

La dangerosité de l'amiante n'est plus à démontrer. Aujourd'hui, la direction SNCF empoisonne encore les cheminots par défaut d'information et de protection. L'amiante est partout dans notre entreprise, elle touche plus particulièrement les agents du matériel, de l'équipement, de la traction et du contrôle. Unilatéralement, la SNCF a décidé le maintien de l'amiante dans le matériel existant. Même si depuis 1997 l'amiante est proscrite, nos matériels en contiennent en forte quantité. "Notre but est d'imposer sa disparition totale, avec dans la période transitoire actuelle, la mise en place de normes maximales de sécurité pour garantir la santé et l'intégrité des salariés". L'atelier du matériel de Saintes dans lequel nous avons réussi à imposer les normes de sécurité actuelles, vient de voir augmenter sa charge de travail (pérennisation).

On ne doit pas perdre sa vie à la gagner, la sécurité ne doit pas être tributaire des choix économiques et politiques de l'entreprise. La SNCF se met en conformité avec la loi qu'au cas par cas, contrainte et forcée (comme à l'EIMM de Saintes) par les cheminots et leurs organisations syndicales. Par son silence coupable, la médecine du travail (subordonnée à la SNCF) s'est rendue complice de cet empoisonnement, sans état d'âme, en s'asseyant sur son serment d'Hippocrate.

Les dates clefs

1899: Première observation d'un décès lié à l'amiante à Londres.

1906: Calvados: surmortalité d'ouvriers d'une usine textile utilisant l'amiante.

1913 : **Décret du 6 juillet** précautions pour le nettoyage des poussières toxiques dans les ateliers.

1945 : reconnaissance en maladie professionnelle des fibroses pulmonaires liées à la silice et l'amiante.

1955 : le caractère cancérigène de l'amiante est formellement établi.

1960 : le cancer de la plèvre (mésothéliome) est identifié comme spécifique à l'amiante.

1964 : les journalistes s'emparent des travaux de la conférence de l'académie des sciences de New York sur les cancers liés à l'amiante et le scandale éclate.

1975 : Les étudiants de Jussieu découvrent que leur université est floquée à l'amiante.

1977 : Premier Décret législatif

1996 : Deuxième Décret législatif en France interdisant l'amiante au 1 janvier 1997.

2001 : création du FIVA* + Décret 2001-840 du 13 septembre 2001 modifiant les décret n° 96-97 et 98 du 7 février 1996

2002 : La cour de cassation reconnaît la faute inexcusable de l'employeur

2004 : reconnaissance par le conseil d'état de la responsabilité des pouvoirs publics.

*Fond d'Indemnisation des Victimes de l'Amiante.

Vos droits

Dès votre 50ème année (à partir de 49 ans), vous **DEVEZ** demander à bénéficier d'un scanner lors de votre visite de médecine du travail si vous pensez avoir été exposé à l'amiante. **Un scanner est 5 fois plus révélateur qu'une radio** et les derniers modèles de scanner n'émettent guère plus de radiations que la radio (2 de face et 1 de profil).

Si vous présentez une anomalie pulmonaire; vous SEREZ alors reconnu comme étant atteints d'une maladie professionnelle et ainsi bénéficierez de la Cessation Anticipée d'Activité Amiante (CAAA).

Si vous avez des doutes sur la nature du matériau qu'on vous demande d'usiner ou si à proximité de votre lieu de travail, vous constatez d'autres travailleurs qui usinent un matériau contenant de l'amiante ailleurs que dans une enceinte confinée (zone interdite d'accès et sous dépression), **vous pouvez user de votre droit de retrait (Art. L. 231.8 du Code du Travail)**. Pen- sez à notifier vos décisions par écrit et à aviser les membres du CHSCT.

Les agents travaillant sur des matériaux ou dans une atmosphère amiantée doivent bénéficier d'un suivi médical spécialisé (examens médicaux périodiques).

Exigez une attestation d'exposition lorsque vous quittez l'entreprise ou changez de filière. Cette fiche vous évitera le parcours du combattant pour reconnaître la responsabilité de l'employeur en cas de maladie ultérieure. Elle ne

concerne pas que l'amiante, mais toutes les expositions nocives reconnues cancérigènes au cours de votre carrière professionnelle (bois, solvants, plomb, céramique, etc.)

Vous êtes atteints par la maladie : Vous devez adresser avec accusé de réception la demande de reconnaissance auprès de la caisse de prévoyance, au service « maladie professionnelle » avec :

- la copie du certificat médical initial,
- les lectures de scanner,
- l'attestation d'exposition à l'amiante,
- le résultat des épreuves fonctionnelles respiratoires.

Des associations .comme l'AN-DEVA, SOS Amiante ou Allo Amiante peuvent vous apporter leur aide à la construction et l'aboutissement de vos dossiers.

SUD Rail s'investit plus vers la prévention que sur la réparation. Notre action est d'empêcher la direction de continuer d'empoisonner les salariés pour des critères de rentabilité. Ces salariés ont trimé toute leur vie et, pour nombre d'entre eux, ne pourront même pas profiter de la retraite qu'ils sont en droit d'espérer sans parler des répercussions sur leurs familles...

- **Décret 96-97 Bâti**
- **Décret 96-98 Travail sur amiante ou matériau amianté**
- **Valeurs limites d'exposition ND-2098 de l'INRS document de référence pour nombre de produits toxiques comme : Plomb, benzène, silice, bois, etc...**

Travaux sur matériaux amiantés

Concerne plus particulièrement les ouvriers des ateliers du matériel de la SNCF

La direction des ressources humaines a défini, suite à la restitution de l'autodiagnostic amiante (31/10/2003) des directives pour les chefs d'établissement qui doivent élaborer des plans d'actions sur les points suivants:

- Recensement des besoins pour améliorer la protection collective,
- Information et formation des agents au risque amiante et à l'emploi d'EPI (équipement de protection individuelle),
- Élaboration des Notices de poste avec avis du médecin d'établissement et du CHSCT,
- Rédaction de la fiche individuelle d'exposition,
- Remise de l'attestation d'exposition,
- Respect du port des EPI,
- Traitement des déchets,
- Demande de traçabilité et rigueur dans la démarche.

La SNCF a sorti un RH 0832 (document d'application du décret 96-98) en octobre 2004 soit 8 ans après sa publication, sans même le présenter aux organisations syndicales.

Pour SUD Rail, le retard accumulé depuis nombre d'années est irrattrapable. Les méthodologies diffèrent d'un établissement à un autre sans justification aucune. A Saintes par exemple, tout retrait de matériau amianté se fait dans un local approprié en dépression dont l'accès se fait par un S.A.S dans lequel l'ouvrier prend une douche de décontamination à sa sortie.

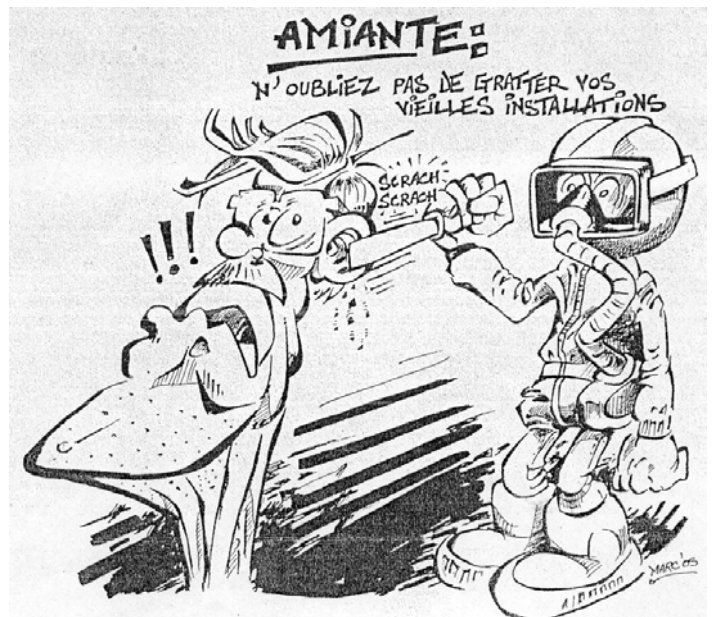
Depuis peu, un fixateur est apposé sur les parois afin que tout agent amené à travailler ultérieurement sur cette voiture ne remette pas des fibres d'amiante en mouvement. Malheureusement, le local n'est pas climatisé faute de crédit. Pour limiter la pénibilité, les agents désamiantent « à la fraîche », c'est à dire tôt le matin car il est impossible de tenir une demi-heure sous 40° l'été avec une combinaison et un masque.

A Périgueux cet été, dans l'atelier « dit spécialisé », on travaillait les portes grandes ouvertes, des fenêtres brisées ou ouvertes et des collègues œuvraient sans protection dans toutes les voitures présentes. 7 agents sur 10 ayant passé le scanner venaient d'apprendre qu'ils étaient "touchés". A notre connaissance, aucun droit d'alerte ou de retrait déposés...

Bien évidemment, les EPI ne peuvent être utilisés dans les conditions climatiques que sont celles de l'EI du Périgord. En été, c'est l'étouffement et le sauna assuré en moins de 15 minutes pour n'importe qui. La solution n'est certainement pas de travailler sans protection comme malheureusement cela se fait, mais bien de refuser de travailler dans ces conditions inhumaines...

SUD Rail conteste également la nature et la forme des prélèvements effectués. En effet, lorsqu'un travailleur pique du mastic amianté, effectuer une aspiration à la source fausse toute mesure de prélèvement. Les résultats effectués dans ces conditions dépassent pourtant parfois les seuils admissibles aux yeux du législateur. **SUD Rail n'admet aucun seuil car une seule fibre peut vous tuer.** Mais cela ne semble pas inquiéter la direction car la productivité passe avant la santé des salariés.

Pour tous travaux sur l'amiante, on utilise à la source un aspirateur THEP (Très Haute Efficacité Particulaire) et un extracteur d'air à filtration absolue. Cet extracteur est conçu pour créer une dépression à l'intérieur d'un endroit confiné afin que toutes les fibres volantes soient récupérées par les filtres, pas pour servir d'aspirateur à d'énormes quantités de poussières comme sur un piquage sous caisse. Jamais le constructeur n'a validé ce type d'utilisation. Là encore, pour des raisons de coûts et de délai de production, les outils sont dévoyés de leur champ d'application. Enfin, concernant les procédures, elles ne sont pas forcément respectées comme nous avons pu le constater dernièrement sur Périgueux (audit amiante). Tout non respect des procédures entraîne inmanquablement une exposition de l'ouvrier et de ses collègues en aval...



Rappel : avant janvier 2000, les salariés ne possédaient aucune protection respiratoire ou vestimentaire.

Preise en compte de la douche dans le temps de travail dès la fin du travail sur matériau "amianté" (obligatoire pour l'amiante, comme le précise la Circulaire DRT 98-10 du 5 novembre 1998 : **la douche remplit une fonction de décontamination**).

Dans les procédures d'intervention sur matériaux susceptibles de dégager des fibres d'amiante (Section 3 du Décret 96-98), la SNCF a volontairement omis de préciser la douche que doit prendre l'agent dès la fin de chaque séance de travail sur matériaux amiantés. Il est donc **IMPÉRATIF** que l'agent prenne cette douche.

Désamiantage des voitures et locomotives

2 400 véhicules voyageurs radiés doivent être démontés et désamiantés entre le 1^{er} avril 2004 et le 30 mars 2009. Ces véhicules contiennent entre autres, des mastics insonorisant avec 5 à 35% d'amiante selon la marque de l'isophon !

Quatre sociétés se partagent ce marché de démolition après désamiantage d'une quinzaine de millions d'euros. Il s'agit des sociétés Revilis pour 200 véhicules, Sertic pour 1 000 véhicules, SME pour 800 et Sogedec pour 400 véhicules.

Il se décompose en deux axes : le premier, le plus important, concerne les interventions pour le dégarnissage de l'aménagement intérieur, le désamiantage, la démolition des véhicules par découpe et la restitution des pièces nécessaires à la maintenance des véhicules en exploitation, le second aspect de ce marché concerne les ventes des ferrailles et inox des matériels découpés. Ce matériel, qui n'est plus utilisé, est stationné et génère d'importants frais à la SNCF.

Ce marché, s'inscrit dans la politique de démolition du parc ferroviaire amianté. Sur 13 500 véhicules de tous types recensés comme amiantés, la plupart circulent encore.

Le contrat précédent portait sur le désamiantage et la démolition de 1 800 véhicules en 3 ans, à compter de 1^{er} avril 2001. Contrat dont le taux de réalisation n'a atteint que 60%, soit 1 227 véhicules sur les 1 800 prévus !!!

Le choix de retenir les entreprises sur la base du "moins disant économique" n'est pas acceptable d'autant plus pour un marché de ce type. Au regard des risques importants que ces interventions peuvent générer en matière de santé publique pour les salariés des entreprises qui les effectuent, pour les cheminots présents sur les sites et les populations alentours.

Des cancers, qui selon les individus, peuvent survenir simplement en inhalant une seule fibre d'amiante !

Faire de la rentabilité financière en imposant une diminution de prix pour les prestations de désamiantage (-10% -proposés en conseil d'administration) n'est pas admissible.

Le premier souci que devrait avoir l'entreprise est bien celui de désamianter en toute sécurité quel qu'en soit le coût, dans le cadre certes d'une maîtrise comptable. La recherche essentielle ne doit pas être le prix le plus bas. SUD Rail considère que le principe de précaution doit prévaloir à toute notion de rentabilité financière, surtout dans un contexte professionnel interne et externe de sous déclaration des expositions et des maladies professionnelles.

SUD Rail n'est pas parvenu à se faire expliquer les méthodes de désamiantage utilisées par ces entreprises. Si nous savons que les sociétés Revilis et Sogedec utilisent respectivement le décapage par sablage, en revanche, au-

cune information en ce qui concerne les pratiques des sociétés Sertic et SME.

Les dépenses liées au désamiantage s'élevant à plus de 21 M€ sont compensées par les ventes des matériels – tant inox que ferrailles – qui rapportent un peu plus de 7 M€.

L'objectif de la SNCF est l'élimination totale du parc à l'horizon 2028 ! Pour SUD Rail, c'est beaucoup trop long d'autant plus que les délais ne sont pas tenus. Il est urgent de mettre les moyens afin d'accélérer cette élimination qui représente toujours un risque tant pour les salariés que pour la population.

Des voitures stationnent en plein air sur toutes les régions,



principalement sur des voies excentrées de triages et servent de réserve en pièces détachées, de dortoir pour SDF, etc.

Ce marché doit bénéficier d'une transparence totale et doit faire l'objet d'une validation par l'instance de direction de l'entreprise et par les instances locales (CHSCT, DP). Dernièrement encore, l'incendie d'un engin en cours de découpe dans l'enceinte de l'établissement Matériel de Sotteville, avec intervention des pompiers a mis en évidence les manquements à la sécurité (plan de prévention) mettant en danger les salariés de l'entreprise extérieure, les cheminots et les pompiers.

Rappel

En mars 1997, l'entreprise a pris la décision de maintenir l'amiante dans le matériel roulant, décision notifiée le 24/07/1998 !!!

(source SNCF, Note - mastics insonorisants, recommandations pour les travaux de maintenance sur véhicules du 24/07/1998)

Refus de l'étiquetage par la SNCF, simple repérage des cheminées de soufflage sans amiante (peinture verte). Donc les travailleurs ne connaissent pas les produits amiantés sur lesquels ils travaillent, les dirigeants et la médecine non plus...

Concernant le Bâti

Le décret n°840-2001 du 5 sept.2001 impose aux propriétaires certaines règles. Parmi celles-ci :

- Faire procéder à un repérage étendu des matériaux (amiantés),
- Informer les occupants et travailleurs,
- **Constituer un dossier technique par bâtiment,**
- Réaliser des travaux si le seuil des 5 fibres par litre / 24 H est atteint.

Le législateur a laissé du temps pour la mise en application de ces mesures : jusqu'au 31 décembre 2003 pour tous les E.R.P. (Etablissements Recevant du Public) et jusqu'au 31 décembre 2005 pour les autres (locaux de travail).

Cette mesure doit permettre à tout intervenant de ne pas s'exposer lui et les travailleurs alentours en cas de travaux (quels qu'ils soient), du simple perçage* pour accrocher un tableau jusqu'aux rénovations complètes.

À tout un chacun ensuite de veiller quand il voit débarquer un ouvrier que celui-ci est bien passé avant, consulter le D.T.A. (Dossier Technique Amiante) auprès du responsable technique. Veillez à ce respect de la procédure pour votre sécurité et celle des autres.

SUD Rail a de fortes raisons de s'inquiéter car si la direction SNCF écrivait que le repérage pour la phase 1 (ERP) était terminée au 31/12/03, 14% des plans n'étaient pas finalisés au 26 octobre 2004 et 46% n'étaient pas encore diffusés. Encore un vilain mensonge de madame Lacombe (responsable amiante au niveau national).

Rappel : On trouve de l'amiante dans pratiquement toutes les voitures ou locomotives construites avant 1996, dans :

► les cabines de conduite ► les compartiments "appareillage" ► les plaques de protection thermiques ► les cheminées de contacteurs ► les joints ► les garnitures de freins ► les mastics insonorisant, etc....

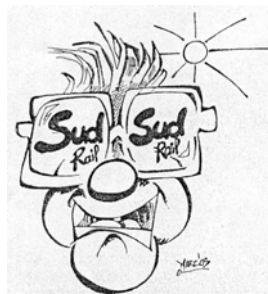
Liste à laquelle il faut rajouter le matériel roulant contenant des fibres céramiques réfractaires qui font partie d'un nouveau recensement.

Pour ceux qui souhaitent s'informer sur les valeurs limite d'exposition professionnelle, l'INRS vient de sortir un document récapitulatif de toutes les substances nocives sous la **référence ND 2098** et des valeurs limites admises par la législation. www.inrs.fr

Un bon nombre de DPX (dirigeants de proximité) ne connaissent même pas la procédure alors que ce sont eux qui commandent les petits travaux.

Qu'en sera-t-il pour la phase 2 (bâtiments de travail) qui doit se terminer avant le 31/12/2005, soit demain ?

SUD Rail a toutes les raisons de s'en inquiéter et demande à tous les CHSCT de s'emparer du dossier.



Sur chaque région SNCF, il y a un correspondant amiante, n'hésitez pas à le déranger.

**pour ceux qui pensent qu'un simple trou est sans conséquence, SUD Rail se doit de rappeler qu'un foret de 12 mm perçant une plaque de fibrociment produit 40 000 fibres d'amiante par décimètre-cube !!!!! Source INERIS « amiante le dossier de l'air contaminé de F. Lamy »*

Le simple fait d'empiler des plaques de fibrociment l'une sur l'autre pour les emballer dans un film plastique produit 390 fibres par litre !!! La découpe de ces mêmes plaques à la disqueuse produit 20 000 fibres par litre et expose le voisinage à hauteur de 600 fibres par litre. (source CRAMIF)

Vous pouvez trouver toutes les fiches par métier à l'adresse suivante : http://www.cramif.fr/documentation/doc_entreprise_liste.asp?num_theme=13

**Plus simplement,
ne contiennent pas d'a-
miante :**

Les TGV Thalys, Eurostar et les nouvelles rames TGV livrées (2 niveaux, etc.)

Les nouvelles rames TER (Z TER, X72500, X73500 et Banlieue), soit une minorité du matériel du parc SNCF. Toutes les opérations de rénovation se font sur du matériel amiante...

Assemblée Nationale

La commission des Affaires sociales de l'Assemblée nationale a rejeté les demandes de création d'une commission d'enquête sur les conséquences de l'exposition professionnelle à l'amiante, un refus qui a suscité de vives réactions au Palais-Bourbon

Trois propositions avaient été déposées séparément par les groupes socialiste et communiste et par le député UMP Jean Lemièrre. Le PC avait en outre demandé une recherche sur les conséquences de l'exposition aux éthers de glycol. Au terme de débats tendus, la commission des affaires sociales, présidée par l'UMP Jean-Michel Dubernard, a rejeté les trois propositions ainsi que la requête complémentaire.

Cette décision a été immédiatement dénoncée par l'opposition qui a fait état d'une "pression extrêmement forte" exercée sur certains députés UMP pour qu'ils se prononcent contre.

Le rejet d'une commission d'enquête sur l'amiante "est une insulte aux victimes et un déni de justice", s'est insurgé Jean-Marie Le Guen, dans un communiqué. "Les progrès encore à réaliser pour améliorer l'aide aux victimes, les conséquences que l'on doit en tirer sur l'avenir de la santé au travail, justifiaient pleinement la mise en œuvre d'une commission d'enquête parlementaire", a-t-il fait valoir.

Maxime Gremetz s'est dit "attristé", ajoutant:

« Cela ne grandit pas l'Assemblée »

Faute inexcusable : C'est quoi ?

Définition :

Une faute d'une exceptionnelle gravité dérivant d'un acte, ou d'une omission volontaire, de la conscience du danger que devait en avoir son auteur, de l'absence de toute cause justificative.

Le fait d'avoir exposé des salariés à l'amiante alors que le danger était connu, même en l'absence de réglementation précise, peut caractériser la faute inexcusable, en cas de lésions subies par le travailleur du fait de l'amiante.

Tout employeur "est tenu envers le salarié d'une obligation de sécurité de résultat", notamment en ce qui concerne les maladies professionnelles contractées par ce salarié du fait des produits fabriqués ou utilisés par l'entreprise".

L'attitude d'un employeur qui "avait ou aurait dû avoir conscience du danger auquel était exposé le salarié et n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'en préserver".

La Cour a étendu le droit d'agir aux héritiers de victimes décédées.

Mais c'est surtout le contrat de travail qui met à la charge de l'employeur une obligation de sécurité à l'égard de son contractant salarié dont la violation est susceptible d'engager sa responsabilité sur le fondement de l'article 1147 du Code Civil. Cette obligation de sécurité résulte, elle-même, de l'article 230-2 du Code du Travail.

Conséquences de cette reconnaissance

Elle permet aux victimes du risque professionnelle d'obtenir :

- Une majoration de la rente qui est versée par la caisse primaire d'assurance maladie (CPAM) (Caisse de Prévoyance pour les cheminots),
- La réparation de préjudices liés aux souffrances physiques, morales, esthétique et de la perte ou diminution des possibilités professionnelles,
- Enfin, en cas de décès de la victime, les ascendants et descendants qui n'ont pas droit à une rente peuvent demander réparation pour préjudice moral. (articles L.452.2 et 3 du code de la sécurité sociale.

SUD RAIL dénonce qu'aucune « réglementation amiante (1) » ne soit applicable au matériel roulant ferroviaire, routier, aérien alors que les trois facteurs aggravants de dispersion des fibres d'amiante que sont le vent, les vibrations et la chaleur sont réunies dans ce type de transport

C'est pourquoi nous demandons la révision du Décret en ce sens.

(1) C'est ainsi que la SNCF refuse de faire effectuer des prélèvements dans les trains de banlieue dont les sièges sont protégés des radiateurs par une plaque d'amiante friable !

SUD Rail revendique la Cessation Anticipée d'Activité Amiante (CAAA) pour tous les salariés, quelque soit leur régime de protection sociale. Il est inconcevable et inhumain de laisser un grand nombre de salariés exposés (fonctionnaires et assimilés, régimes spéciaux EDF ou SNCF, etc.) en dehors de cette loi.

C'est de la discrimination!

La France et l'amiante

Un rapport de la Cour des comptes, relève l'augmentation exceptionnelle des maladies professionnelles liées à l'amiante. Selon ce rapport, les pathologies provoquées par ce matériau massivement utilisé dans la construction jusqu'en 1977 représentaient moins de 8% des maladies professionnelles en 1993 mais 14% en 2002.

L'indemnisation des victimes de l'amiante s'avère de plus en plus coûteuse pour la Sécurité sociale. Deux fonds ont été créés à cette fin, le FIVA (Fonds d'Indemnisation des Victimes de l'Amiante) et le FCAATA (Fonds de Cessation Anticipée d'Activité des Travailleurs de l'Amiante).

En 2005, 1,4 milliard d'euros devraient être versés pour permettre la retraite anticipée à partir de 50 ans des salariés exposés à ce matériau.

Aujourd'hui pour diminuer les coûts, le gouvernement a fait baisser l'indemnisation des victimes par le FIVA. Celles-ci sont ainsi contraintes de saisir le TASS pour obtenir une réparation au préjudice subit.

Merci Raffarin

INFRA

C'est le vilain petit canard. Ce n'est qu'en 2004 qu'un premier recensement (à part les guérites) est arrivé au national après maintes relances restées vaines. Il a fallu créer des groupes de travail spéciaux pour avancer sur le sujet.

Un premier état montre que l'on compte par milliers les pièces contenant de l'amiante, énormément de joints, dans les passages à niveau, dans les wagons de cantonnement, etc...

Concernant les guérites, ce n'est certainement pas en 2007 comme clamé par Couvert (patron de l'infra) que celles-ci seront remplacées. RFF vient d'accorder le remplacement des guérites sur 7 régions seulement. (Lille - Amiens - Rennes - Nantes - Bordeaux - Tours et Limoges) avec pour les plus chanceux, le début des travaux au premier semestre 2005. A cette cadence, dans 20 ans, il y aura encore des guérites. RFF a préféré investir dans la rénovation de son siège plusieurs millions d'euros (source Le Canard enchaîné : une entreprise endettée où l'on sait vivre) que sur la santé des cheminots en remplaçant toutes les guérites. Par ailleurs, elle vient de décider l'enfouissement des déchets au recyclage, coût de la prestation oblige, il faut bien laisser des souvenirs aux générations futures.

Fin 2004 seulement 1% des guérites étaient remplacées dans le cadre du premier paquet devant se terminer fin 2007. Le 26 janvier 2005, RFF et la SNCF ont signé un avenant à la première convention permettant d'engager cette opération sur cinq autres régions (Paris-Nord, Paris-

Formation

Là aussi, quel dynamisme ! Il aura fallu attendre 2004 pour voir les premières formations **de formateurs**.

On croit rêver ! Celles de 2003 ont été annulées par le plan STARTER.

C'est en 1978 et 1996 qu'elles auraient dû commencer, ces formations !

Saint Lazare, Paris-Sud Est, Toulouse, Clermont Ferrand).

Les dossiers avant-projet des régions de Paris-Saint Lazare, Toulouse et Clermont Ferrand ont été approuvés par RFF et les régions élaborent les dossiers « projet ».

Le dossier avant-projet de la région de Paris-Nord a été transmis à RFF et celui de la région de Paris-Sud Est est en cours d'instruction à IEM. La réalisation de l'en-

semble de ces opérations devrait commencer au début de l'année 2006. Pour ces opérations, les travaux doivent être terminés avant fin 2008.

Une nouvelle convention entre RFF et la SNCF est en cours de finalisation. Elle permettra de lancer, dès 2005, ces opérations sur les régions de Rouen, Paris-Rive Gauche, Dijon, Lyon, Chambéry, Marseille et Montpellier. Pour ces régions, les travaux devront être terminés avant fin 2009.

En 2006, une autre convention entre RFF et SNCF sera élaborée pour lancer les opérations sur les régions de Paris-Est, Reims, Metz-Nancy et Strasbourg ainsi que le traitement du risque amiante dans les centres régionaux de signalisation sur les régions de Paris-Rive Gauche, Dijon et Lyon.

Pour ces régions, les travaux devront être terminés avant fin 2010. Les travaux relatifs au traitement du risque amiante dans les centres régionaux des régions de Paris-Rive Gauche, Dijon et Lyon sont en cours d'estimation.

Qui sont aujourd'hui les principaux consommateurs d'amiante?

La Thaïlande, l'Inde, le Mexique, la Colombie, l'Indonésie. Plus de 80 % de l'amiante consommée l'est désormais dans ces pays et en Europe centrale et orientale. Source Maly (100 000 morts à venir) **Depuis le 1er janvier 2005 l'amiante est interdit dans 36 pays au monde dont les 25 pays de l'Union Européenne.**

Depuis 10 ans, des millions de plaintes s'abattent sur l'industrie française, d'ALSTOM à la SNCF, d'EDF aux chantiers navals en passant par les usines de Fibrociment qui contrôlaient les deux grands du secteur, Eternit et Everite filiale de Saint Gobain, les condamnations pour faute inexcusable pleuvent sur les entreprises. Aujourd'hui, le désastre auquel les industriels veulent échapper à tout prix, c'est le pénal.

Source F.Malye (Amiante, 100 000 morts à venir)

Médecine plan d'activité

L'article 18 du RH 409 prévoit la présentation de ce plan en CHSCT, qui comme le programme de prévention est sensé prévoir les tournées communes CHSCT/médecine du travail afin d'adopter une véritable politique de prévention.

L'INRS a édité un document qui reprend toutes les mesures propres à l'élaboration de ce plan.

Le bout du Tunnel n'est pas pour demain.

En effet et sans vouloir faire un vilain jeu de mot, c'est une nouvelle affaire qui vient de voir le jour.

Certains de nos tunnels et voies d'accès souterraines seraient floqués. Suite à cette découverte un premier recensement va être lancé mais en attendant SUD Rail a exigé que des mesures conservatoires soient prises envers tous les agents amenés à travailler à l'intérieur de ces ouvrages d'art.

Tous les EVEN et ELOG sont concernés. Il faudra également déterminer les degrés d'exposition, surtout en période de forte chaleur où l'on retrouve les facteurs aggravants que sont le vent et les vibrations. **A suivre...**

Des fibres ! Des fibres !
Et alors ! Cela facilite
le transit intestinal...

Ah BON... !



Médecine du travail

Suite au **décret n°77-949 du 17 août 1977**, un article informait les médecins SNCF du travail, dans la revue trimestrielle qui leur est adressée ainsi que les différents responsables régionaux d'hygiène et de sécurité, des précautions à prendre en cas de travaux sur matériaux amiantés. Cet article publié en 1983, signé d'un **professeur en médecine du travail** (excusez du peu) préconisait un certain nombre de recommandations en matière de suivi médical des agents et indiquait la nature des différents matériaux où l'on pouvait trouver cette saloperie. A-t-elle été lue ? On est en droit de se le demander puisque suivi d'aucun effet... !!!

Fin 1995, la direction nationale SNCF, envoie via la médecine du travail, un questionnaire à tous ses médecins pour recenser l'état de la situation présente dans tous les établissements du matériel. Ce questionnaire sera retourné, sans participation des CHSCT à sa rédaction (contrairement aux préconisations de la direction), avec pour SUD Rail les 4 principales infos suivantes :

1. Existe-t-il des postes de travail soumis au risque amiante ? **OUI**
2. Existe-t-il des équipements de protection individuel « amiante »? **NON**
3. Existe-t-il des équipements de protection collective « amiante »? **NON**
4. Avez-vous eu connaissance d'agents ayant contracté une pathologie liée à l'amiante? **OUI**

Suite à ces réponses, la seule alternative était **d'alerter au plus vite les CHSCT et les établissements pour que des mesures conservatoires d'urgence soient prises**. La direction nationale a bien envoyé dans les établissements quelques documents intitulés « notes » en 1996 mais était-ce suffisant pour être efficace ? **NON**

Et donc rien n'a été fait avant que SUD Rail ne révèle l'affaire par tracts, procédures et médias interposés.

Veillez également que la direction ne bloque pas les renseignements demandés par le médecin comme cela a été constaté dans plusieurs Etablissements !

SUD Rail déplore l'attitude laxiste de la médecine du travail sur l'amiante, nous n'avons jamais vu ou lu de positions tranchées des médecins refusant de cautionner en CHSCT ou ailleurs les positions de la direction sur les travaux de désamiantage demandés aux agents. A chaque fois, on s'en remet au bon vouloir de l'employeur et cela nous paraît **déontologiquement inacceptable**.

Le suivi médical de ces agents exposés est repris dans une note diffusée aux médecins le 13 décembre 2001. **De quel droit, cette note fait référence à un classement A et B des agents avec pour chacun, un suivi particulier différent ?** Il est écrit que ce classement (défini par des médecins du travail SNCF) doit être effectué en fonction du taux et temps d'exposition. C'est donc au pifomètre que la plupart de nos médecins décident. Ainsi, des

agents effectuant des travaux similaires sont suivis soit en A, soit en B !!!

Il nous paraît grand temps qu'un changement s'opère par une réelle indépendance de la médecine du travail. Ces affirmations ne sont pas anodines, ce n'est pas un simple coup de gueule mais une réalité des faits.

En 2004, ce sont 5 actifs (4 du matériel et un de l'équipement âgés de respectivement 50 à 52 ans) qui sont décédés reconnus victime de l'amiante. Avec la mise en place des scanners, on est passé en 2004 de 30 à 70 agents reconnus touchés par des plaques pleurales et qui pourront bénéficier du départ anticipé (maigre consolation).

Pour 2005, il faut s'attendre malheureusement à dépasser largement ces chiffres en ce qui concerne les maladies reconnues qui représentent aujourd'hui 22% des maladies professionnelles à la SNCF.

Le conseil d'administration de la SNCF ne s'y est pas trompé en réservant 91 millions d'euros de provisions pour l'amiante en 2005 dont la moitié pour l'indemnisation des victimes et ayants droits.

Fiches d'entreprise Article 19 du RH 409

Autre élément et non le moindre, le médecin du travail a l'obligation d'établir **DES** fiche d'entreprise (Article 19 du RH 409). Pour ce travail, il doit être aidé et épaulé, premièrement par le CHSCT qui définit d'entente avec le médecin le nombre de fiches à réaliser, puis par la direction pour la partie technique (prélèvements, produits et matériaux utilisés, effectifs, etc.). En dernier, ces fiches doivent être représentées au CHSCT pour être validées ou non.

Pour réaliser ce document, les médecins disposent du tiers de leur temps et la direction nationale s'est engagée par écrit à augmenter le temps nécessaire à l'accomplissement de ces tâches sur simple demande de l'intéressé. Et pourtant, ce document obligatoire n'a commencé à voir le jour dans certains établissements qu'en l'an 2000. SUD Rail a trouvé quelques fiches datant des années 1990 mais vide de tout renseignement utile. Certaines viennent d'être réalisées en mars 2005.

Membre du CHSCT, ne vous laissez pas bernier par la création du document dit « unique ». Cela ne dispense en rien la rédaction des Fiches d'entreprise par le médecin. Ces fiches doivent lui permettre de savoir, lors de la visite annuelle de santé, à quels risques un agent est exposé, à quel suivi de médecine particulière ou spécialisé il a droit. En effet, bon nombre d'agents ignorent qu'ils manipulent tous les jours des produits qui relèvent de ces prérogatives comme le bois, les éthers de glycol, etc.

L'amiante - Les plaintes - Le pénal

SUD Rail a déposé une plainte contre X pour mise en danger de la vie d'autrui en 2001.

Depuis le dépôt de notre plainte devant le tribunal de Saintes, nous avons attendu, attendu et encore attendu. Deux ans avant d'être simplement auditionné, c'est trop long. Enfin, depuis décembre 2004 et après une expertise contradictoire abandonnée pour de mystérieuses raisons, nous avons pu nous imprégner du dossier en le consultant par l'intermédiaire de notre avocat Saintais, Maître Moulineau.

SUD Rail a en premier lieu réussi à démonter l'expertise réalisée. En effet, son domaine de compétence concerne le bâtiment près de la cour d'appel de Bordeaux et non pas les travaux sur matériaux amiantés.

Nous avons demandé une nouvelle expertise qui nous a été accordée... Secret de l'Instruction...

Au-delà de cette péripétie, nous avons pu lire les diffuses dépositions, certaines devant l'Officier de Police Judiciaire, d'autres devant la juge, certaines assistées (présence d'un défenseur).

Notre première analyse va être de fournir au plus vite une argumentation solide pour recadrer les dérives constatées. L'instruction semble axée sur une période allant de 1999 au dépôt de la plainte en 2001. Nous voulons que les dates clefs soient celles des 2 Décrets majeurs, celui de 1977 et celui de 1996 et que soient entendus tous ceux qui devaient faire et qui n'ont rien fait, de la direction

Demande de reconnaissance des ateliers SNCF du matériel

La demande de tous les élus du CER de la Région de Bordeaux auprès du ministère de l'emploi, du travail et de la cohésion sociale pour reconnaître et classer l'atelier du Matériel de Bordeaux comme ayant exposé les salariés à l'amiante vient d'être rejetée sous le double prétexte suivant:

- La loi n'ouvre le bénéfice de la CAAA (Cessation Anticipée d'Activité Amiante) qu'aux salariés relevant du régime général, or les salariés de la SNCF ne relèvent pas de ce régime.
- En revanche, un dispositif propre à la SNCF permet, sous certaines conditions, un départ anticipé aux personnes atteintes d'une maladie professionnelle !

SUD Rail ne peut se satisfaire de cette réponse au vu des décès d'actifs, de retraités et de l'explosion du nombre d'agents touchés. Nous étudions une riposte juridique à ce courrier qui nie la véracité des faits.

C'est une insulte pour les centaines de familles en deuil. Cela oblige tous les anciens salariés de la SNCF malades à saisir le TASS pour se faire indemniser.

Chantiers navals

Douze anciens salariés de la Direction des constructions navales (DCN), à Brest, ont porté plainte contre X au pôle santé du Tribunal de Paris pour coups et blessures involontaires et non-assistance à personnes en danger a fait savoir l'Association de Défense des Victimes de l'Amiante du Finistère.

SNCF à la direction des établissements en passant par la médecine du travail alertée dès 1983.

Parmi les surprises, et sans rien dévoiler du secret de l'instruction, nous avons retrouvé la plainte déposée par les deux Inspectrices du Travail dans notre dossier alors que le parquet ne savait pas où elle était et ce, malgré notre volonté de nous constituer partie civile !!! Nous avons par ailleurs décidé de saisir le tribunal administratif sur le sujet. Nous avons relevé également une tendance à se rejeter la faute entre responsables, tendance moindre dans les auditions assistées où l'on perçoit un recadrage effectué par l'avocat de la SNCF, défenseur des témoins assistés...

Contacts

L'Andeva (Association Nationale des Victimes de l'Amiante) revendique désormais **15.000 adhérents**.

22 rue des vigneron 94686 Vincennes Cedex

☎ 01 41 93 73 87 Email : andeva@wanadoo.fr

Il existe des contacts dans toutes les régions de France, il vous suffit de contacter l'ANDEVA qui vous orientera sur quelqu'un proche de votre domicile.

SOS Amiante 5 boulevard Camille Flammarion

13001 MARSEILLE

☎ 04.95.04.30.60

Permanences les jeudis après-midi de 14 heures à 17 heures

Allo amiante 8 rue Esmangard 33800 Bordeaux

☎ 05 56 33 64 00 FAX: 05 56 31 19 80

Permanences les mardis de 14 heures à 17 heures

Pénal

Les auditions sur le dossier des contaminations par l'amiante à l'université Paris VI-Jussieu ont commencées mercredi 6 avril, avec la convocation du président de l'université.

D'autres fleurons de l'architecture française sont à désamianter comme la tour Montparnasse, la cité administrative de Bordeaux et sur les toits ce sont des millions de mètres carrés de plaques en fibrociment que l'on trouve un peu partout sur l'hexagone : des usines, des entrepôts désaffectés dans lesquels les SDF viennent se réfugier... ..

Sommaire

Vos droits	page 1
Travail sur amiante	page 2
Voitures réformées	page 3
Bâti	page 4
Faute inexcusable	page 5
INFRA	page 6
Médical	page 7
Procès Amiante	page 8