



WAGONS AMIANTES, FAITES VOS JEUX !!! (CSE extraordinaire du 29/08/2019).



L'entreprise a décidé de tout miser sur le contrôle visuel.

EXPLICATIONS :

-Suite à la découverte de pièces d'usure en amiante sur les wagons, l'entreprise a décidée de régler le problème, par la mise en place d'une stratégie d'échantillonnage nationale, afin de pouvoir faire réaliser des levées de doute sur la base d'un simple contrôle visuel dans l'ensemble des ateliers d'entretien wagons du pays.



MODE D'EMPLOI.



La stratégie d'échantillonnage :

La stratégie d'échantillonnage est une opération qui consiste à faire des prélèvements sur les wagons, en retirant les pièces potentiellement amiantés (Les glissoirs), en nombre suffisamment important. Tout cela pour démontrer à l'inspection du travail, que les agents étant amenés à opérer, sont capables de différencier les glissoirs amiantés des sains, sans jamais commettre d'erreurs.

L'entreprise à décider de mener cette opération sur un échantillonnage de 350 wagons potentiellement amiantés.

La stratégie d'échantillonnage doit aussi servir à déterminer le futur niveau de protection des salariés (sous section 3 ou 4), qui sera déterminé par les résultats du taux d'empoussièrement relevé lors de ces opérations.

L'entreprise fait le paris qu'aucune erreur ne sera commise lors de cette stratégie.

La levée de doute:

La levée de doute est la méthode choisie par l'entreprise pour éviter le remplacement automatique des glissoirs susceptibles d'être amiantés.

Elle repose sur le contrôle visuel incombant aux agents.

Ils doivent contrôler les glissoirs lors de l'opération de désolidarisation des bogies de la caisse.



Le contrôle visuel:

Le contrôle visuel est le fait qu'un agent puisse faire la différence entre les glissoirs sains de ceux amiantés.

Le contrôle visuel semble être un moyen simple à faire appliquer, car il n'existerait selon l'entreprise qu'un seul type de glissoirs amiantés, facilement reconnaissable à sa couleur beige et son aspect fibreux, cartonneux, tressé.





FAITES VOS JEUX !!!

L'ensemble des ateliers wagons est concerné par les futurs résultats de la stratégie d'échantillonnage mise en place par nos dirigeants.

La nouvelle entité le Technicentre National dit TECHNINAT regroupe quasiment tous les ateliers wagons du pays et fait partie intégrante, aujourd'hui du CSE Maintenance Industrielle.

Tous ces ateliers avant leur regroupement ont subi la problématique amiante de manière inégale par le fait d'être dispatché dans des CSE différents.

Le TECHNINAT devait permettre une harmonisation des mesures, mais aujourd'hui, deux mois après sa création, cela n'est toujours pas le cas.



Certains sites sur leur ancien CSE d'appartenance ont fait valider des protocoles de levées de doute présentés par l'entreprise, quand d'autre, ont déposé un droit d'alerte en passant par SUD RAIL, à la découverte du problème amiante

La DIRECCTE (l'inspection du travail) est intervenue sur plusieurs sites, mais reste cantonnée à ne pouvoir intervenir que régionalement.

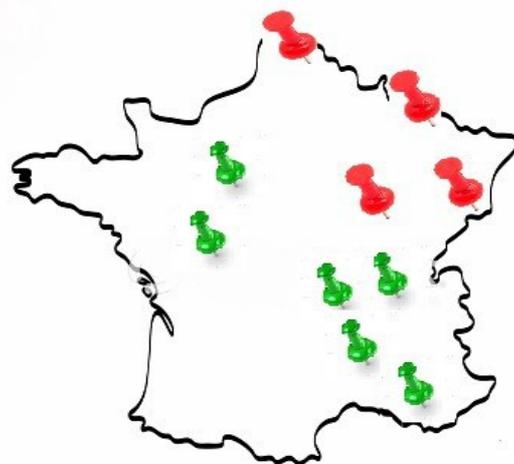
Sur la région Aura, autre exemple, une expertise a été confiée à un cabinet d'experts pour faire le jour sur toute la problématique amiante concernant les wagons.

♠♥♦♣ Plusieurs inquiétudes ont été soulevées par ces organismes, notamment sur la mise en application de la reconnaissance visuelle, mais plutôt que de suivre les conseils de ces experts, nos dirigeants ont préféré ne pas étendre toutes les mesures de protection pour l'ensemble du personnel de l'entreprise, sûre d'elle et de sa stratégie d'échantillonnage. Devant ce problème la direction a clairement privilégié la productivité en différenciant les sites à l'arrêt de ceux ayant validé ses protocoles de levée de doute.

La Direction a poussée par tous les moyens les agents des ateliers en droit d'alerte à reprendre l'activité par du chantage à l'emploi du fait que nos clients partiraient faire leur maintenance chez la concurrence. (Coup de BLUFF ???).

Le truc qui dérange, c'est que nos clients sont des filiales du groupe qui sous traite elles aussi une partie de leur maintenance à leurs propres filiales.

L'isolement et l'éloignement de tous ces ateliers d'entretien wagons ont favorisé et favorise toujours les démarches de l'entreprise pour ne pas avoir à étendre les mesures de préventions, en jouant ainsi la carte de la division entre les sites.



LES ATELIERS MAINTWAG DU TECHNINAT :

DUNKERQUE - WOIPPY - GEVREY-MULHOUSE

SOTTEVILLE LES ROUEN - ST PIERRE DES CORPS

AMBERIEU - SIBELIN - NIMES - MIRAMAS

**Pas besoin de diviser pour mieux régner,
car tel est déjà le cas sur le TECHNINAT.**

Le jeudi 29 août les organisations syndicales étaient regroupées en CSE extraordinaire à titre de Consultation sur la stratégie d'échantillonnage et les modes opératoires associés sur les TI Picardie et TECHNINAT, site de Sotteville.

En début de séance la Direction nous annonça que sur le site de SIBELIN, dans le Rhône, un nouveau type pièce amiantée avait été détecté.

Détecté car les agents ne l'ont pas identifiée comme amiantée.

Ce sont les capteurs qu'ils portaient sur eux qui ont donné l'alerte lors de leurs analyses (rapport d'analyse édité le 24/07/2019).

Il s'avère, selon la Direction, que l'un de ces glissoirs retiré ce jour la serait en amiante, et **n'aurait pas les mêmes caractéristiques que les seuls glissoirs amiantés connus à ce jour** (couleur beige et d'aspect fibreux, cartonneux, tressé).



Nous avons fait remarquer que cela mettait à mal le principe de reconnaissance visuelle et que la statistique n'était déjà plus au risque zéro.

Si au bout de quelques glissoirs retirés nous avons déjà plusieurs typologies de pièces amiantés, il nous paraît compliqué de pouvoir être un jour certains qu'il n'y en ai pas quelque part, ne serai ce qu'un autre, qui puisse passer au travers des mailles du filet.

Ceci nous emmena à demander à la Direction les mesures prises suite à cette découverte, Ce à quoi elle nous répondit qu'elle avait passée comme **consigne** au TECHNINAT de faire arrêter sur les sites ou l'activité tourne à plein régime, les reconnaissance visuel sans prélèvement automatique.

Nous avons demandé comment avait été passé les consignes et comment ils pouvaient nous assurer que le message était bien passé ?

On nous répondit qu'à leur niveau, la haut, dans les nuages, ils avaient fait le nécessaires, et qu'ils ne pouvaient pas savoir comment cela était géré de partout localement !!!



TAPIS !!! SUR LA PHOTOThÈQUE.



Néanmoins l'entreprise persiste dans sa démarche de contrôle visuel en créant une photothèque qui recenserait toutes les glissoirs potentiellement amiantés, afin d'aider les agents dans leur démarche de reconnaissance visuelle.

L'échantillonnage fixé sur une base de 350 wagons leur semble suffisant pour écarter tout risque de danger sur les 35 000 wagons du parc concerné et traité par nos ateliers.

On nous a expliqué le fonctionnement et le but de la photothèque, au moins six fois.

Ce serait la chance, notre chance de sortir du problème selon la Direction.

Une base de données sur laquelle les agents pourront se référer.

Il nous a été bien expliqué que de toute manière, **priorité à la sécurité** et à la mise à l'écart de la moindre pièce douteuse.

Cette réflexion est très significative pour nous, car l'entreprise admet de fait, qu'elle n'a aucune certitude de ce que l'on peut trouver sous ses wagons.

La réunion tourna principalement autour de la remise en question du contrôle visuel et des questions concernant la création de la photothèque.

Le sujet de l'ordre du jour fut abordé en fin de séance, la Direction nous demandant de valider leurs stratégies d'échantillonnage et leurs modes opératoire associé sur les TI PICARDIE et TECHNINAT, site de SOTTEVILLE.

Nous lui avons indiqué que plusieurs éléments restaient flous sur ces modes opératoires, notamment, par exemple, l'intégration des temps de nettoyage comptabilisés dans les temps d'exposition, diluant de fait les résultats potentiel du nombres de fibres sur les relevés.



A notre niveau, moralement parlant, il est inconcevable de pouvoir valider des stratégies d'échantillonnage comportant le moindre doute, car nous le rappelons, elles doivent déterminer le futur niveau de protection des salariés en sous section 3 ou sous section 4.

D'autant plus que ces stratégies doivent permettre à l'entreprise d'aboutir à des levées de doute basées sur une reconnaissance visuelle, autour de données statistique.
Tout ceci laisse une trop grande part d'incertitude de notre point de vue, ne pouvant garantir a 100% la santé des cheminots opérants sur les wagons concernés.

Ces protocoles n'ont pas été validés par le CSE Maintenance Industriel.

Néanmoins, ce CSE extraordinaire n'étant que d'ordre consultatif, la Direction entend faire appliquer ses stratégies comme elle l'a elle seule décidée.



Pour SUD RAIL personne ne devrait jouer avec la Santé des cheminots sur de tels sujets. Nous serons vigilants sur tout ce que la Direction mettra en place dans nos ateliers.