

Proposition présentée par les députés :

M^{mes} et MM. Marjorie de Chastonay, Nicole Valiquier Greuccio, Yvan Rochat, Alessandra Oriolo, Yves de Matteis, Léna Strasser, Jean Burgermeister, Jocelyne Haller, Diego Esteban, Sylvain Thévoz, Pierre Vanek, Jean Batou, Jean Rossiaud, Pierre Eckert, Mathias Buschbeck, Dilara Bayrak, Boris Calame, Thomas Wenger, Salima Moyard

Date de dépôt : 16 décembre 2019

Proposition de motion

Fin du dumping Dnata

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

- les nombreuses dénonciations d'employé-e-s de Dnata relativement à leurs mauvaises conditions de travail, dont notamment plusieurs plaintes déposées auprès de l'OCIRT ;
- l'absence de signature d'une convention collective de travail entre les partenaires sociaux et Dnata depuis le 31 décembre 2017 ;
- la plateforme de la CGAS du 23 novembre 2018 intitulée « Partenariat social sur le site de l'aéroport » dans laquelle les syndicats dénoncent certains « salaires indécents » parfois pratiqués à l'aéroport et préconisent notamment d'« établir des ratios maximums de personnel auxiliaire » ;
- les contrats de travail du personnel auxiliaire de Dnata, contrats dits de « zéro heure garantie », dénoncés publiquement par les syndicats et des avocats, et qui ne garantissent aucun revenu minimum à plus de 300 employé-e-s de Dnata ;
- la très grande précarité dans laquelle peuvent se trouver du jour au lendemain ces centaines d'employé-e-s n'ayant de par leur contrat actuel aucun revenu minimum garanti, employé-e-s qui pourtant travaillent sur la plateforme d'un aéroport public cantonal ;

- que les conditions de travail telles que décrites dans la convention d'objectifs de l'aéroport doivent être respectées (article 12, alinéas 1 à 3) ;

invite le Conseil d'Etat

à respecter ses engagements pris notamment à travers la convention d'objectifs entre la République et canton de Genève, soit pour elle le Conseil d'Etat, représenté par le département des infrastructures, et l'Aéroport international de Genève, et à intervenir pour faire respecter l'article 12 alinéa 2 de ladite convention, notamment en établissant des règles limitant et cadrant le recours au personnel auxiliaire sur le site de l'aéroport public de Genève.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les député-e-s,

Cette motion invite le Conseil d'Etat à respecter ses engagements pris notamment à travers la Convention d'objectifs entre la République et canton de Genève, soit pour elle le Conseil d'Etat, représenté par le département des infrastructures, et l'Aéroport international de Genève (ci-après « AIG »).

En effet, cette convention d'objectifs signée par les parties en avril 2019 mentionne en son article 12 alinéa 2 : *« les parties poursuivent leurs efforts (...), en collaboration avec les partenaires sociaux et les instances et autorités concernées, visant à mettre en place des minimas protégeant les travailleurs sur le site aéroportuaire de tout dumping salarial ou social. »*

Or, la situation actuelle révélée par le syndicat Unia le 26 novembre dernier semble en contradiction avec la convention d'objectifs signée. Dans les révélations dévoilées par les médias, les témoignages des employé-e-s et la pétition signée le 26 juin 2019 à travers laquelle 1784 employé-e-s de l'aéroport demandaient l'intervention de M. Poggia pour « garantir des emplois à un taux et un salaire décent » et « limiter au maximum le nombre d'emplois précaires », l'aéroport essuie de graves critiques. Il semble que la direction de l'aéroport tolère un mode de faire de Dnata qui lui permet de contourner le droit pour instaurer du dumping alors même que l'alinéa 2 de l'article 12 stipule la mise en place des minima pour les travailleurs.

Dès lors, la compagnie Dnata était dénoncée par le syndicat Unia le 26 novembre dernier, afin d'alerter le Conseil d'Etat sur cette situation salariale et ces conditions de travail inacceptables à l'aéroport de Genève. En effet, l'entreprise de services au sol émiratie Dnata emploie 367 auxiliaires sur 783 employé-e-s. Selon leur contrat, ces employé-e-s **auxiliaires** sont payés à l'heure et n'ont aucun taux d'activité garanti. Leurs revenus peuvent varier de moins de 1000 francs à 4000 francs par mois. Selon le document de la CGAS, partie B lit. a : « Le **statut d'auxiliaire** précarise grandement les travailleurs concernés. De plus, l'explosion des auxiliaires provoque de très nombreux problèmes, tant au niveau des conditions de travail et de salaire, qu'au niveau de la charge de travail et de la sécurité. (...) ».

Or, il existe une jurisprudence du Tribunal fédéral qui estime que « le travailleur doit pouvoir compter sur un certain taux d'activité pendant toute la durée des rapports de travail, sans être soumis au bon vouloir de l'employeur s'agissant de sa rémunération moyenne. » Il y a donc un non-respect de la convention d'objectifs et une « illégalité » de ce mode de contrat. Suite aux sollicitations du syndicat Unia, l'entreprise Dnata prétend ne pas être soumise

à cette jurisprudence en argumentant que son personnel relève du « travail sur appel improprement dit ». Selon Dnata, cette notion juridique lui permettrait donc d'échapper aux règles édictées par le Tribunal fédéral.

Face à cette divergence d'interprétation de la jurisprudence, il est indispensable de cesser ce mode de management qui place les employé-e-s dans une situation de précarité et de vulnérabilité. Jonglant avec des horaires irréguliers, les employé-e-s sont empêchés d'avoir un autre travail à côté, non seulement à cause de l'irrégularité de leur travail, mais également parce que Dnata reste leur employeur principal. Par ailleurs, ils ne bénéficient d'aucune convention collective de travail. En effet, selon le document de la CGAS, chapitre C, Dnata est mentionnée comme n'ayant plus de convention. Et il est stipulé que : « (...) **Dans tous les cas, les conditions pour le personnel sont nettement moins bonnes et ne tiennent aucun compte des réalités locales ni des spécificités du site aéroportuaire genevois. Cette stratégie générale de précarisation des travailleurs, dénoncée par les syndicats comme une sous-enchère salariale organisée, ne trouvera dans tous les cas remède que dans un cadre général assaini.** (...) » Par conséquent, ce nouveau mode de gestion ou « management », non négocié avec les partenaires, est fragile et inacceptable face au respect du droit du travail.

Il s'agit ici d'éviter l'institutionnalisation d'un système intolérable à Genève, non conforme aux objectifs de la convention et de surcroît en contradiction avec la jurisprudence fédérale. Il est par conséquent primordial d'éviter une telle pérennisation afin de rétablir un cadre de travail sain et de mettre fin à une forme de dumping salarial au sein de l'entreprise Dnata. Les employé-e-s subissent ces contrats « zéro heure garantie ». Il serait dès lors important que le Conseil d'Etat maintienne également sa vigilance et son rôle d'autorité face à la régie autonome qu'est l'AIG. Rappelons que selon le préambule de ladite convention : « **Les grandes régies publiques autonomes de l'Etat de Genève ont pour mission de mettre en œuvre la politique édictée par le Conseil d'Etat dans leurs domaines spécifiques.** » Le feraient-elles à n'importe quel prix et sous n'importe quelles conditions ?

En conséquence, cette motion invite le Conseil d'Etat à respecter ses engagements pris notamment dans la convention d'objectifs entre la République et canton de Genève, soit pour elle le Conseil d'Etat, représenté par le département des infrastructures, et l'AIG et à intervenir pour faire respecter l'article 12 de ladite convention en établissant des règles limitant et cadrant le recours au personnel auxiliaire sur le site de l'aéroport public de Genève.

Pour les raisons invoquées ci-dessus, je vous invite, Mesdames et Messieurs les député-e-s, à soutenir cette motion.

CONVENTION D'OBJECTIFS**ENTRE**

**LA RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE,
SOIT POUR ELLE LE CONSEIL D'ÉTAT,
REPRESENTÉ PAR LE DÉPARTEMENT DES INFRASTRUCTURES**

ET

**L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE GENÈVE
(ci-après « AIG »)**

Avril 2019

PREAMBULE¹

Les grandes régies autonomes de l'État de Genève ont pour mission de mettre en œuvre la politique édictée par le Conseil d'État dans leurs domaines spécifiques. Les bases et les éléments fondamentaux de la politique voulue par le gouvernement figurent notamment dans le discours de Saint-Pierre, prononcé à la suite de son élection, ainsi que dans le programme de législature. Toutefois, ils ne permettent pas à eux seuls de fixer une véritable feuille de route pour les entités publiques dans leurs domaines de compétence. Les chantiers lancés par les entités publiques devant être envisagés dans le long terme, le Conseil d'État entend que soient fixés les jalons importants pour l'ensemble de la législature, afin que les conseils d'administration puissent œuvrer à leur mise en œuvre en disposant d'une vue d'ensemble et d'une visibilité à moyen terme. Cette approche a été confirmée récemment, avec la mise en vigueur de la loi sur l'organisation des institutions de droit public (LOIDP), du 22 septembre 2017 (A 2 24), notamment son article 7.

L'AIG a connu une croissance et un développement très importants au cours des dernières années, qui ont vu le nombre de passagers qui le fréquente augmenter significativement. Malgré un fléchissement récent, cette croissance, qui est en ligne avec le développement économique de la région, a poussé l'exploitation des infrastructures à leurs limites physiques, tant au niveau des terminaux, qu'au niveau des accès routiers ou des parkings. Elle a également eu un impact important sur les quelque deux cents entreprises qui gravitent autour de son activité.

Cette augmentation du trafic a aussi généré des besoins supplémentaires en matière de sûreté et de sécurité, dans des contextes politiques et économiques internationaux tendus.

Cette augmentation a dans le même temps également accentué la sensibilité environnementale autour des activités déployées par l'AIG. Dans ce contexte, le Conseil fédéral a formellement adopté le Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (ci-après « PSIA ») le 14 novembre dernier. Son but consiste à fixer de manière obligatoire le cadre, les objectifs et les exigences relatifs à l'infrastructure de l'aéronautique civile suisse. Cet instrument de planification est central pour inscrire l'évolution de l'infrastructure aéroportuaire pour la prochaine décennie dans une approche environnementale résolument maîtrisée.

¹ Par souci de simplification, l'utilisation du masculin s'applique indifféremment pour désigner les genres masculin et féminin.

Titre I : But et objectifs

Art. 1 : But

Le but de la présente convention d'objectifs (ci-après « la Convention ») est de fixer les jalons essentiels de l'exploitation et du développement maîtrisé de la plateforme aéroportuaire et de son accessibilité terrestre pour la période 2019-2024.

Art. 2 : Objectifs

¹ Les Parties veillent dans leurs décisions à tout mettre en œuvre pour préserver la mission de service public de l'AIG, ainsi qu'à lui donner les moyens d'adapter son infrastructure de façon à absorber la hausse du nombre de passagers tout en limitant l'impact sur les riverains et sur l'environnement, conformément aux engagements du Conseil d'État dans son programme de législature 2018-2023 et à la fiche d'objet Aéroport de Genève (fiche PSIA) du 14 novembre 2018.

² Les Parties veillent notamment à ce que l'AIG continue à remplir sa fonction axée sur le trafic aérien européen et international nécessaire à l'échelon régional et national, avec des infrastructures adaptées aux besoins des passagers, notamment en lien avec la Genève Internationale et le trafic d'affaires, ainsi que l'exploitation optimisée de la plateforme aéroportuaire.

³ Les Parties veillent dans leurs décisions à assurer un équilibre général entre les intérêts de la société, de l'économie et de la protection de l'environnement.

Art. 3 : Gouvernance

¹ Les Parties s'engagent à renforcer la collaboration avec les communes riveraines de l'aéroport, ainsi qu'avec les associations de riverains.

² L'intégration de la dimension régionale, adaptée aux défis actuels et futurs en matière d'environnement, d'aménagement du territoire, de mobilité terrestre et de dynamique économique sera renforcée.

³ Une coordination forte intervient entre l'État, l'AIG et les communes concernées par le développement de la façade sud de l'aéroport. Une instance spécifique est créée pour coordonner les thématiques en lien avec la mobilité, l'urbanisation, les interfaces de l'aéroport et le développement économique. L'instance peut au besoin être élargie à d'autres partenaires.

Titre II : Cadre PSIA

Art. 4 : Cadre d'exploitation et de développement

Les Parties tiennent compte, dans leurs décisions, des éléments figurants dans la fiche PSIA, s'agissant en particulier du périmètre d'aérodrome, des conditions générales de l'exploitation, du territoire exposé au bruit à moyen terme et à l'horizon 2030, des surfaces de limitation d'obstacles, des principes en matière de remplacement et de compensation écologiques selon la loi sur la protection de la nature et du paysage, ainsi que des principes relatifs à la qualité de la desserte terrestre de l'aéroport et à son intégration dans le réseau de transports de/vers l'aéroport.

Art. 5 : Horaires d'exploitation

L'AIG exploite la plateforme aéroportuaire conformément aux prescriptions fédérales, en excluant la tranche allant de 5h à 6h, et en évitant au maximum les tranches 22h-23h et 23h-minuit, conformément aux termes de la fiche PSIA.

Art. 6 : Exposition au bruit

¹ L'AIG, dans le cadre de son développement, prend toutes mesures utiles pour limiter les nuisances sonores occasionnées par le trafic aérien, dans le respect des principes du développement durable.

² L'AIG met en œuvre les mesures nécessaires au respect de la courbe de bruit à moyen terme fixée dans la fiche PSIA, qui détermine la marge de développement maximal du bruit lié au trafic aérien à Genève.

³ L'AIG met en œuvre les mesures nécessaires permettant d'atteindre le respect de la courbe de bruit à long terme « 2030 » fixée dans la fiche PSIA, qui détermine l'objectif de réduction de l'empreinte sonore du trafic aérien à Genève, en particulier :

- a. En favorisant, dans sa politique tarifaire, les aéronefs les moins bruyants ;
- b. En diminuant les retards des vols planifiés avant 22h mais décollant après 22h ;
- c. En s'assurant que les nouveaux vols long-courriers planifiés durant la tranche horaire 22h-24h sont exploités par des avions aux meilleures performances acoustiques ;
- d. En maintenant l'absence de vols à l'horaire au départ de Genève après 22h pour des destinations court- et moyen-courriers.

⁴ L'AIG effectue chaque année un état des lieux de l'exposition au bruit des avions sur le territoire cantonal en calculant les courbes d'exposition au bruit de l'année précédente de chaque tranche horaire définie dans l'annexe 5 de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB). Ces courbes sont transmises au Conseil d'État au plus tard le 30 juin de l'année suivante.

⁵ L'AIG poursuit la mise en œuvre du concept de mesures d'isolation acoustique des locaux à usage sensible au bruit autour de l'AIG, tel qu'il a été approuvé par l'Office fédéral de l'aviation civile (ci-après « OFAC ») le 18 septembre 2017. Le nouveau bruit admissible déterminera un nouveau périmètre d'intervention.

Art. 7 : Qualité de l'air et protection du climat

¹ L'AIG met en place les mesures d'amélioration de la qualité de l'air, conformément aux objectifs du Plan de mesures OPair concernant les infrastructures de l'aéroport. En particulier, l'AIG favorise, dans sa politique tarifaire, les aéronefs les moins polluants.

² L'AIG poursuit la compensation des émissions de gaz à effet de serre liés à ses propres activités et met en œuvre des mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

L'AIG veille à une utilisation rationnelle de l'énergie, afin d'atteindre l'objectif de la société à 2000 watts en 2050.

L'AIG s'assure d'un approvisionnement en électricité 100 % renouvelable.

L'AIG met en œuvre des mesures visant à réduire le volume des déchets urbains et à augmenter la part des déchets recyclés.

³ La Commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien (CCLNTA) est chargée du suivi de l'évolution des gaz à effet de serre et de produire un rapport périodique à ce sujet à l'intention du Conseil d'administration de l'AIG et du Conseil d'État. Elle organise son fonctionnement à cet effet.

Art. 8 : Développement durable

L'AIG maintient sa stratégie de développement durable, la développe dans le cadre de la fiche PSIA et communique régulièrement sur les actions mises en œuvre.

L'AIG contribue à assurer une consommation durable en proposant des produits locaux labellisés pour les marchés de restauration attribués en gré à gré.

Titre III : Trafic aérien

Art. 9 : Desserte aérienne

¹ L'AIG œuvre au maintien et au développement de la desserte aérienne au profit du pays et de la région.

² La première priorité revient au trafic de ligne. L'AIG accueille d'autres types de trafics dans la limite de ses capacités, avec pour priorité les vols opérés aux instruments (IFR).

³ Conformément à la fonction qui lui est assignée par la Confédération et à la volonté du Conseil d'État, l'AIG entreprend les actions nécessaires pour maintenir la desserte européenne et promouvoir de nouvelles liaisons directes avec les destinations intercontinentales qui profitent au pays et à la région. Dans cette perspective, trois vols long-courriers au maximum pourraient être planifiés après 22h, avec des avions aux meilleures performances acoustiques.

Titre IV : Infrastructure aéroportuaire

Art. 10 : Adaptation de l'infrastructure aéroportuaire

¹ L'AIG continue d'adapter l'infrastructure aéroportuaire, de sorte à répondre aux besoins actuels et anticiper les besoins futurs.

² Les constructions prévues dans la fiche PSIA à l'horizon 2030 sont réalisées conformément à la planification directrice de l'AIG, qui tient compte de l'évolution effective du trafic (trafic passagers, mouvements avions, flux bagages).

³ Parmi les éléments clefs de cette planification directrice figurent en l'état la finalisation de l'Aile Est, la réalisation du projet CAP 2030, la refonte des satellites, le remplacement de l'actuel terminal charter (T2), l'adaptation, respectivement la réalisation de nouvelles voies d'accès et de sortie de la piste, la pérennisation et la création de nouvelles positions de stationnement pour avions, ainsi que la construction d'un nouveau tri-bagages.

Titre V : Accessibilité

Art. 11 : Accessibilité terrestre de l'Aéroport

¹ Les Parties œuvrent conjointement et en collaboration avec la Confédération à l'atteinte des objectifs fixés dans la fiche PSIA relatifs à l'accessibilité de la zone aéroportuaire, s'agissant notamment des infrastructures de transports publics et transports individuels motorisés et des parts modales des passagers aériens et des collaborateurs de la plateforme.

² Les travaux se fondent sur l'étude menée par le canton de Genève et l'AIG durant le processus de coordination PSIA, en collaboration avec les offices concernés de la Confédération, portant sur l'estimation des besoins et le dimensionnement des infrastructures dans le secteur aéroportuaire à l'horizon 2030 et le plan d'actions élaboré portant sur la déclinaison des mesures d'infrastructures à réaliser à l'horizon 2030, afin d'accompagner la croissance de l'aéroport et les différents développements urbanistiques dans le secteur.

³ L'amélioration de l'accessibilité de l'aéroport par les transports publics et la mise en place d'offres d'incitation doivent permettre d'atteindre les parts modales suivantes : 58 % des passagers utilisant les transports publics et 44 % des employés de l'aéroport utilisant les transports publics, les modes doux et le covoiturage. L'atteinte de ces objectifs permettra de limiter la création de nouvelles places de stationnement dans une fourchette allant de 2'200 à 2'800 places.

⁴ L'AIG continue de favoriser l'utilisation des transports collectifs pour les passagers et les employés du site entrant sur le sol genevois en collaboration avec la communauté tarifaire intégrale genevoise. L'utilisation des modes doux et partagés est également favorisée pour les employés du site.

⁵ L'AIG poursuit la mise en œuvre des mesures nécessaires pour assurer une bonne accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR), à l'appui des dispositions applicables.

⁶ L'AIG est impliqué et consulté dans le cadre de l'ensemble des études et projets ayant un impact sur l'accessibilité à l'aéroport. L'AIG suit et appuie le canton et les autres partenaires dans le cadre du développement et de la mise en œuvre des études et projets d'infrastructures situés sur le droit de superficie (droit distinct et permanent (DDP)) de l'aéroport et en dehors, dans la mesure où ceux-ci améliorent les conditions d'accès à l'aéroport. Ces infrastructures sont notamment le pôle multifonction P47, l'aménagement de l'interface de transports collectifs de l'aéroport, la mise en place de sites propres pour les transports collectifs et d'itinéraires modes doux sécurisés tout au long de la façade aéroportuaire (route des Batailleux, route de Pré-Bois), les compléments d'aménagements dans le périmètre autoroutier (entrées-sorties, jonctions, ouvrages), le prolongement et la mise en service de lignes de transports publics, l'aménagement de P+R et l'aménagement de voies autoroutières réservées aux bus et au covoiturage.

⁷ Une coordination systématique intervient entre les services de l'État concernés et l'AIG en matière d'accessibilité, notamment au travers des groupes de travail techniques et de l'instance « Mobilité Aéroport-Palexpo-Arena » (MAPA). Les services concernés de la Confédération et les Chemins de fers fédéraux (CFF) sont également associés à la coordination.

⁸ L'AIG participe activement au dialogue permanent que le Canton a instauré avec les communes visant à la recherche de solutions pour améliorer la mobilité du secteur.

⁹ L'AIG continue de favoriser l'utilisation des transports collectifs des passagers entrants sur le sol genevois, en collaboration avec la communauté tarifaire intégrale genevoise.

Titre VI : Environnement social

Art. 12 : Conditions de travail

¹ L'AIG veille à ce que les entreprises sous concession et ses prestataires externes appliquent des conditions de travail conformes aux réglementations en vigueur.

L'AIG met en œuvre des initiatives sur le lieu de travail pour lutter contre la discrimination, renforcer l'égalité des sexes et permettre aux collaborateurs d'avoir accès au développement des compétences.

Dans le cadre de l'accès au travail, l'AIG favorise l'engagement d'apprentis et la réinsertion des demandeurs d'emploi.

² Les Parties poursuivent leurs efforts, dans les limites des dispositions normatives en vigueur (en particulier les conventions collectives de travail applicables et les usages fixés par l'autorité cantonale), en collaboration avec les partenaires sociaux et les instances et autorités concernées, visant à mettre en place des minimas protégeant les travailleurs sur le site aéroportuaire de tout dumping salarial ou social.

³ L'AIG veille à ce que les minimas établis par les partenaires sociaux et les autorités compétentes soient applicables aux nouvelles conventions de concession délivrées par l'AIG pour les activités réglementées et intégrées aux contrats passés avec ses prestataires externes.

Art. 13 : Attribution des marchés publics et achats professionnels responsables

¹ L'AIG attribue, dans le respect des dispositions normatives, les marchés publics aux entreprises ayant présenté l'offre la « mieux-disante ». L'AIG veille à intégrer des exigences ou des critères relatifs au développement durable portant sur l'engagement des fournisseurs et du « produit » (fournitures, services ou construction) dans les appels d'offres publics et sur invitation. Le choix des matériaux de construction est fait conformément à la directive du Conseil d'État en la matière.

² S'agissant des marchés de construction et des services effectués sur le territoire genevois, l'AIG veille à respecter toutes les dispositions légales en vigueur et favorise les contrôles par les autorités compétentes, afin d'éviter le développement de sous-traitance conduisant à une sous-enchère sociale ou salariale ou risquant de générer du travail au noir. S'agissant des marchés de la construction, l'AIG veille à appliquer strictement les dispositions réglementaires en vigueur.

Titre VII : Sécurité, sûreté et migration

Art. 14 : Sécurité des opérations aériennes

L'AIG met tout en œuvre afin de garantir un niveau élevé de sécurité couvrant l'ensemble de l'exploitation. À cette fin, l'AIG maintient à jour son SMS (système de management de la sécurité) et la certification EASA (European Aviation Safety Agency / Agence européenne de la sécurité aérienne).

Art. 15 : Prévention des actes d'intervention illicites contre l'aviation civile (sûreté)

Conformément aux directives de l'OFAC, l'AIG met en œuvre les mesures nécessaires visant à protéger les opérations et l'infrastructure aéronautiques contre tout acte d'intervention illicite.

Art. 16 : Sécurité publique

En étroite collaboration avec la Police internationale (PI), avec le Corps des gardes-frontière (CGFR) et avec l'armée, l'AIG prend toutes les dispositions nécessaires au maintien d'un niveau de sécurité élevé sur l'ensemble de la plateforme.

Art. 17 : Autorités fédérales

L'AIG prend toutes les dispositions nécessaires pour permettre la mise en œuvre de la politique migratoire mise en place par le Conseil fédéral et le Conseil d'État.

Titre VIII : Structure financière et déplacements à caractère professionnel**Art. 18 : Investissements**

¹ Les Parties prennent toutes les dispositions permettant de laisser à l'AIG la capacité financière d'assumer seul, ou par l'emprunt, les investissements actuels et futurs, dans la limite des rétrocessions à l'État de Genève prévues par la loi, dont les éventuelles indemnités visées à l'article 36 de la loi sur l'Aéroport international de Genève (LAIG, H 3 25).

² Le Conseil d'État prélève 50 % du bénéfice net de l'AIG pendant toute la durée de la présente convention.

Art. 19 : Maîtrise de la croissance des charges

Pour assurer le soutien en cas de poursuite de la croissance, le développement des infrastructures et la satisfaction des clients, l'AIG s'engage à maîtriser la croissance des charges dans son environnement en suivant l'évolution du ratio de la somme du résultat opérationnel retraité des éléments exceptionnels avant intérêts et amortissements (ROIA) et des investissements (hors acquisition) divisée par les charges du personnel (hors changement de plan de prévoyance). Pour démontrer une évolution positive, le ratio doit progresser de 5 % sur la durée de la convention. Le ratio est calculé sur la base des comptes annuels audités.

Art. 20 : Mobilité d'entreprise

L'AIG s'emploie à ce que son personnel privilégie les transports publics pour les destinations professionnelles de courte et moyenne distances.

Titre IX : Dispositions finales**Art. 21 : Entrée en vigueur et durée**

¹ La présente Convention entre en vigueur dès sa signature par les deux Parties et remplace la Convention d'objectifs conclue en 2016.

² La présente Convention est conclue jusqu'au 30 juin 2024.

Titre X : Signatures

Pour la République et canton de Genève,
soit pour elle le Conseil d'État, représenté
par le département des infrastructures

Pour l'Aéroport International de Genève



A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the end, positioned above a dotted line.

A handwritten signature in blue ink, consisting of a few simple strokes, positioned above a dotted line.

André SCHNEIDER
Directeur général
Genève Aéroport

Genève, le 22.5.2019.....



Communauté genevoise d'action syndicale

Organisation faîtière regroupant l'ensemble des syndicats de la République et canton de Genève // info@cgas.ch
Rue des Terreaux-du-Temple 6, 1201 Genève - tél. 0041 22 731 84 30 fax 731 87 06 - ccp 85-412318-9

Partenariat social sur le site de l'aéroport

Position de la CGAS

Préambule

Il existe sur le site de l'aéroport plusieurs problématiques génératrices de conflits. Nous allons tenter de les aborder ci-dessous en les regroupant sous trois thèmes :

- A. Le rôle de Genève Aéroport
- B. Les différents statuts de personnels
- C. Les rapports entre employeurs et syndicats

Ensuite, nous reprendrons nos différentes pistes de solutions dans une conclusion.

A. Rôle Genève Aéroport

a. Tâches assumées par Genève Aéroport

La CGAS estime que toutes les tâches liées directement au site de l'aéroport, notamment les tâches de sécurité, qu'il s'agisse de la sécurité du site ou de celle des passagers, mais aussi les tâches de nettoyage des locaux ouverts au public ou de nettoyage des avions, doivent être directement assumées par le personnel de Genève Aéroport. Outre la question syndicale des conditions de travail et de retraite des employés concernés, nous rappelons qu'il s'agit d'un lieu sensible en termes de sécurité. Lors de récentes conférences de presse, nos syndicats ont dénoncé le recours massif à des travailleurs sans badges aéroportuaires et non déclarés aux assurances sociales et qui pourtant travaillaient sur le site de l'aéroport dans le domaine du nettoyage. De même l'exercice du contrôle des passagers ou de leurs bagages par des sociétés privées mettant une très grande pression sur les cadences de travail est problématique. La ré-internalisation des tâches de sécurité et de nettoyage réglerait à elle seule de nombreuses sources de possibles conflits du travail sur le site, tout en répondant au mandat public délivré à l'aéroport.

b. Concessions et baux

Il existe à Genève Aéroport différentes natures d'autorisations de pratiquer son activité sur le site. La plus connue est la concession. Toutefois, et sans que ceci ne soit a priori toujours possible de par le propre règlement d'exploitation de Genève Aéroport, certains acteurs privés ne disposent que d'un contrat de bail et n'ont dès lors aucun compte à rendre sur leurs pratiques et, en particulier, sur les conditions de travail du personnel qu'ils emploient. C'est notamment le cas de la société SR Technics, mais également des transitaires et des compagnies aériennes. Pourtant le règlement précité explique très clairement d'une part

les tâches liées à l'activité aéroportuaire et donc sujette à concession que Genève Aéroport peut déléguer, et d'autre part dans son article 15 le statut des tâches non liées à l'activité aéroportuaire. Il y est dit la chose suivante : « *Aucune activité commerciale, financière, industrielle ou artisanale ne peut être exercée à l'aéroport sans une concession accordée par l'exploitant* ». Délivrer des concessions aéronautiques à l'entier des entreprises de la branche et des concessions non aéronautiques à l'entier des autres entreprises œuvrant sur le site permettrait de réguler certains des travers actuels et, notamment, le risque d'une absence ou d'un vide de convention collective de travail.

Ces concessions devraient bien évidemment être retirées à toute entreprise en infraction légale ou conventionnelle répétée.

c. Texte des concessions

Selon les documents en notre possession et possiblement pas totalement à jour, il nous paraît indispensable d'augmenter les protections sociales prévues par les concessions, et ceci à tout le moins sur les points suivants :

i. Licenciements de délégués, licenciements collectifs et problématique de retrait de badge

La concession doit prévoir que, en cas de litige suite au licenciement d'un délégué ayant mandat de représenter le personnel, l'entreprise se soumet à l'arbitrage de la CRCT. De même, la concession doit prévoir que, en cas de litige suite à un licenciement collectif ou lors d'un litige découlant d'une problématique en lien avec les retraits de badge, l'entreprise se soumet à l'arbitrage de la CRCT.

ii. Représentativité syndicale

La concession doit garantir l'application de la jurisprudence en matière de représentativité syndicale. En clair, l'employeur ne peut exclure des discussions conventionnelles un syndicat valablement représentatif de son personnel. En cas de litige sur ce point, la concession doit prévoir que l'entreprise se soumettra à l'arbitrage de la CRCT.

iii. Reprise du personnel en cas de changement de concessionnaire

Cette problématique se pose à chaque changement de concessionnaire et, si elle est tacitement admise par Genève Aéroport, ne semble pas faire l'objet d'un dispositif particulier dans le texte actuel des concessions. Il s'agit donc de l'y ajouter.

iv. Salaires décents

Genève aéroport doit garantir la suppression de salaires indécents sur son site : plus de conditions de travail au-dessous de 23 francs par heure.

v. Contrôles

Genève aéroport met à disposition les ressources nécessaires pour garantir un niveau de contrôle suffisant en lien avec les Commissions paritaires, l'OCIRT, l'IPE et l'OFAC.

d. Droits d'accès et d'information

Afin de favoriser l'exercice du dialogue social et ainsi prévenir de possibles conflits, Genève Aéroport doit se porter garant des éléments suivants :

i. Accès au site

Les syndicats doivent pouvoir disposer de badges pour accéder aux différents locaux de pause du personnel sur le site de l'aéroport.

ii. Panneaux d'informations syndicaux

Les différents locaux de pause doivent être équipés de panneaux d'informations syndicales. Ces panneaux doivent être bien visibles et faciles d'accès.

iii. Adresses électroniques

L'utilisation du courrier électronique a fait l'objet d'une recommandation du comité de la liberté syndicale de l'OIT dans un cas concernant le Pérou. Le comité a affirmé que « les représentants des travailleurs devraient disposer des facilités nécessaires à l'exercice de leurs fonctions, y compris le droit d'accéder à la messagerie électronique utilisée par l'employeur pour communiquer avec les travailleurs (Comité de la liberté syndicale, cas n° 2910 (Pérou), rapport No. 367, mars 2013, para. 1072). Genève aéroport devrait donc mettre à disposition des syndicats un accès aux messageries électroniques des employés.

iv. Locaux

A défaut de locaux mis à disposition directement par l'une ou l'autre des entreprises, Genève Aéroport doit mettre gracieusement à disposition des syndicats les différentes salles de réunion localisées sur les différentes parties du site (Fret et bâtiment principal, dont notamment la salle de presse du moment qu'il s'agit d'une activité syndicale).

e. **Mobilité**

Genève aéroport doit prévoir des navettes en suffisance selon les lieux et horaires de travail des employés.

B. Les différents statuts du personnel

Même s'il existe un certain nombre de conventions collectives appliquées sur le site de l'aéroport, au sein de chaque entreprise tous les employés ne sont pas soumis aux mêmes conditions, loin s'en faut. De ces régimes différenciés naissent de nombreuses tensions génératrices de conflits, raison pour laquelle une volonté de pacifier l'aéroport passe également en priorité par une harmonisation des statuts des employés. Cette harmonisation ne peut se faire qu'en réglant les problèmes suivants :

a. **Auxiliaires**

Le statut d'auxiliaire précarise grandement les travailleurs concernés. De plus, l'explosion des auxiliaires provoque de très nombreux problèmes, tant au niveau des conditions de travail et de salaire, qu'au niveau de la charge de travail et de la sécurité. En effet, les professionnels formés et expérimentés sont de plus en plus remplacés par des auxiliaires, dont le tournus et le faible niveau de connaissance font porter sur les employés fixes restants une charge et des responsabilités toujours plus grandes. Les risques d'erreur augmentent. Le stress et la fatigue également. De plus, l'explosion du nombre d'auxiliaires précarise grandement le personnel en place, ce qui se traduit à tout le moins par un ralentissement généralisé de l'adaptation nécessaire des textes conventionnels. Un peu partout, les négociations sont au point mort et le message tacite est la menace de l'employeur sur l'emploi.

b. **Intérimaires**

Le même constat est à faire chez certains employeurs sur le recours au personnel temporaire. On assiste même parfois à une fuite en avant de la manière suivante : le fixe est remplacé par l'auxiliaire, puis l'auxiliaire est remplacé par l'intérimaire. Avec à l'appui dans certains cas la création d'agence intérimaire ad hoc et très directement liée à l'une ou

l'autre des entreprises du site aéroportuaire. Dans les deux cas, auxiliaires ou intérimaires, le personnel se retrouve précarisé, souvent exploité bien au-delà des termes contractuels notamment pour ce qui relève des nombres d'heures de travail et de la durée des repos. De plus, ce personnel n'est évidemment pas protégé pour tout ce qui relève des spécificités du travail aéroportuaire, notamment la pénibilité et les mesures de préretraites y relatives.

c. Sous-traitance

Comme indiqué au point Aa ci-dessus, les tâches de nettoyage et de sécurité doivent être ré-internalisées par Genève aéroport. Pour le reste, la sous-traitance doit être limitée à un seul niveau et réduite selon un ratio défini.

d. Ratios

Pour la CGAS, si l'on peut comprendre que certains pics d'activités nécessitent une certaine souplesse managériale, l'établissement de ratios doit prévaloir, tant pour les auxiliaires que les intérimaires et les sous-traitants, et peut être traité comme un critère social d'adjudication au sens des marchés publics. En ce sens, il faut étudier juridiquement le meilleur chemin qui peut être soit uniquement une clause dans l'appel d'offre, soit un dispositif directement introduit dans la concession.

e. Prêt de personnel

Enfin le prêt de personnel doit être strictement interdit en cas de grève, lorsque l'employeur cherche à contourner le droit de grève en faisant appel au personnel d'autres entreprises de la plateforme aéroportuaire. Dans les autres cas, le prêt de personnel ne doit se faire qu'avec l'accord des collaborateurs concernés et avec une majoration du salaire de 100%.

C. Les rapports entre employeurs et syndicats

Après la faillite de Swissair et le développement du trafic low cost à Genève, la situation sur le site de l'aéroport n'a dans les faits jamais cessé de se détériorer pour les travailleurs. Œuvrant dans un marché pourtant fermé, les entreprises se disent soumises à une concurrence qui ne peut s'expliquer que de deux façons : soit par les pressions internes à l'entreprise probablement dues aux groupes et à leurs actionnaires, soit par la volonté de Genève Aéroport lui-même. Dans le cadre des discussions entre partenaires sociaux, c'est souvent cette seconde hypothèse qui a été avancée par les employeurs. Leurs marges diminueraient de par la volonté qu'aurait Genève Aéroport d'exacerber la concurrence entre les acteurs. Mais une fois mise sur la table devant un tiers, la CRCT notamment, chacun se rétracte et tout le monde loue les bonnes relations entre Genève Aéroport et les entreprises du site. Difficile donc de faire la part des choses.

Toujours est-il que les rapports entre les entreprises et les syndicats se retrouvent régulièrement dans des zones de haute tension, de par l'impossibilité annoncée par les employeurs de satisfaire aux demandes des salariés, relayées par leurs syndicats.

Comme l'a démontré l'histoire suisse du partenariat social, le meilleur moyen de juguler les dégâts liés à cette concurrence, qu'elle soit du simple fait des employeurs ou de Genève Aéroport, c'est de soumettre l'entier des acteurs au même champ conventionnel. Mêmes règles pour tous, au moins sur le cadre conventionnel.

La CGAS avait déjà proposé en 2014 une convention de branche pour l'entier du site aéroportuaire, laquelle pourrait à tout le moins reprendre les activités spécifiques au domaine aéroportuaire (personnel d'aviation, handling, catering, entretien des avions, etc.) Les discussions de 2014, sous la houlette du magistrat M. Maudet, s'étaient alors davantage

orientées vers des conventions par activité, mais à ce jour aucune convention n'a vu le jour. Pire : plusieurs conventions n'existent plus : Assistance au sol, Dnata et Sr Technics. A chaque fois les employeurs tentent de sortir les employés d'un champ conventionnel déclaré par les entreprises concernées comme « trop généreux », pour les placer sous un régime national moins favorable, soit au travers d'une convention d'entreprise conclue du côté alémanique, soit au travers d'une convention de branche nationale. Dans tous les cas, les conditions pour le personnel sont nettement moins bonnes et ne tiennent aucun compte des réalités locales ni des spécificités du site aéroportuaire genevois.

Cette stratégie générale de précarisations des travailleurs, dénoncée par les syndicats comme une sous-enchère salariale organisée, ne trouvera dans tous les cas remède que dans un cadre général assaini. La CGAS maintient donc sa revendication d'une convention générale de branche pour l'entier du site aéroportuaire. Une telle convention appellerait la constitution d'une commission paritaire de site.

Conclusions

La CGAS n'entrevoit la possibilité de poser les bases d'un partenariat social sain et équilibré, que si certaines règles générales sont établies par l'entité publique Genève Aéroport, garante du fonctionnement sur la plateforme.

Selon notre analyse, les règles qui pourraient permettre au partenariat social de fonctionner et, partant, qui permettraient d'éviter des conflits incessants sont les suivantes :

1. Reprise par Genève Aéroport des tâches de sécurité et de nettoyage du site,
2. Généralisation des concessions à toutes les entreprises,
3. Prévoir les ressources nécessaires aux contrôles des conditions de travail,
4. Modification du texte des concessions en introduisant l'arbitrage de la CRCT dans les cas suivants : licenciements de délégués, licenciements collectifs et représentativité syndicale, reprise de personnel en cas de changement de concessionnaire, suppression de salaires indécents,
5. Garantir l'accès au site aux syndicats,
6. Prévoir des panneaux syndicaux dans les locaux de pause du site,
7. Donner l'accès aux syndicats aux adresses électroniques des employés,
8. Mettre à disposition des syndicats des salles de réunions de Genève Aéroport pour les activités syndicales,
9. Etablir des ratios maximums du personnel auxiliaire,
10. Etablir des rations maximums du personnel intérimaire,
11. Réglementer la sous-traitance et le prêt de personnel,
12. Etablir une convention collective de branche pour l'activité aéroportuaire et une commission paritaire en lien avec cette convention

Genève, le 23 novembre 2018



Le Syndicat.

Pétition

Pour stopper les dégradations des conditions de travail à l'aéroport !

Stress, mobbing, horaires de fou, pauses non données, contrats précaires : ça suffit ! Unia réclame des négociations générales avec l'aéroport pour garantir un cadre de travail sain. Signez la pétition !

Les soussignés, travaillant sur le site de l'aéroport de Genève, demandent à M. Mauro Poggia, Conseiller d'Etat en charge de l'aéroport, de garantir l'ouverture de négociations immédiates afin de :

- Garantir des emplois à un taux et un salaire décents,
- Limiter au maximum le nombre d'emplois précaires,
- Garantir un rythme de travail décent,
- Garantir la soumission des tous les employés à un champ conventionnel négocié avec les représentants des employés du site de l'aéroport,
- Garantir le respect et le contrôle des dispositions légales et conventionnelles.

Les signatures ne sont pas transmises à l'employeur, mais à l'OCIRT, service de l'Etat qui garantit l'anonymat.

Nom	Prénom	Entreprise	Signature

Pour tout renseignement :

Dominique Deillon -- Secrétaire syndical, 079 628 70 68, dominique.deillon@unia.ch

Yves Mugny – Secrétaire syndical, 079 293 11 61 yves.mugny@unia.ch