

<http://www.humanite.fr/social-eco/aeroports%E2%80%891%E2%80%99etat-le-grand-%C2%AB-present-absent-%C2%BB-487232>

L'Humanité, le 9 Janvier 2012

Le travail dans tous ses états. Le point de vue

## Aéroports : l'État, le grand « présent-absent »

Par Louis-Marie Barnier (\*), sociologue, syndicaliste.

Le remplacement des grévistes de la sûreté aéroportuaire par des membres des forces de l'ordre vient de le rappeler avec éclat à l'opinion publique : ces agents effectuent une mission de service public en assurant la sûreté des vols. C'est une mission régaliennne de l'État sous-traitée à des entreprises privées.

Sur l'aéroport, l'État n'est jamais absent. Qu'il s'agisse de garantir la sécurité des passagers en imposant des normes strictes de maintenance aux compagnies aériennes ou d'autoriser la reprise d'une activité soumise à un agrément préfectoral, à chaque fois la puissance publique intervient et fixe des normes de travail et de formation. L'agent de sûreté aéroportuaire se trouve lui-même soumis à des procédures précises. Il doit «opérer des palpations » sur au moins 15 % des passagers se présentant aux filtres. Le temps d'observation des écrans où défilent les bagages ne peut être supérieur à vingt minutes. Ces normes s'appliquant à l'organisation du travail, se prolongent par des obligations portant sur les agents eux-mêmes. Le droit d'effectuer des palpations et la surveillance des écrans sont soumis à une habilitation liée à des stages. Cette réglementation stricte du travail, reflet des tâches d'intérêt général confiées par l'État à ces salariés, vise à répondre à une forte déréglementation de l'emploi. La sous-traitance de ces activités, par des contrats commerciaux attribués souvent au « moins-disant social », conduit à une déstabilisation des personnels. La reprise d'un marché, au bout des trois années de vie du contrat, annonce souvent la remise en cause des emplois et des acquis du personnel, acquis salariaux mais aussi dans le domaine des conditions de travail.

Les statuts précaires de nombreux salariés fragilisent encore ces collectifs de travail. Les mauvaises conditions de travail sont avérées, le chiffre d'accidents du travail des salariés de la sûreté aéroportuaire avoisine celui des charpentiers du bâtiment. Le turnover est important, l'Union locale CGT de Roissy annonce un taux annuel de 16 % pour une des entreprises de sûreté, dont près de la moitié de licenciements. Salariés sous-payés et, de plus, trop souvent en temps partiel, ils sont aussi méprisés par les passagers, d'une classe sociale à l'opposé de la leur. La division raciale du travail sur les aéroports concentre dans ces emplois subalternes des salariés majoritairement d'origine immigrée. Le mépris hiérarchique recouvre, dans un mouvement symétrique, ce mépris des passagers. Dans tous ces faits sont présents tous les ingrédients du conflit actuel – salaire, mépris, conditions de travail –, amenant cette grève pour la dignité.

L'État délègue pourtant à ces entreprises ses fonctions régaliennes de contrôle du travail. Il ne s'interroge pas si ces salariés méprisés, fatigués, démotivés sont à même d'assumer ces responsabilités qui leur sont confiées. Il n'intervient pas à propos de situations illégales connues. Lui qui a seul la capacité d'amener à la table des négociations les différents intervenants de l'aéroport (par exemple, Aéroport de Paris dans les négociations de la sûreté) devrait donner un essor aux garanties collectives, vecteur d'un sens au travail en commun. L'État seul peut garantir aux agents de sûreté une autonomie dans le travail, la capacité de

s'exprimer librement dans leur travail, la stabilité sans danger de licenciement, tous ces éléments constitutifs de la fonction d'agents du service public liée à la responsabilité qui leur est confiée. Seule son intervention est à même de garantir sécurité et sûreté aux passagers. En quelque sorte, un statut de fonction publique à réinventer, ce que demandent les agents de la sûreté aéroportuaire à travers un conflit sans précédent.

En quelque sorte, un statut de fonction publique est à réinventer, ce que demandent les agents de la sûreté aéroportuaire à travers un conflit sans précédent.

Louis-Marie Barnier

(\*) Coauteur, avec P. Rozenblatt, de *Ceux qui croyaient au ciel, enjeux et conflits à Air France*. Éditions Syllepse, 1997.