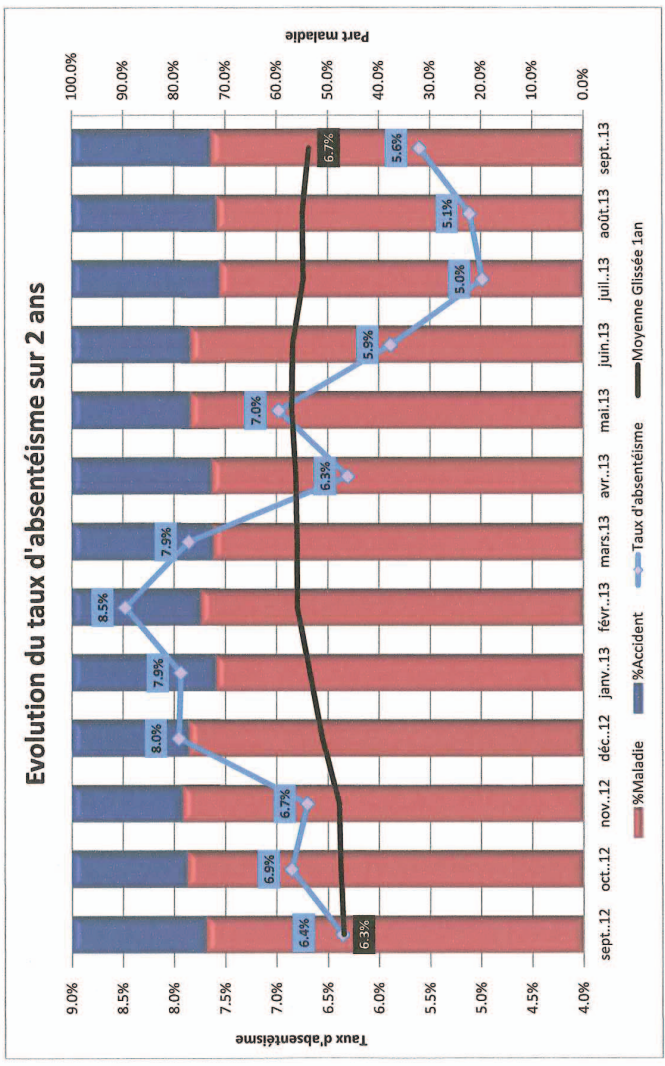
Genève, le 28 octobre 2013

¹ EBITDAM : Earnings before Interest, Taxes, Depreciations, Amortisation, Management fees, soit le résultat avant les charges financières, les impôts, les provisions et les amortissements, les honoraires de gestion. Il s'agit ainsi du résultat d'exploitation brut (le chiffre d'affaires moins les charges de personnel, les coûts de matières et les frais directs) avant diverses imputations.

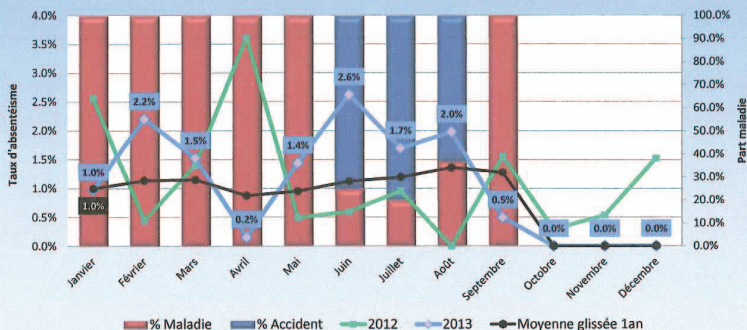


03.10.2013

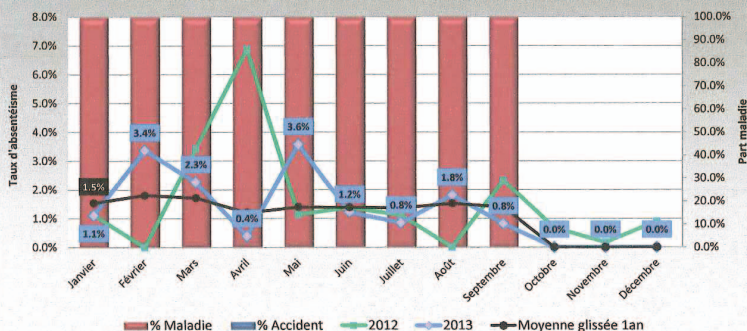
Absentéisme Genève Aéroport



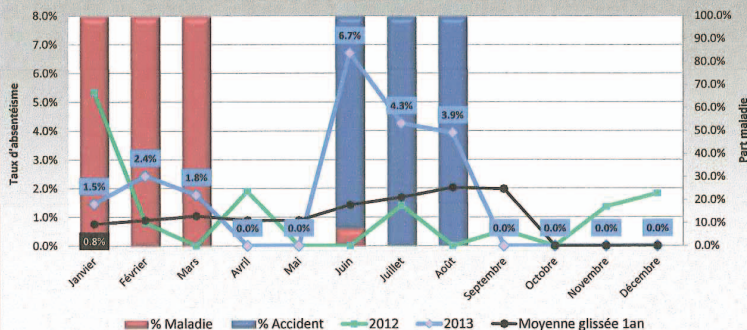
Direction Générale (10XX et 13XX)



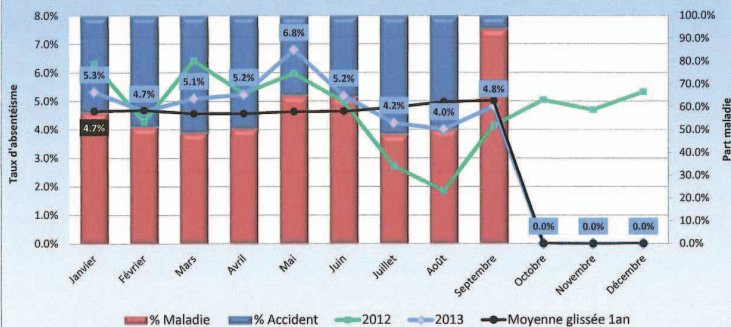
Environnement et affaires juridiques (1320, 1321)



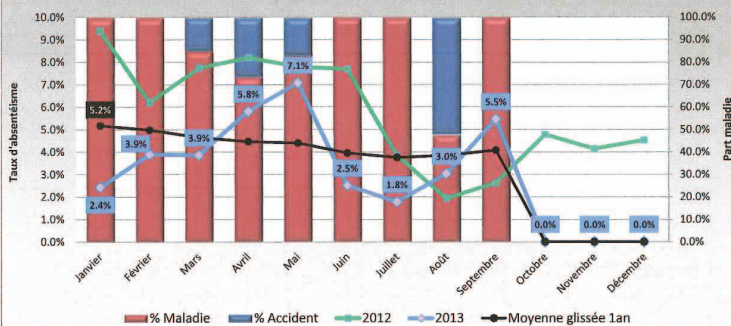
Ressources humaines (1330)



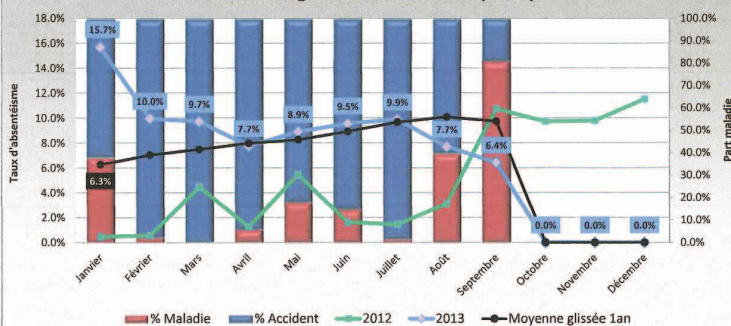
Direction Finances, Communication et Développement (11XX)

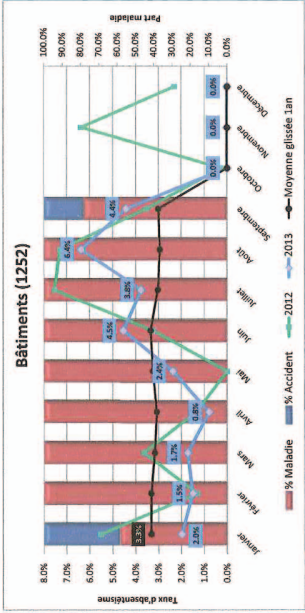
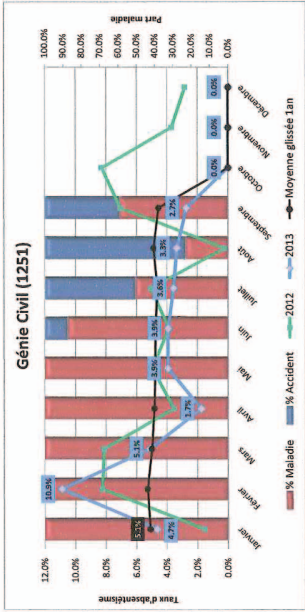
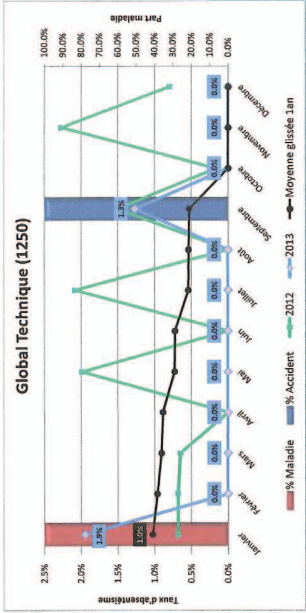
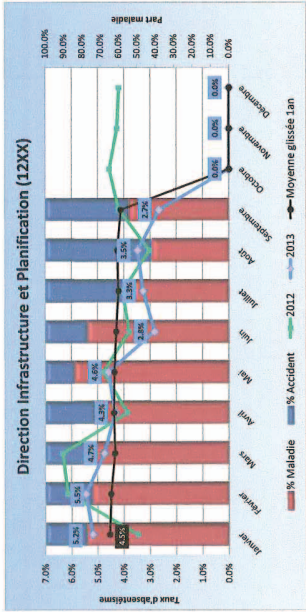


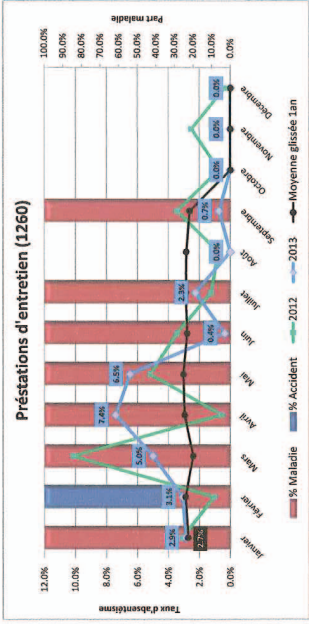
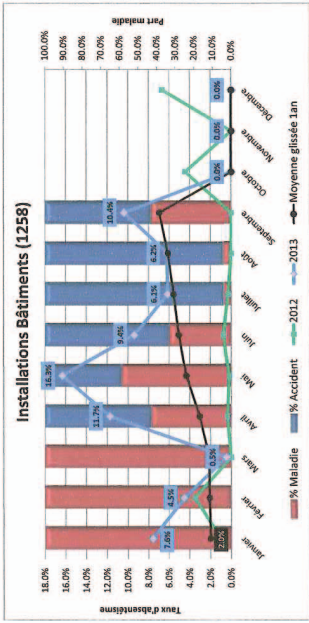
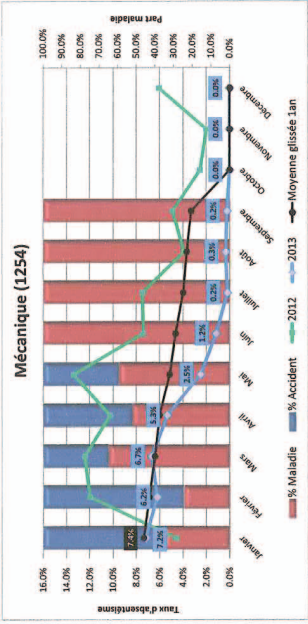
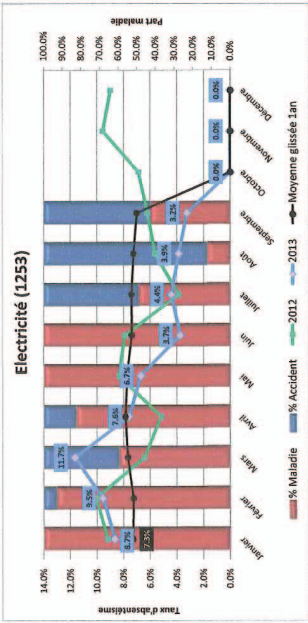
Finances et administration (1120 à 1125)

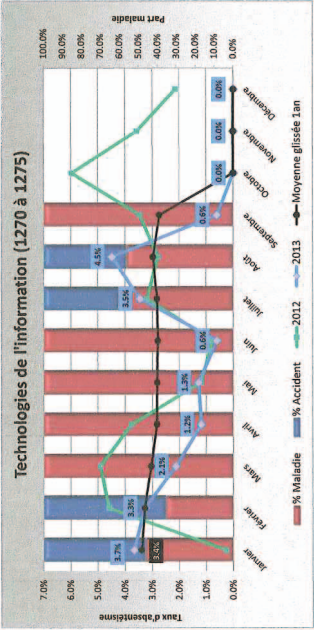


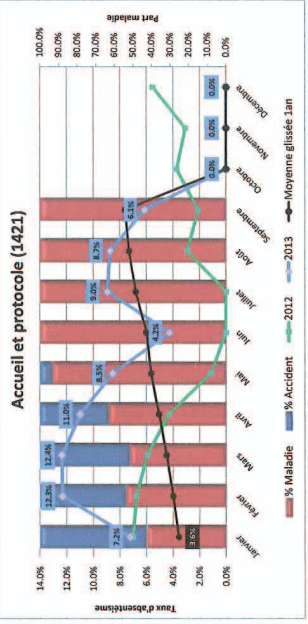
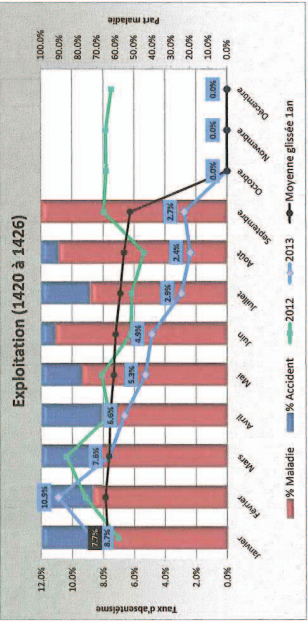
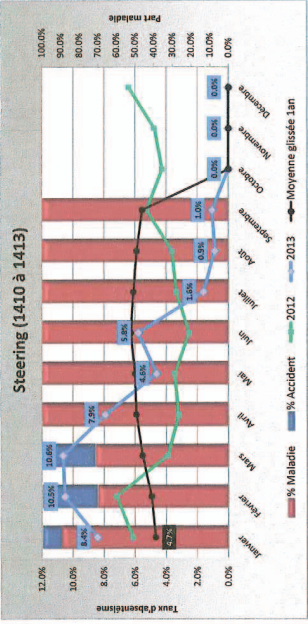
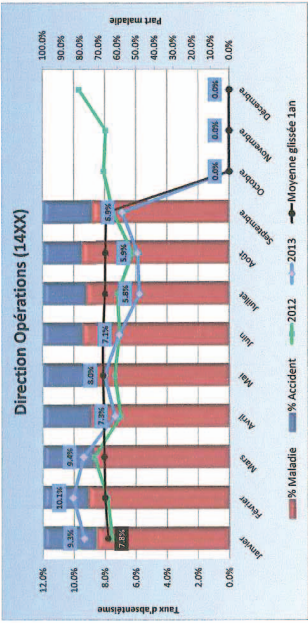
Marketing et communication (1130)

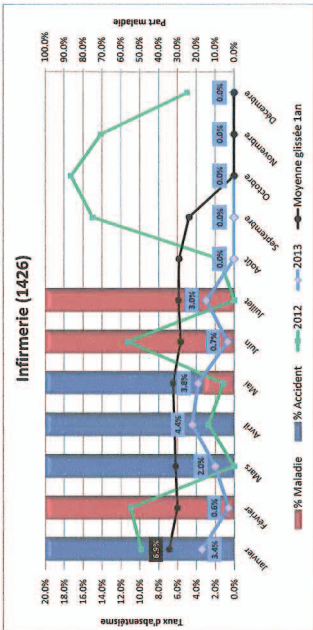
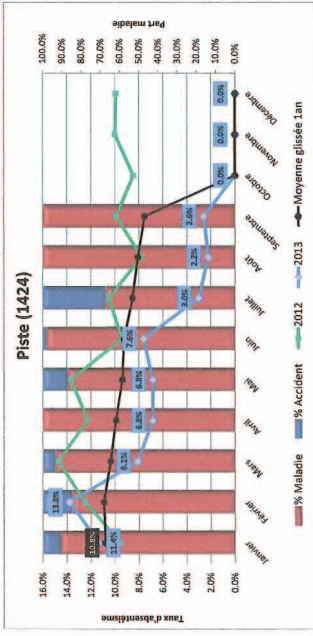
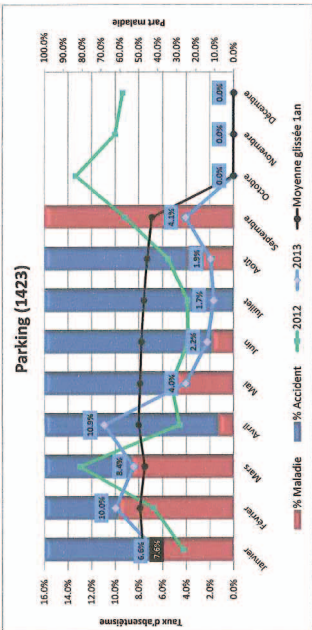
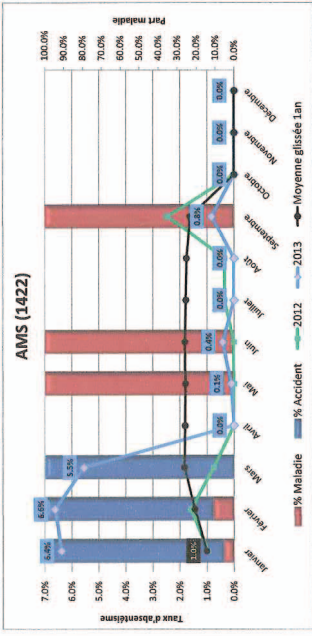


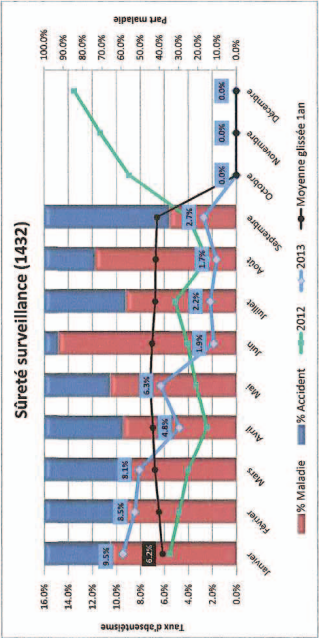
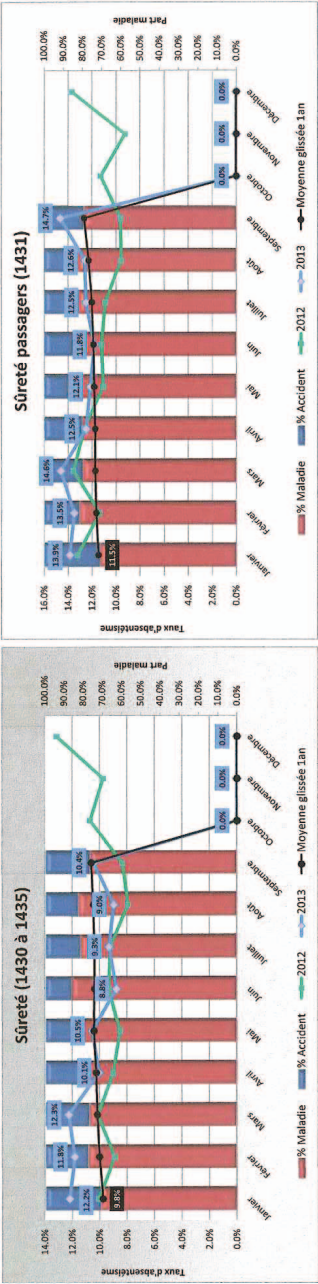


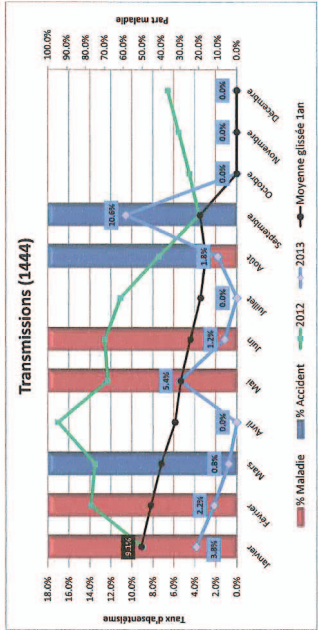
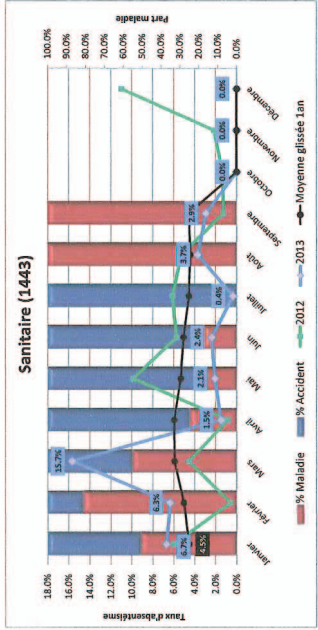
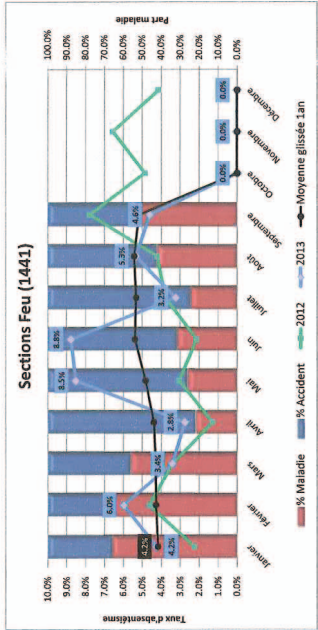
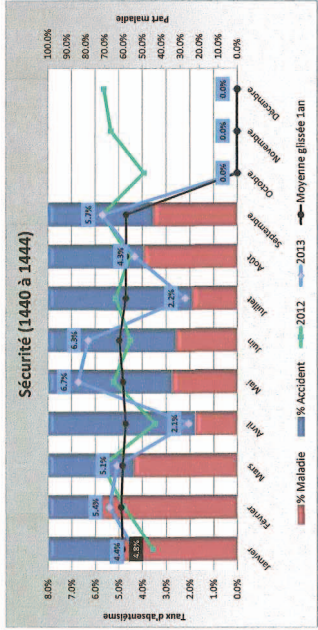












[Send me more jobs like this](#)

Visit <http://www.moscowadvent.com>

☆ Save for later

 [Email this job](#)

Best way to apply for this position is at avc.co.uk

Application questions


<http://rc.ge.ch>

Extrait sans radiations

EXTRAIT INTERNET

 No réf. 06315/2013
 N° féd. CH-660.0.921.013-8

Integrated De-icing Services Switzerland Sàrl

inscrite le 12 avril 2013

Société à responsabilité limitée

Réf.	Raison Sociale
1	Integrated De-icing Services Switzerland Sàrl
	Siège
1	Meyrin
	Adresse
1	route de l'Aéroport 5, c/o easyJet Switzerland SA, 1215 Genève
	Dates des Statuts
1	18.03.2013
	But, Observations
1	<u>But:</u> services de dégivrage d'aéronefs (cf. statuts pour but complet).
1	<u>Opting-out:</u> Selon déclaration du 07.03.2013, il est renoncé à un contrôle restreint.
1	<u>Prestations accessoires:</u> Obligation de fournir des prestations accessoires, droits de préférence, de préemption ou d'emption: pour les détails, voir les statuts.
	Organe de publication
1	Communication aux associés: par écrit ou par courriel
1	Feuille Officielle Suisse du Commerce

Réf.	Capital social		
	Nominal	Libéré	prestation des associés
1	CHF 20'000	CHF 20'000	

Réf.	Associés, gérants et personnes ayant qualité pour signer			
Inscr	Mod	Rad.	Nom et Prénoms, Origine, Domicile, Part	Mode Signature
1			INTEGRATED DE-ICING SERVICES UK LIMITED , à Londres, GBR, pour 200 parts de CHF 100	associée
1			Calvino Salvatore Carmen, des USA, à Naples, USA	gérant président signature individuelle
1			Fortin Karen Lee, des USA, à Nashua, USA	gérante signature individuelle
1			Keller Andreas Gottfried, de Zurich, à Zurich	gérant signature individuelle

Réf.	JOURNAL		PUBLICATION FOSC	
	Numéro	Date	Date	Page/Id
1	6315	12.04.2013	17.04.2013	0/7151846

Superviseur

Service passagers	Activités	Conduire et diriger un groupe de collaborateurs Planifier et organiser la gestion du secteur dédié Assurer des tâches administratives Assurer un haut niveau de service à la clientèle Assurer la supervision opérationnelle Gérer les irrégularités
-------------------	-----------	---

Chargeur/manutentionnaire

Chargement	Activités	Charger et décharger les soutes Conduite tapis, tracteurs, échelles, transporteurs et engins légers Mise en place GPU / 400HZ / PCA
------------	-----------	---

Chargeur – machiniste (chargement)

Chargement	Activités	Charger et décharger les soutes Conduite tapis, tracteurs, tous types d'échelles inclus passerelles télescopiques, transporteurs et transporteurs-élévateurs, engins légers, push-back, dégivrage Mise en place GPU / 400HZ / PCA
------------	-----------	---

Chef d'équipe (chargement)

Chargement	Activités	Activités décrites sous « chargeur/machiniste » Conduite opérationnelle d'une équipe
------------	-----------	---

Manutentionnaire

Tri-bagages	Activités	Manutention tri, livraison bagages Conduite du tracteur
-------------	-----------	--

Chargeur – machiniste (tri-bagages)

Tri-bagages	Activités	Manutention, tri, livraison des bagages Roulage au départ et à l'arrivée des vols
-------------	-----------	--

Chef d'équipe (tri-bagages)

Tri-bagages	Activités	Coordination et attribution des tâches au personnel tri Conduite d'équipements Conduite opérationnelle d'une équipe
-------------	-----------	---

Disposant / dispatcher

Tout secteur	Activités	Disposition du personnel et coordination Gestion optimale du personnel planifié Contrôle des présences/absences Vérification des plans d'engagement Etablissement de statistiques/rapports Polyvalence exercée avec d'autres activités
--------------	-----------	---

ANNEXE A

Salaires par fonction

Domaine	Fonction	Min.	Max.	Echelon
Service Passagers	Agent d'escale « floor walker »	3'896.-	4'557.-	35.-
	Agent d'escale « enregistrement »	3'962.-	4'637.-	37.-
	Agent d'escale « enregistrement – gate »	4'162.-	5'007.-	39.-
	Agent d'escale « litiges bagages »	4'102.-	5'007.-	40.-
	Agent d'escale « ticketing »	4'313.-	5'442.-	40.-
	Agent d'escale « salons »	3'962.-	4'637.-	37.-
	Agent d'escale « passagers à mobilité réduite/PMR »	3'950.-	4'400.-	45.-
	Agent d'escale « ambulancier »	4'125.-	5'250.-	45.-
	Coordinateur « PMR »	4'125.-	5'250.-	45.-
	Bagagiste	3'792.-	4'687.-	34.-
	Superviseur « check-in/gate » et/ou « litiges bagages »	4'712.-	5'989.-	45.-
	Superviseur « ticketing »	4'863.-	5'989.-	45.-
	Superviseur « litiges bagages »	4'652.-	5'989.-	45.-
	Superviseur « salons »	4'652.-	5'989.-	45.-
	Superviseur « PMR »	4'500.-	5'850.-	45.-
Chargement	Chargeur / manutentionnaire	3'896.-	4'741.-	35.-
	Chargeur – machiniste (roulage)	4'112.-	5'099.-	37.-
	Chef d'équipe	4'342.-	5'349.-	39.-
	Disposant / dispatcher	4'642.-	5'720.-	43.-
	Superviseur « chargement »	4'892.-	5'989.-	45.-
Tri – bagages	Manutentionnaire	3'896.-	4'741.-	35.-
	Chargeur – machiniste	4'062.-	5'099.-	37.-
	Chef d'équipe	4'262.-	5'348.-	41.-
	Superviseur « tri-bagages »	4'812.-	5'989.-	45.-
Opérations/Trafic	Agent d'escale trafic	4'403.-	5'038.-	42.-
	Coordinateur OPS	4'603.-	5'441.-	43.-
	Superviseur « OPS »	4'853.-	5'989.-	45.-
Fret	Manutentionnaire	3'896.-	5'019.-	35.-
	Rouleur	4'112.-	5'099.-	38.-
	Chef d'équipe	4'480.-	5'303.-	41.-
	Agent de sécurité (screener)	4'112.-	5'007.-	40.-
	Agent fret administration (DGR)	4'112.-	5'007.-	40.-
	Superviseur « warehouse » (halle dépôt)	4'830.-	5'989.-	45.-
	Superviseur « administration »	4'830.-	5'989.-	45.-

Date de dépôt : 7 janvier 2014

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. Roger Deneys

Mesdames et
Messieurs les députés,

Peut-on se contenter, par fatalisme, de prendre acte de ce « Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la gestion de l'Aéroport international de Genève pour l'exercice 2012 » ? Malgré ses lacunes ? Ou, pour certains peut-être, à cause de ses mêmes lacunes ?

Que l'Aéroport international de Genève (AIG) fasse preuve d'une certaine auto(aéro ?)-satisfaction dans les 58 pages de son rapport d'activités 2012¹ est somme toute normal, les entreprises, publiques ou privées, n'ayant pas pour habitude de produire des documents publics évoquant d'éventuels problèmes ou dysfonctionnements.

Que le Conseil d'Etat en fasse de même est par contre plus surprenant. Et même inquiétant en ce qui concerne l'AIG car on ne peut ignorer que le succès – également financier – de l'aéroport ne se fait pas sans conséquences négatives, que ce soit pour l'environnement et les riverains (pollution, nuisances sonores) ou pour une part croissante des collaboratrices et collaborateurs des entreprises qui travaillent sur le site aéroportuaire (dégradation constante des conditions de travail, dumping salarial, sous-traitance).

Ainsi, le rapport d'activités de l'aéroport mentionne seulement à la page 53 les aspects relatifs à la gestion du personnel, soit après les pages consacrées au marketing et au sponsoring (page 49) et bien après celles consacrées aux « actions environnementales » (page 45)... et aux déchets ! Sans que la question de l'emploi dans les nombreuses entreprises actives sur le site aéroportuaire ne soit d'ailleurs évoquée...

¹ http://www.gva.ch/fr/Portaldata/1/Resources/fichiers/publications/publications_institutionnel/2012_rapportGA_fr.pdf.

... Sans que le Conseil d'Etat estime utile, dans les 7 maigres pages de ce rapport d'activités RD 1000, d'en expliquer davantage à ce sujet !

Au demeurant, la première page de ce rapport est éloquente à ce sujet, « *Il aborde en six chapitres les thèmes principaux suivants : résultats financiers, évolution du trafic et de la desserte, innovations et services aux passagers, évolution de l'infrastructure, travaux préparatoires pour l'Aile Est et mesures de protection de l'environnement.* »

A l'issu des travaux de la Commission de l'économie relatifs à cet objet, un député (PDC) a d'ailleurs bien résumé un sentiment de malaise partagé par plusieurs députés :

« Il considère comme son collègue [Socialiste] que le rapport ici examiné montre tous les traits (certes justifiés en partie) d'une certaine forme d'autosatisfaction, mais pose alors la question de l'intérêt d'un tel rapport pour les autorités de tutelle.

Il le considère comme un peu léger et pour tout dire insatisfaisant.

Le seul fait d'être bénéficiaire ne suffit pas à reléguer toutes les problématiques au second plan.

Il veut pour preuve du peu d'intérêt que porte l'aéroport aux questions sociales, la localisation de la problématique des ressources humaines en dernière page.

Sans interférer dans le partenariat social, l'aéroport pourrait sans dommage se positionner plus clairement vis-à-vis des enjeux sociaux. Il pourrait inciter à un comportement exemplaire. »

Lors de 3 séances, les travaux de la Commission de l'économie ont donc permis de compléter le tableau lacunaire dressé initialement par le Conseil d'Etat dans le RD 1000, notamment en procédant à plusieurs auditions obtenues après des votes serrés – les demandes des Socialistes ayant été contestées, dans un état d'esprit bien éloigné de celui qui règne usuellement en commission (**Vote sur l'audition de l'ARAG** : Pour : 2 S, 3 Ve, 1 PDC, **Contre** : 1 R, 2 MCG, 2 L, Abst. : 1 L, 1 UDC, 1 R [**adopté**], Vote sur l'audition d'une délégation représentative des syndicats du site aéroportuaire : Pour : 2 S, 3 Ve, 2 MCG, **Contre** : 2 R, 2 L, 1 PDC, Abst. : 1 L, 1 UDC, 1 R [**adopté**]) – qui ont contribué à éclairer certaines zones d'ombre, notamment en ce qui concerne les nuisances sonores et les relations de travail sur le site aéroportuaire.

L'audition du représentant de l'ARAG, l'association des riverains de l'aéroport, a notamment permis de prendre connaissance de plusieurs éléments factuels importants (voir également le rapport de majorité) :

- « contrairement à l'aéroport de Genève, celui de Bâle non content d'informatiser le dépôt de la plainte, n'hésite pas à communiquer de manière transparente et publique sur la nature et le suivi des plaintes y compris sur les éventuelles sanctions prises. A Genève, il parle *d'omerta*. De manière générale, ce manque de transparence est constant à l'aéroport. Malgré ses efforts, peu de résultats à ce sujet. »
- « la présentation des données et des chiffres doit être considérée avec précaution qu'il s'agisse par exemple du nombre total et indifférencié de vols qui effectivement a connu une baisse ; cependant la seule catégorie des vols de ligne ceux qui sont à l'origine de la très grande majorité des nuisances a connu elle, une hausse de 36 %. Il regrette ce type de présentation particulièrement orientée. »
- « l'OFAC souhaite que l'AIG procède à la révision de son plan de lutte contre les nuisances (à cause de l'augmentation durant deux années consécutives de plus d'1 dB). »
- « il existe un ratio permettant de mesurer l'impact d'un aéroport. Il s'agit de diviser le nombre de passagers par le nombre de riverains.

A l'aéroport londonien d'Heathrow, ce ratio est de 300, or à Genève, il se situe probablement entre 500 et 600. L'autre aéroport londonien de Luton connaît un indice de 4 000 et l'aéroport de Gatwick, comparable à celui de Genève, a un indice de 12 000. »

L'audition du représentant du syndicat PUSH a quant à elle permis d'obtenir les informations suivantes relatives aux conditions de travail sur le site aéroportuaire (voir également le rapport de majorité) :

- « Il détaille les lacunes du rapport quant à la situation de la sécurité, des parkings, de la station de dégivrage et des conditions de travail (voir document). »
- « les sociétés d'assistance ont constamment demandé l'installation du WI-FI sur le tarmac afin de faciliter leurs transmissions et leur travail, et à l'image d'autres aéroports comme Zurich. A ce jour, ce dispositif n'est toujours pas en place. »
- « cette accumulation d'éléments [constitue] une forte pression sur les sociétés d'assistance et par conséquent sur la dégradation des conditions de travail et de salaires des personnels concernés. »

A noter, ce qui est particulièrement choquant et même totalement inadmissible, qu'à l'issue de cette audition et après la transmission d'un message complétant son intervention, aux teneurs pourtant confidentielles avant la publication des parties qui les évoquent dans le présent rapport, le représentant du syndicat PUSH a immédiatement été victime de pression sur son lieu de travail et a fait parvenir aux membres de la Commission de l'économie un message électronique à la teneur suivante :

« Bonjour Monsieur,

Il semble que le résumé écrit de la prise de position de PUSH dont vous avez reçu copie de ma part par courriel, ainsi qu'un nombre supplémentaire d'informations ait été transmis sans mon accord à GA. J'ai toujours pensé que les informations que je livrais lorsque je déposais devant votre commission étaient confidentielles et c'est à ce titre que je vous les ai livrées !

Hors il est certain que tant notre prise de position, qu'un certain nombre d'autres chiffres ont été remis à M. Deillon hier. Vous imaginez bien que depuis, la chasse aux sorcières est ouverte afin de déterminer comment j'ai pu entrer en possession de tels renseignements.

Je vous serais reconnaissant de bien vouloir retransmettre ce courriel à l'ensemble des membres de la commission afin que tout le monde se rende compte de la situation délicate dans laquelle je me retrouve suite à cette indiscrétion.

En vous souhaitant un bon weekend et avec mes meilleures salutations. »

L'audition des représentants des syndicats SSP-VPOD et SIT a, quant à elle, permis d'obtenir d'autres informations relatives aux conditions de travail sur le site aéroportuaire (voir également le rapport de majorité) :

- « la convention de branche destinée au personnel au sol et proposée par les syndicats [n'a] pas fait l'objet d'une ratification par Genève aéroport. »**
- « Une intervention au niveau de la CRCT a néanmoins donné aujourd'hui de bons résultats, avec la constatation officialisée des usages ; et ce même si la convention élargie a été également refusée. »**
- « [Ils] regrette[nt] cette politique voulue par Genève aéroport et consistant à la fois à ne pas intervenir malgré des tensions évidentes, mais aussi à**

tout mettre en œuvre pour faciliter une concurrence acharnée entre les opérateurs. »

- « [il y a] une tendance allant dans le sens du développement de l'aéroport à tout prix sans véritablement considérer l'impact sur les employés. Il s'agit ici d'un secteur économique qui se dit en crise avec l'impact négatif des compagnies à bas prix. Par ailleurs, l'aéroport connaît une forte augmentation du nombre de ses passagers sur 10 ans. Or, les infrastructures d'accueil ainsi que les personnels n'ont pas été augmentés dans la même proportion. Le travail et sa charge s'en ressentent. »
- « la passivité de l'aéroport dans ce domaine n'est pas justifiable dans la mesure où la loi sur l'aéroport (ainsi que le règlement des marchés en escale) précise de manière explicite qu'il doit jouer son rôle en veillant aux intérêts sociaux y compris en matière de protection des travailleurs et indirectement par le biais des concessions qu'elles soient de nature strictement commerciales ou aéronautiques. Or l'aéroport de Genève ne participe pas à la concrétisation de ces principes. »
- « en 2010, les deux sociétés d'assistance au sol ont connu une grève déclenchée sur la base du constat d'une concurrence déloyale liée aux conditions de travail. »
- « l'une des deux sociétés (Dnata) n'était pas conventionnée et n'appliquait pas les usages tout en ayant reçu une concession de Genève aéroport. Cette société a heureusement été conventionnée en 2011 grâce à l'action syndicale. »
- « En 2012, une convention de branche a été signée mais malheureusement l'aéroport est resté muré dans son silence sans même prendre la peine d'adresser un accusé de réception. »
- « Au final, les usages de l'assistance au sol ont été très récemment édictés au travers du CSME et entrent en vigueur à partir du 1er novembre. »
- « Toutefois, ces usages ne s'appliquent que dans le domaine de l'assistance au sol. »
- « les usages n'ont pas été élargis dans le domaine du nettoyage des avions, du catering, du ravitaillement en kérosène (...) et que l'on utilise de manière peu adéquate pour GATEGOURMET la convention collective de l'hôtellerie-restauration. »
- « l'aéroport devrait vraisemblablement adopter une attitude plus proactive dans ce domaine en participant à la définition des pratiques et des usages. »

- « le mutisme du rapport dans ce domaine est le juste reflet de la passivité dénoncée précédemment. En conclusion, il encourage l'aéroport à compléter ses futurs rapports dans ce sens. »
- « dans la mesure où l'aéroport délivre la concession pour un certain nombre d'entreprises, il devrait également jouer son rôle social or la plupart du temps lorsque des incidents surviennent, l'aéroport est aux abonnés absents en matière de défense des travailleurs. »
- « [on] constate un phénomène de précarisation progressive des travailleurs du site. [On] mentionne un salaire minimal à 3 552 F chez GATEGOURMET qui pourrait encore être abaissé. »

A la lecture de ces quelques extraits, il s'avère réellement problématique pour des députés de ne pas retrouver dans le rapport RD 1000 des explications détaillées relatives aux problématiques ici évoquées, que ce soit en matière de nuisances sonores ou en matière de conditions de travail.

Quand une entreprise comme Genève Aéroport génère plus de 60 millions de francs de bénéfices en 2012, dont la moitié atterrit – c'est le cas de le dire – dans les poches du canton, et que le rapport du Conseil d'Etat est si maigre, ces lacunes laissent penser que le Conseil d'Etat cautionne une politique d'*omerta* et se refuse à la transparence en la matière, alors même que les problèmes à l'aéroport sont potentiellement « explosifs », cf. grèves à l'aéroport en 2010², et susceptibles de ternir à la fois l'image et la rentabilité de l'entreprise. Les députés doivent pouvoir compter sur des rapports du Conseil d'Etat qui ne se contentent pas de résumer les rapports d'activités des différentes entreprises publiques, ne serait-ce que parce qu'en agissant de la sorte il ne remplit absolument pas sa mission de **contrôle** des entreprises publiques.

Au vu de ce qui précède, les Socialistes invitent Mesdames et Messieurs les députés à ne pas prendre acte de ce rapport et nous demandons au nouveau Conseil d'Etat – que nous espérons plus lucide que le précédent – de bien vouloir réaliser un nouveau rapport plus sérieux, y compris en évoquant les problèmes récurrents qui sont liés à l'exploitation actuelle de l'aéroport et à l'absence de volonté de Genève Aéroport de favoriser le dialogue social ET SURTOUT le progrès social dans les entreprises qui exercent sur le site de l'aéroport : les conditions sociales toujours péjorées ne sont pas une fatalité, c'est une question de dignité humaine ! Une entreprise publique genevoise se doit d'être exemplaire en la matière et doit se montrer proactive pour ne pas laisser la situation se dégrader !

² <http://www.ge.ch/grandconseil/data/texte/M01935A.pdf>