

Chambéry, mardi 26 octobre 2010

M. Philippe-Emmanuel Daussy, Président de la commission sociale ASFA

Monsieur le Président,

Nous revenons par la présente formaliser nos demandes dans le cadre de la négociation sécurité.

Tout d'abord, comme vous le savez, la CFDT est attachée aux principes de la négociation sociale, seule manière efficace pour notre organisation de défendre l'intérêt des salariés dans le cadre des impératifs d'une entreprise privée. C'est la raison pour laquelle nous privilégions un accord négocié plutôt qu'une charte.

Par ailleurs, ce thème original de négociation correspond à notre demande et participe à la construction de la toute jeune branche professionnelle des autoroutes et ouvrages routiers dans lequel nous nous inscrivons pleinement.

A cette fin la CFDT est porteuse de plusieurs revendications ci-dessous expliquées :

• **Sur l'objectif zéro accident :**

Nous ne croyons sincèrement pas à un tel objectif qui a de surcroît un effet pervers : favoriser le « camouflage » d'accidents du travail. Nous avons déjà des cas concrets dans notre secteur où des salariés se sont vu demander de ne pas déclarer leur accident du travail. Ce n'est pas acceptable.

• **Sur la démarche :**

- Nous avons une approche globale divergente, la partie patronale considère que la cause des accidents est individuelle, liée au comportement humain du fait d'un manque d'implication des salariés. Cette vision nous apparaît comme jusqu'au-boutiste et au final pourrait exonérer la responsabilité des entreprises, particulièrement dans leur mode d'organisation du travail qui est pourtant de la responsabilité complète des sociétés. Nous considérons au contraire que les organisations du travail dans lesquelles les salariés doivent s'adapter sont de nature à avoir un effet en termes d'accidents du travail. C'est pour nous un axe qui doit être pris en compte, et une négociation comme la nôtre se doit d'intégrer cette dimension.
- Notre souhait est d'aborder le thème sécurité de façon transversale et de ne pas tomber dans une vision « bobologie » que nous considérons restrictive, très loin de l'enjeu d'un tel travail.

• **Sur les thèmes que nous souhaitons aborder :**

- **La pollution péage :** se reporter à la note de synthèse jointe.
- **Mise en place du TIS sans arrêt :** Les conditions de sa mise en place, et plus globalement la sécurisation des plateformes de péage qui tendent à passer d'une zone technique à une zone de section courante sous l'effet d'automatisation (TSA et à terme free flow).
- **Travail sous circulation :** C'est une dimension de notre secteur, et pas la moindre, qui ne doit pas cacher d'autres particularités, nous sommes bien d'accord. C'est un thème qui doit avoir sa juste place au sein de cette négociation. Nous ne demandons pas de prendre des décisions d'entreprise au niveau branche mais d'acter des pistes de travail et une ligne, partagée par toutes les parties afin que des mesures concrètes soient prises en entreprise, et au final contribuer à faire avancer la sécurité des salariés (exemple : la définition de tâches à deux, le travail sur BAU, etc.).
- **Les incivilités des usagers :** Un des effets insoupçonnés de l'automatisation du péage est que les usagers, ou clients, qui continuent de passer en voie manuelle sont les plus difficiles et sont responsables d'actes d'incivilités, dans certains cas très violents, qui méritent que nous nous en préoccupions au niveau de la branche.

• **Le rôle des instances et des acteurs :**

- Le CHSCT est une instance clé sur ce sujet bien évidemment, mais c'est aussi une instance qui a un pouvoir énorme renforcé au fil des lois nouvelles. Or un CHSCT qui occupe tout l'espace qui lui est dédié peut être vécu par les entreprises comme un frein à l'activité, surtout dans notre secteur où les réorganisations sont incessantes. Nous devons être clairs entre nous et ne pas avoir de faux débat sur ce point. La reconnaissance du CHSCT, c'est lui donner les moyens (pas seulement en heures) d'intervenir dans le domaine qui est le sien. L'accord de branche peut être très novateur.
- Le document unique est la pierre angulaire d'une politique de prévention. Nous sommes tentés de fixer au niveau de cet accord le cadre d'utilisation de ce document, harmonisé entre toutes les sociétés du secteur et d'en tirer une synthèse branche.

• **Sur la méthode de travail :**

A la CFDT, nous pensons que nous devons lister les points qui doivent faire partie d'un accord et ensuite pour chacun d'eux faire un état des lieux dans un esprit d'échange de bonnes pratiques. En procédant de la sorte nous pourrions avancer sur des sujets et prendre des lignes directrices pour notre secteur qui engageront toutes les parties.

Nous vous prions, M. le Président, de bien vouloir agréer l'expression de nos salutations distinguées.

Pour la Cfdt,
christian Bel dit Berbel

Négociation sécurité CCNB

Pollution péage

Etat des textes

Une circulaire DRT N°12 du 24 mai 2006 (relative aux règles générales de prévention du risque chimique et aux règles particulières à prendre contre les risques d'exposition aux agents cancérogènes, mutagènes ou toxiques pour la reproduction) définit les activités et les agents chimiques qui peuvent générer un risque.

Nous pouvons constater page 9 de la circulaire article 1-3 (exposition professionnelle) que le métier de péager y est clairement cité comme exemple.

Ainsi, notre secteur est bien concerné pour l'ensemble des salariés, sous-traitants, interim qui interviennent sur les voies.

Revendications Cfdt

Forts de ce constat, nous tombons sous le coup de cette directive, il appartient donc aux directions de prendre les mesures ad'hoc.

Pour la Cfdt, les sociétés des autoroutes doivent :

- Evaluer le risque dans le cadre du document unique, la directive est très précise sur ce point. Une attention particulière doit être portée à l'article 2-3-2 de la circulaire qui indique les éléments à mettre en place dans le cas de risque pour la santé, ce qui est le cas à notre sens (listes des travailleurs exposés, fiche d'exposition, mesures d'hygiène et entretien des vêtements de travail, zones à risque etc...)

Il convient de la même manière de bien prendre en compte que :

dès lors qu'une exposition, ou risque d'exposition à un agent CMR de catégorie 1 et 2 l'évaluation doit considérer qu'il y a un risque pour la santé et la sécurité des travailleurs.

- Informer sur le risque individuellement et collectivement
- Fournir une attestation d'exposition aux salariés.

Cette attestation remise au départ de l'entreprise permet un suivi médical pris en charge par la CPAM lorsque le salarié n'est plus dans les effectifs de l'entreprise.

- Les femmes enceintes ne doivent pas être exposées à ce risque
- Un suivi régulier doit être organisé et présenté au niveau de notre convention collective dans le cadre du bilan annuel de la branche

Le 30 août 2010