



Mi-décembre, alors que les agents de sûreté n'étaient pas à la fête, une journée d'étude sur la santé au travail avait lieu à Roissy.

ROISSY, L'ENVERS DU DÉCOR

CONDITIONS DE TRAVAIL. La CGT Île-de-France s'est penchée sur la santé et les risques professionnels à Roissy-Charles-de-Gaulle, lors d'une journée d'étude organisée en décembre, à la veille du mouvement de grève des agents de sûreté aéroportuaire. Le constat dressé est alarmant et relance l'idée de créer des CHSCT de site ou de mieux coordonner ceux des donneurs d'ordre et de leurs sous-traitants.

PAR RÉGIS FRUTIER

« Il y a de grosses poubelles noires à l'entrée, en forme de cercueil. Elles sont énormes et les femmes de ménage ne peuvent pas les soulever. Alors on y va, nous, on met les mains dedans et après, on va palper les passagers. » Ce témoignage d'un salarié de la sûreté aéroportuaire, ainsi que des dizaines d'autres chargés du nettoyage et des pistes a été recueilli par le cabinet Émergences, sollicité par l'Union régionale CGT Île-de-France (Urfif) et l'union locale CGT de Roissy (95). Dans le cadre d'une convention avec la Direction régionale de l'économie, de la concurrence et de la consommation, du travail et de l'emploi (Direccte), les auteurs ont présenté à une soixantaine de représentants syndicaux, de membres CHSCT et de salariés de la plate-forme, leur livret « Roissy, l'envers du décor »⁽¹⁾. Leur étude porte sur un

panel de 35 salariés issus de trois groupes: le nettoyage, la sûreté et les pistes, et trois axes de travail: l'organisation du travail, l'exposition aux risques et les moyens matériels associés au travail.

Un état des lieux atterrant

Précarité et instabilité sont les maîtres mots du quotidien des salariés de ces trois secteurs. Depuis que les donneurs d'ordres ADP (Aéroports de Paris) ou Air France ont décidé d'externaliser un maximum de tâches, les entreprises sous-traitantes se livrent à une concurrence féroce pour les marchés à chaque appel d'offres. La recherche de l'économie maximale se fait essentiellement sur le dos des salariés. Leurs salaires ne décollent guère du Smic et ils n'ont aucun espoir de carrière ou d'autre visibilité sur leur avenir que

des contrats à durée déterminée. Ces entreprises sont de plus soumises à d'incessantes ventes et rachats. « En théorie, chaque fin de contrat doit donner lieu à une reprise de tout le personnel, mais les patrons s'arrangent pour détourner la loi. Ils utilisent aussi beaucoup la rupture conventionnelle pour se débarrasser de ceux qui ne les intéressent pas », constate Serge Nybelen, secrétaire de l'UL CGT de Roissy. Au quotidien encore, les plannings sont changés de manière intempestive, les tâches souvent modifiées. « Entre le travail prescrit et le travail réel, c'est le grand écart, note Sophie Berlioz, auteure du livret. Ils signent des contrats d'objectifs mais sans donner les moyens de les atteindre ». Et de citer une entreprise de nettoyage qui casse les prix en rajoutant sans cesse du travail aux salariés sans que ceux-ci aient leur

mot à dire sur la faisabilité des tâches. La pression du contrôle est omniprésente, qui met le salarié en situation de faute permanente avec des objectifs inatteignables. Sur les pistes, les aléas liés à la météo ou aux retards d'avions ne sont pas pris en compte. Les moyens matériels font défaut, des tapis roulants aux vêtements de travail. «*Sur les vols de Turkish Airlines, on doit tout faire à la main parce que les tapis sont inadaptés. On sangle dans les soutes et on ne compte plus les hernies, les bras foutus. Mais l'avion doit partir à l'heure*», témoigne un salarié des pistes. Un manque de matériel qui touche aussi les agents de sécurité. C'est ainsi que ceux chargés de la palpation en sont réduits à utiliser les produits désinfectants prélevés sur les passagers, faute d'en disposer eux-mêmes. Et que dire de cette organisation des rondes qui contraint les agents de sûreté à s'équiper de bouteilles pour uriner ? Ce petit tour du monde aéroportuaire a de quoi relativiser les propos d'un gouvernement qui s'attaque au droit de grève, en raison de celle des agents de sécurité. N'y aurait-il pas plutôt matière à débattre sur la grande misère dans laquelle l'État a plongé l'une de ses tâches régaliennes en la confiant aux entreprises privées ?

ON SANGLE DANS LES SOUTES ET ON NE COMPTE PLUS LES HERNIES, LES BRAS FOUTUS

Des pistes de réflexion

Pour Louis-Marie Barnier, ancien secrétaire de CHSCT chez Air France, la question centrale est celle de la sous-traitance en cascade qui vise à la dilution des responsabilités patronales. Selon lui, on ne devrait accepter qu'un seul niveau de sous-traitance. L'autre question posée est celle de la responsabilité de l'État. Il n'y a

pas suffisamment d'inspecteurs du travail. Le préfet dispose d'un levier important avec la délivrance de l'agrément de trois ans pour travailler sur l'aéroport. Mais pour le syndicaliste, un tel agrément ne devrait pas être délivré aux entreprises qui ne respectent pas le droit à la santé. À partir du recensement du nombre d'accidents du travail, plus élevé parmi les intérimaires qu'ailleurs, l'État et la Caisse régionale d'assurance maladie d'Île-de-France (Cramif) devraient être interpellés. Enfin, une enquête devrait être mise en œuvre pour expliquer les cancers en fonction des parcours professionnels. L'idée est d'instaurer un suivi médical et d'établir une liste de travaux interdits aux intérimaires. Daniel Bertone, élu CGT chez ADP, explique pour sa part que le CHSCT dispose de puissants moyens d'action avec le droit à l'expertise, mais aussi avec la consultation en cas de changements affectant les conditions de travail. L'absence de consul-

tation sur ce thème peut en effet conduire au retrait du plan de l'employeur. C'est aussi un point d'appui pour développer l'action syndicale. Maurice Demuynck, de l'Urif CGT est lui aussi convaincu de l'importance du rôle des CHSCT, mais ceux-ci sont loin d'avoir toujours pignon sur rue et sont absents des petites entreprises. D'où l'objectif essentiel de travailler à une coordination des CHSCT entre donneurs d'ordres et sous-traitants, mais aussi de créer des CHSCT de site. ☞

(1) Disponible auprès de l'Urif CGT : urif@cgt.fr (01 48 18 83 92). www.emergences.fr ; www.travaillantesecurite-idf.fr

2 QUESTIONS À



Maurice Demuynck, de l'Urif CGT.

« Coordonner les CHSCT »

nvo > D'où est venue l'idée d'organiser une journée d'étude sur la santé au travail à Roissy, le 14 décembre dernier ?

Maurice Demuynck > L'Urif CGT a décidé de travailler les questions de santé au travail. Elle s'est donc réinvestie dans les comités techniques régionaux et dans la commission régionale des risques professionnels. Ensuite, il y a, au niveau de la commission régionale des risques professionnels, un document qui a été élaboré avec l'ensemble des partenaires sociaux et qui est issu du plan national de santé au travail. Dans le cadre du plan régional de santé au travail, un certain nombre d'actions sont arrêtées et notamment sur les zones aéroportuaires. La CGT a voulu traiter de la question des salariés de la sous-traitance de l'intérim, de la propreté, de la sûreté et des pistes. Cela nous a amenés à organiser cette journée dans le cadre d'une convention avec la Direction régionale de l'économie, de la concurrence et de la consommation, du travail et de l'emploi (Direccte).

Quels objectifs vous êtes-vous fixés avec cette initiative ?

Nous voulions dans un premier temps entendre des témoignages pour tirer des perspectives avec des objectifs. Le travail va donc se poursuivre sur des aspects particuliers ; par exemple sur les produits dits CMR (cancérogènes, mutagènes et reprotoxiques) utilisés dans la propreté, sur les pistes avec les problèmes des « dos cassés », ou encore dans les emplois de la sûreté. L'objectif est aussi de mettre en place une coordination des CHSCT entre les entreprises donneuses d'ordres et les sous-traitants. À cela s'ajoute bien sûr la volonté d'avancer sur les questions de la formation des salariés et responsables syndicaux. ☞

REPÈRES

Roissy en chiffres

La zone aéroportuaire concentre plus de 700 entreprises et 91200 salariés, hors salariés intérimaires. Ils se répartissent de la manière suivante :

- Transport aérien (passagers, fret, maintenance) : 44 000 salariés (48%)
- Services aéroportuaires (assistance, nettoyage) : 14 600 salariés (16%)
- Messagerie, fret : 10 000 salariés (11%)
- Services publics : 4 500 salariés (5%)
- Commerces, hôtellerie, restauration : 9 000 salariés (10%)
- Sécurité, sûreté : 5 500 salariés (6%)
- Autres : 3 600 salariés (4%)

La privatisation d'Air France, d'ADP et du secteur de la sûreté s'est accompagnée d'une explosion de l'externalisation des marchés de la prestation aéroportuaire liée au nettoyage, à la sûreté, et aux pistes. Les salariés des sous-traitants sont aujourd'hui supérieurs en nombre à Roissy. ☞

Source : « Roissy, salariés de la propreté, de la sûreté, des pistes, l'envers du décor ».