

COACTIVITE : UN PAS DE PLUS VERS LA PRIVATISATION !

QUEZACO COACTIVITE?

C'est l'intervention d'entreprises extérieures (**maintenance, travaux...**) dans les emprises SNCF. Elle est soumise, soit à l'application du décret 92-158 du 20 février 1992 (*article 4511-1 et suivant le code du travail*), soit à l'application du décret 94-1159 du 26 décembre 1994 (*article 4532-1 et suivants le code du travail*). Le décret 94 est appliqué à la SNCF depuis 2009, mais jusqu'à présent, aucun texte réglementaire SNCF ne « cadrerait » l'application du décret dans les emprises SNCF. La direction nous a expliqué que cette consigne avait été créée dans le cadre de la démarche « produire en toute sécurité » suite à l'accident de Brétigny.



Bien qu'elle ait appelé « groupe de travail » la réunion coactivité du 5 février dernier, la direction avait pourtant tout ficelé à l'avance! La nouvelle consigne « coactivité » (IN 7794) est en effet applicable depuis octobre 2014 ! Et sans que les OS aient été associées à l'écriture de cette consigne !!

De plus, la direction a envoyé cette IN sans la lettre de directive qui doit accompagner la parution de ce texte (voir page 3 du texte) !

Il est pourtant ici question de la sécurité du personnel et des circulations !!

EXIT LE CHSCT !

Le décret 92 est celui qui était couramment utilisé à la SNCF (plans de prévention – IN 2444 – PS9H). Cette réglementation impose que les CHSCT soient « invités » à chaque inspection commune dès lors qu'une entreprise extérieure intervient dans les emprises SNCF et qu'un représentant SNCF soit présent sur le chantier entreprise pour vérifier que les règles prescrites dans le plan de prévention soit appliquées par l'entreprise extérieure.

Pour le décret 94, les règles de sécurité pour les entreprises intervenant dans les emprises SNCF sont « gérées » par un coordinateur sécurité qui établit un plan général de coordination. Cette réglementation n'impose pas à la direction d'associer les CHSCT de la SNCF à l'établissement des règles de sécurité sur un chantier avec entreprises extérieures.



La direction veut donc aujourd'hui généraliser la réglementation issue du décret 94, sous couvert d'une amélioration de la sécurité.

En l'état actuel des choses, la consigne et ses directives d'application n'étant pas finalisées, la plus-value sécurité est discutable.

PAR CONTRE, CE QUI EST ÉVIDENT, C'EST QUE L'APPLICATION DU DÉCRET 94:

Diminue l'importance des CHSCT dans leur rôle de prévention et d'analyse des risques (la direction suite à nos interventions à accepté d'inclure les CHSCT territoriaux SNCF aux Visites d'Inspection Communes, mais seulement si il y a des **chantiers avec personnel SNCF**).

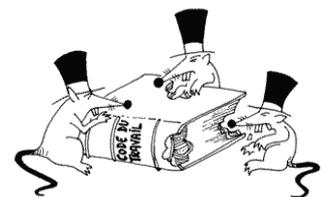
Diminue voire supprime la notion de connaissance de parcours dans analyse des risques et la surveillance des chantiers. Par exemple, le RSO (Représentant de la Sécurité Opérationnelle. C'est l'équivalent des représentants SNCF sur le chantier du décret 92 avec plan de prévention) peut venir de n'importe où. La seule obligation est qu'il soit habilité agent sécurité. De plus il n'a pas obligation à connaître les prescriptions techniques du chantier qu'il surveille).

Sera à terme un moyen de « privatiser » l'ensemble des missions de sécurité sur les chantiers avec intervention d'entreprises extérieures. Déjà pour certains chantiers, les coordinateurs sécurités sont actuellement des prestataires privés. Et le représentant RFF à cette réunion nous a dit clairement que la direction expérimente la mise en place de prestations privées pour assurer les missions de RSO (**donc de l'équivalent du représentant SNCF sur le chantier**).

Amène des risques de confusion dans l'appellation des acteurs et des missions de sécurité (entre les définitions décret 92 et décret 94).

CHSCT EN DANGER!

Alors que l'on assiste à une accélération/surcharge du travail et à l'explosion des risques psychosociaux professionnels (TMS, RPS, surmenage...), la protection des salariés et la prévention des risques au travail sont en danger. Le patronat, comme il l'a annoncé en début d'année, demande la suppression des CHSCT. Au niveau de la SNCF, à travers notamment l'application de la consigne coactivité, on voit bien que nos dirigeants se passeraient bien des CHSCT !



Les actions juridiques menées par des CHSCT ont en effet conduit à une jurisprudence riche en matière de prévention des risques professionnels et de sécurité au travail. Certaines de ces actions ont aussi permis la reconnaissance de la faute inexcusable d'employeurs et de leur rappeler qu'ils avaient une obligation de sécurité de résultat en matière de santé et de sécurité au travail. Aujourd'hui, **le CHSCT peut faire valoir son droit d'alerte, son droit d'enquête, son droit à l'expertise...**

Nous devons donc tous ensemble nous mobiliser contre la disparition programmée de la prévention des risques au travail.

