

LE TEMPS

AVIATION ABONNÉ

Eva-Maria Kerner, directrice de Swissport Genève: «Nous voulons recruter 300 personnes en 2022»

Swissport à l'aéroport de Genève perd un million de francs par mois mais mise sur une reprise du trafic aérien. L'entreprise d'assistance au sol doit composer avec de nombreux départs de collaborateurs. Sa directrice, Eva-Maria Kerner, veut trouver un accord avec les syndicats pour une nouvelle CCT



Eva-Maria Kerner, directrice générale de Swissport à Genève, le 24 janvier 2022. — © Eddy Mottaz / Le Temps



Richard Etienne

Publié vendredi 28 janvier 2022 à 16:01
Modifié vendredi 28 janvier 2022 à 16:30

Swissport traverse une zone de turbulence. A Cointrin, la chute du trafic aérien depuis le début de la pandémie lui fait perdre un million de francs par mois et l'entreprise privée n'a reçu aucune autre assistance de l'Etat que le chômage partiel, malgré des demandes en ce sens. Une partie des employés de cette entreprise d'assistance au sol ont manifesté à Genève en 2021 pour dénoncer des semaines qui se rallongent et des réductions de salaire allant jusqu'à 1200 francs par mois. Un débrayage a eu lieu en juillet, quelques jours avant la signature d'une convention collective de travail (CCT) de crise qui arrive à échéance le 28 février.

Entretien avec Eva-Maria Kerner, directrice de Swissport Genève depuis le 1er octobre 2021, à la suite de la démission de son prédécesseur Antoine Gervais.

Le Temps: Comment se porte Swissport Genève?

Eva-Maria Kerner: On sent une légère reprise mais nous restons déficitaires. En 2021, nous avons traité 60% de vols en moins par rapport à 2019, avant la pandémie. La baisse est plus marquée si on regarde le nombre de passagers. Notre activité au fret a diminué de 33% par rapport à 2019. La crise a eu un impact fondamental, nous devons faire face à des adaptations des programmes de vol à très court terme et être flexibles. Nous avons perdu en moyenne plus d'un million de francs par mois depuis le début de la pandémie.

Sans procéder à aucun licenciement?

Aucun licenciement pour motifs économiques. Des employés sont partis pour des raisons personnelles, il y a eu des départs à la préretraite. Ces postes n'ont pas été repourvus dans l'immédiat. Nous étions autour de mille employés avant la crise, nous sommes désormais 850.

Il y a un an, 80% de votre personnel était en RHT. Et aujourd'hui?

Moins de 15%. Il y a eu plus d'absence à cause du covid ces dernières semaines, sans que nos activités soient entravées. Nous prévoyons d'engager près de 300 employés à Genève et 800 en Suisse.

Lire aussi: [Tensions chez Swissport à Genève](#)

Vous misez donc sur une reprise du trafic?

Nous recrutons car, pour 2022, on attend un volume de vols équivalent à 70% de celui qu'on avait eu en 2019. Nous devons retrouver de la rentabilité car Swissport et ses investisseurs ne peuvent compter sur aucune aide étatique face à la pandémie, contrairement aux transporteurs aériens, malgré nos demandes en ce sens. Swissport a été repris à la fin 2020 par des fonds américains et anglais qui financent nos pertes. C'est d'autant plus difficile que les compagnies aériennes, face au covid, ont accentué la pression sur les fournisseurs comme Swissport.

Swissport Genève a récemment renégocié ses contrats avec Easyjet [de loin le principal transporteur à Cointrin, ndlr]. Ils ont donc été revus à la baisse?

On a renouvelé notre contrat avec Easyjet et le groupe Lufthansa [dont fait partie Swiss, ndlr] en 2020. Ce type de contrat est de plus en plus négocié à l'échelon suisse, régional ou mondial. Swissport et ses 43 000 employés sont présents dans 274 aéroports, surtout en Amérique du Nord et en Europe. Les compagnies ont perdu beaucoup d'argent, elles doivent se refinancer et mettent la pression sur les prestataires au sol.

A partir de quel nombre de passagers Swissport Genève est-il rentable? L'étiez-vous en 2019, une année record avec 177 millions de passagers?

Swissport International n'a pas fait de bénéfice depuis plus de dix ans. En 2019, Swissport Genève était légèrement rentable. Swissport est le seul assistant au sol au bénéfice d'une CCT. Nos conditions sont les meilleures du secteur, nos employés gagnent un salaire 11% plus élevé que les usages [les conditions fixées par le canton pour le salaire de base de la branche, ndlr] or les salaires c'est 80% de nos coûts. Pour retrouver la rentabilité, nous avons gelé des gros projets et des investissements, réduit de presque moitié nos surfaces locatives à l'aéroport, stoppé les engagements durant deux ans. Nous avons dû adapter les conditions de travail et salariales pour garantir des postes pendant la pandémie.

Quand serez-vous à nouveau rentable?

Nous espérons arrêter les pertes cette année à Genève. La station doit trouver des modèles d'affaires efficaces et flexibles en fonction des pics des vols vers l'Europe. Il y a un pic de travail tôt entre 4 et 7 heures du matin, avec les décollages pour l'Europe des avions basés à Genève, et une deuxième vague vers midi, avec leur retour et leur second départ. Nous investissons aussi dans des technologies nouvelles.

Lesquelles par exemple?

Il fallait jusqu'à il y a peu allumer et éteindre manuellement des génératrices autour des avions. Désormais c'est automatique. Des techniques de traçage permettent de localiser les bagages du Check-in à l'avion. Ça nous permet de travailler plus vite, sans avoir à décharger toute la soute et à multiplier des opérations, c'est donc moins cher. Le groupe veut que la moitié de ses équipements soient électriques et non plus thermiques. À Genève, nous en sommes à 47%. Nous avons six tracteurs push, ces machines qui poussent les avions. Ils sont à essence mais des tests, à Zurich, visent à voir si les modèles électriques sont suffisamment puissants.

Votre prédécesseur Antoine Gervais et l'ancienne directrice RH ont-ils démissionné à cause des tensions liées à la CCT?

Ce n'est pas lié. Antoine Gervais a quitté le secteur de l'aviation et a saisi une opportunité dans sa carrière avec la création d'une start-up.

Comment se passent les négociations avec les syndicats pour la CCT?

Les discussions sont intenses avec les trois syndicats (Avenir Syndical, SSP et SEV). Il n'y a pas de médiateur, un bon signe, mais je ne ferai pas de commentaires car c'est en cours. Notre priorité est de déboucher sur un accord. La CCT de crise arrive à échéance le 28 février. Sans accord, les employés redeviendront à des conditions individuelles.

Lire aussi: [«Nous agissons pour maintenir les emplois», selon Antoine Gervais](#)

A Zurich et à Bâle, Swissport a signé un accord avec les syndicats en 2020. A Genève, où les conditions sont réputées meilleures, rien de tel. Pourquoi?

A Zurich et à Bâle, Swissport avait des syndicats prêts à trouver un compromis. A Genève, à ce jour, les demandes des syndicats dépassent nos capacités financières.

Des employés doivent perdre 1200 francs avec la nouvelle CCT. Combien la direction perd-elle?

Cette baisse de 1200 francs concerne un nombre très restreint de personnes. Pour les cadres, les conditions ont aussi été ajustées à la baisse. Les taux de cotisation ont été harmonisés, les jours de congé aussi. Aucun bonus n'a été versé en 2020 et en 2021, malgré une profitabilité en 2019.

Le retour à Genève d'Air China, un client de Swissport, paraît compromis. Y a-t-il d'autres transporteurs qui manquent à l'appel?

Nous n'avons pas de nouvelles d'Air China et d'autres transporteurs sont absents. Certains ont reporté leur retour à cause des restrictions sanitaires et du manque de passagers.