



DCI NATIONALE AMIANTE LE 05/04/2019

Après un tour de table de présentation, nous avons commencé par stipuler que cette DCI ne se voulait pas pure Matériel et wagons, malgré le fait qu'il y ai effectivement beaucoup de questions sur ce sujet, et que nous voulions parler de l'amiante en général dans l'entreprise.



La direction eut un petit malaise, nous expliquant qu'ils n'avaient pas vraiment compris cela, qu'ils ne pourraient répondre que pour le Matériel, et que pour les sujets autres, nous n'avions qu'à demander une nouvelle réunion afin d'avoir les interlocuteurs adéquats. Ce qui est inédit en terme de dialogue social et sur des sujets aussi importants, mais que nous ne manquerons évidemment pas de faire.

Nous avons eu le droit à un beau discours de la Direction sur le fait que notre entreprise était géniale, et surtout au Matériel qui a des procédures impeccables, que les DPX, DUO, DET font respecter à la lettre ! **Mais bien sûr !** Nous pouvons nous en rendre compte tous les jours, et les pièces en amiante qui se promènent sur nos matériels, malgré l'interdiction de 1997, et les déchets en amiante jetés dans les bennes à ferraille en témoignent aussi ! Mais évidemment, ils prennent le sujet de l'amiante très au sérieux et font tout pour protéger leurs agents. D'après la RS, tous les agents, ayant été un jour potentiellement en contact avec l'amiante, ont eu un suivi médical adapté, une prise en charge si nécessaire, et que toutes les sécurités possibles sont prises dans les ateliers et les chantiers afin de protéger les agents.

Nous étions tellement subjugués par ce magnifique discours, digne des contes pour enfants, que nous n'avons pu arrêter ce récit merveilleux afin d'entendre la fin de l'histoire et la fameuse phrase « ils eurent des enfants et vécurent heureux ».

Solidaires

Rail

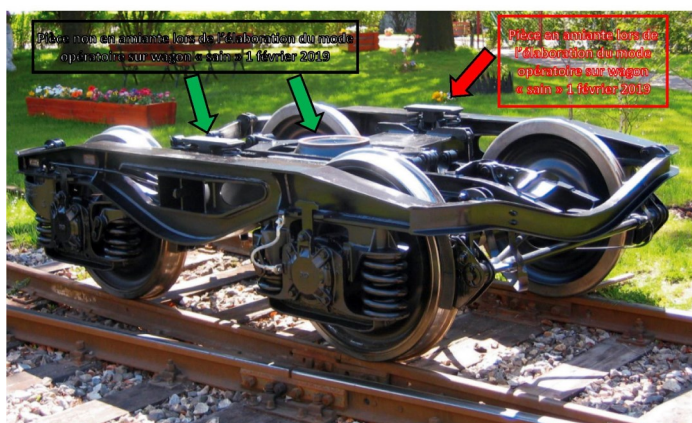




À la fin du monologue, nous avons évidemment demandé où il fallait signer pour que ce monde merveilleux devienne notre quotidien. Nous avons rappelé la réalité du monde du travail, la sécurité des travailleurs toujours bafouée pour augmenter les profits, les DET, DUO, DPX, toujours de plus en plus asservis pour baisser les coûts et augmenter la productivité sans être entravés par les protections des agents. Les conditions de travail des ateliers et autres lieux où devaient intervenir les salariés de la SNCF sont loin d'être aussi confortables, aussi rutilants, aussi pratiques que les bureaux qu'ils côtoient et que ça ne leur ferait pas de mal de retourner travailler auprès des agents du terrain pour qu'ils comprennent dans quelle crasse ils font travailler les opérateurs de maintenance, et notamment à Ambérieu.

Après ce recadrage, le Directeur a tenu à nous expliquer comment ils ont « appris » qu'ils exposaient des travailleurs à l'amiante.

Tout part de Nîmes en été 2018 où ils découvrent une fourrure de crapaudine en amiante lors d'une opération classique de levage. Le sujet sur l'amiante est donc « lancé » !



La première « action immédiate » n'est pas de mettre en protection les travailleurs, il ne faudrait pas gêner la production, mais de réfléchir, sur le pourquoi et sur le comment, elle a pu être là ? Une erreur humaine, c'est forcément un cas isolé ! En plus, le wagon avait un faible kilométrage, donc le remplacement n'a pas été fait malgré les mesures de protection de 1997 qui imposaient le retrait des pièces en amiante.

Champagne !!! Nos sachants ont pu trouver une parade théorique !!!

Malheureusement, le réel est têtue. Comme les agents du terrain le savent, la désorganisation et la mauvaise gestion de l'activité Matériel ne pouvaient amener qu'à la deuxième découverte, toujours à Nîmes, ah oui ! ils n'avaient pas jugé bon de prévenir l'ensemble des travailleurs SNCF du territoire national, il ne fallait surtout pas pouvoir remettre en cause « la théorie ». A ce moment, ne pouvant plus prétendre à un problème isolé, ils décidèrent de la deuxième action immédiate: **étude et traçabilité ! Aucune mesure de protection des travailleurs**, il est vrai que l'amiante n'est pas dangereuse, surtout pour ceux qui sont dans des bureaux loin, très loin des pièces en amiante. Partant du principe, qu'une lettre de 1997, émanant du Matériel, indique qu'il n'y a plus de pièces en amiantes montés sur les wagons et que le **retrait y est systématique**, il faut cibler le matériel qui n'a pas effectué les visites prévues du fait du faible kilométrage parcouru. La décision estampille tous les wagons à bogies INFRA, qui ont peu roulé, c'est l'apparition du code CAM PIR 099. Ne pouvant faire autrement, la direction décide de faire travailler l'atelier de Nîmes Courbessac en mode amiante. Pour les autres, une



a miante



petite information aux DET régionaux. Ils sont avisés le 8 octobre 2018 de la situation de Nîmes et du sujet de l'amiante sur les crapaudines. Un message urgent avec la note explicative du mode amiante est posté le 16 octobre 2018. Que font les DET ? Rien qui ne pourrait entraver la bonne marche de la production !

Groggy par le manque de pragmatisme de nos dirigeants, même si ce n'est pas une surprise, nous leur demandons si avec cette découverte, prouvant qu'ils ne maîtrisent pas la composition des pièces qu'il y a sur les wagons, mais aussi sur l'ensemble des matériels roulants, s'ils vont faire des recherches sur les autres parties

des wagons pour savoir s'il n'y aurait pas potentiellement de l'amiante, comme la peinture, les semelles, etc. ? Une réponse très claire a été donnée. Non !

Pour la direction, tous les ateliers qui entretiennent les wagons sont en mode amiante pour les opérations de désolidarisation boggie/caisse sur les wagons CAM PIR105 et PIR99, afin d'effectuer un levé de doute (sinon la maintenance se fait hors mode amiante). Nous sommes contre ce procédé qui repousse le problème, qui permet de faire rouler des wagons qui peuvent émettre des fibres potentielles d'amiante, et de louper des wagons porteurs de pièces en amiante qui pourront contaminer des travailleurs. SUD-Rail demande que chaque wagon soit rentré dans les ateliers, qu'une levée de doute systématique soit effectuée afin de voir s'il y a des pièces en amiante, que les boggies soient lavés entièrement afin que la poussière éventuellement porteuse d'amiante soit retirée et que soit analysé, selon une méthode de prélèvement, les autres pièces et la peinture afin de s'assurer qu'il n'y ai pas d'amiante dessus.

Bien loin de satisfaire nos demandes, la direction nous garantit que le double contrôle en fonction du type de boggies par un logiciel (créé pour l'occasion), qui visualise le CAM et le numéro du boggie, assure la protection, car lorsqu'il n'y a pas de correspondance, le boggie passe en CAM PIR105 ou PIR099 et il y a une levée de doute de faite. **Bref ! Faites-nous confiance, nous nous occupons de votre santé ! Comme en 1997 ?**

Les entreprises ayant des wagons ont été avisées par courriers dès octobre 2018 du risque de l'amiante. Ce dernier exigerait (nous ne l'avons pas vu) une demande de preuve sérieuse de la non-présence d'amiante sur les wagons, afin qu'ils soient traités par nos ateliers, si tel n'était pas le cas, ils passeraient systématiquement en levée de doute et cela sera facturé. Sans vouloir être un oiseau de mauvaise augure, nous avons pu voir ce que pouvaient amener les certificats et autres procédés de traçabilité !



Tous les CSE sauf TER AURA et le matériel industriel (mais d'après la direction ça devrait suivre) auraient validé les modes opératoires pour les levées de doutes. En ce qui concerne les autres entreprises qui effectuent l'entretien des wagons, nous savons par la bouche de la direction qu'INVEO, qui travaille pour ERMEWA, serait également en mode amiante, et s'appuierait sur les modes opératoires SNCF. Nous avons fait part de notre étonnement, car si les CSE ont effectivement donner un avis sur la levée de doute, en positif ou négatif, une lettre de l'inspection du travail invalide les modes opératoires du CSE TER AURA. Sachant, comme la direction nous l'a confirmé, que les modes opératoires sont identiques n'aurait-elle pas dû suspendre toutes les activités touchant de près ou de loin aux wagons à bogogie ? N'aurait-elle pas dû revoir ces modes opératoires en fonction des remarques de l'inspection du travail et en attendant protéger comme il se doit les travailleurs ? Une réponse assez originale et attendue arrive enfin: ils ont vu avec le service juridique et ils sont bons ! Et, oui ! la santé au travail s'arrête lorsque nos dirigeants sont en protection, mais par rapport à la loi ! **Ayez confiance qu'ils nous disent !**

Contrairement à ce que monsieur Petit (DET Technicentre AURA) a pu nous raconter au CSE TER AURA, l'inventaire des stocks n'a pas été fait sur la totalité des pièces se trouvant dans les ateliers ou dans les équipes mobiles, mais uniquement sur les pièces identifiées potentiellement en amiantes (glissoir et crapaudine). Il n'est pas prévu à ce jour, de faire un recensement des matériaux utilisés sur les wagons. Il ne faudrait tout de même pas trop chercher, ils risqueraient de trouver, et ça pour eux ce n'est pas bon pour la production ! En supposant que l'inventaire ait été demandé aux DET régionaux, via une vidéoconférence, cela n'a pas été forcément effectué par des agents ayant eu une formation amiante, ou par des agents sachant ce qu'était une crapaudine en amiante ou un glissoir en amiante, et le pire c'est que chaque DET a fait remonter ses résultats de la même façon. Non seulement ce n'est pas très crédible, mais nous avons vraiment l'impression qu'ils prennent le sujet de l'amiante à la légère.

SUD-Rail demande, l'arrêt immédiat des travaux sur wagons à boggies, hors mode amiante, que chaque wagon passe en levée de doute, qu'un recensement fait par des experts amiante soit fait sur les stocks, mais aussi sur le matériel. Ce n'est pas aux agents de payer la facture de l'amiante avec leur santé, c'est la direction nationale qui a pris des mesures contre toutes logiques, c'est la direction nationale qui n'a pas fait retirer les pièces en amiante, c'est la direction nationale qui ne prend pas les mesures dès octobre 2018 pour préserver la santé des travailleurs, c'est encore la direction nationale qui préfère demander conseil aux experts juridiques plutôt que de demander à plusieurs experts de l'amiante pour éradiquer ce fléau. Face à ce problème de santé publique, SUD-Rail mettra tout en œuvre pour faire arrêter cette exposition de tous les travailleurs du rail à l'amiante. Nous ferons en sorte que la direction SNCF soit fasse à ses responsabilités.