



COACTIVITÉ À FRET

RÉFÉRENTIEL FR 20645 – GESTION DE LA COACTIVITÉ

Ce document a pour but de définir les conditions des salariés d'une entreprise qui sont amenés à évoluer et à exercer leur travail sur des sites qu'ils ne connaissent pas. Comme ils ne sont pas au courant des particularités des activités pratiquées, les risques existants sont susceptibles d'être aggravés. De plus, les interférences avec d'autres entreprises intervenantes peuvent générer de nouveaux dangers entre les différentes opérations.

Il est donc nécessaire de **s'assurer que la prévention des risques a été analysée lors de la préparation**, mais aussi de veiller à ce que les interventions se déroulent dans la stricte application des mesures de sécurité. Fret SNCF recourt régulièrement à l'intervention d'entreprises extérieures pour la prestation de travaux qu'elle n'est pas en mesure d'effectuer par ses propres moyens et donc qu'elle sous-traite. À l'inverse, les agents de Fret peuvent se déplacer pour la réalisation d'opérations diverses, exceptionnelles ou normales, chez ses clients.

En vue de la réalisation d'une opération relative à la coactivité, le représentant de l'entreprise qui accueille les travaux doit **organiser obligatoirement une inspection commune préalable (ICP)**, conformément au Code du travail. Elle aura lieu sur le site concerné.

Via l'outil de digitalisation des plans de prévention DIGIPREV, une convocation écrite doit être envoyée à tous les intervenants au plus tard trois jours ouvrés avant, délai qui peut être réduit en situation d'urgence. Lors de cette ICP doivent être présents au moins un représentant de chaque entreprise extérieure et un représentant des autres exploitants pouvant être impactés par l'opération. Un membre du CSE Fret, faisant partie de la commission locale concernée, est invité systématiquement. Il convient aussi de convier tous les experts nécessaires (médecin du travail, maître d'œuvre et experts métiers).

Le but de l'inspection commune préalable est donc d'identifier les risques relatifs inhérents à l'opération qui doit avoir lieu. Il faut identifier les points d'accès, les voies de circulation et les divers locaux mis à la disposition des intervenants. Une délimitation claire de la zone de travail qui matérialise les éventuelles zones à risque doit être définie. Toutes les phases d'activité doivent être explicitées et la conformité du matériel utilisé doit être vérifiée. Pour finir, l'entreprise doit fournir à l'intervenant toutes les habilitations, documents géographiques, consignes de sécurité et autres chartes locales. Le référentiel FR 20645 semble complet et prend en compte avec exhaustivité toutes situations possibles.

En bref, l'importance de **cette inspection est capitale, car elle définit la mise en sécurité de tous les acteurs** impliqués en définissant leurs droits et leurs devoirs. Le seul point noir reste du côté des élus. La multiplication des ICP et le délai de prévention parfois trop court ne permettent pas toujours d'intégrer ces inspections dans les calendriers déjà surchargés du CSE. De plus, il est courant d'être informé après la date. Il semble nécessaire de créer une organisation plus efficiente et aussi de réaliser une échelle d'importance afin d'éviter de se présenter sur un site pour assister au simple changement d'un robinet de lavabo...

Contactez vos élus UNSA-Ferroviaire à l'adresse : cse.fret@unsa-ferroviaire.org