

Liaison Nationale Matériel

Amiante:

La direction n'est plus crédible !

Comment, face à l'incompétence d'une direction négligente et grâce à l'intervention de **SUD-Rail**, on se rend compte que de nombreux agents ont été exposés à l'amiante !

Et que tous les arguments de la direction tombent à l'eau! Elle nous empoisonne. La base fibre est une vaste fumisterie!

Chaîne corrosion

En février 2020, la direction décide de mettre en place une chaîne de reprise des points de corrosion sur les rames TGV réseau. Les rames appartiennent au TEE mais la chaîne est confiée au TI d'Hellemmes (établissement directeur) qui, par manque de place, décide d'utiliser les installations du TSEE à Villeneuve St Georges.

La chaîne consiste à poncer, reprendre en chaudronnerie et repeindre les points de corrosion sur cette série TGV.

Reprise des travaux

La direction a finalement gribouillé quelques documents pour faire mine de se conformer à la loi et à son obligation de protection du personnel. Ces "processus" ne recueillent aucuns avis favorables d'aucun représentants du personnel.

Pire, la direction prétend, sur la base de relevés de 2013 ou de données constructeurs, que certaines parties ne sont pas amiantées, et que les travaux de ponçage peuvent donc être lancés dès début 2021.

Prévention ?

Alors que la direction avait décidé de ne même pas en parler aux représentants du personnel (chacun jugera de la qualité du dialogue social), les élus **SUD-Rail** du CSE MI et de l'axe TGVSE ont pris le sujet en main et sont intervenus puisqu'aucune procédure amiante n'était prévue alors que le ponçage de l'enduit BEKER (entre la caisse et la peinture) faisait partie des travaux.

SUD-Rail demande à ce que tout ponçage de cet enduit se fasse avec les protections nécessaires car l'enduit **BEKER** doit être considéré, par défaut, comme amianté.

La chaîne qui devait démarrer le 15 octobre est finalement reportée à plus tard.

Nouvelle intervention SUD Rail

Dès le début 2021, alors que les agents n'ont même pas tous le matériel pour intervenir, notamment les aspirateurs, la direction les lance à l'assaut de la rame 541 (**réputée non amiantée selon elle**), générant un nuage de poussière tellement dense que les agents du TSEE à qui la direction demandait d'intervenir à côté, se retirent de cette situation dangereuse et appellent les élus **SUD-Rail**.

Ces derniers posent **un droit d'alerte** et l'enquête aboutira à ce que l'accès aux TGV soit condamné et que des prélèvements soient réalisés afin de savoir à quoi les agents ont été exposés.

Prélèvements positifs

Retour des prélèvements : **la quasi totalité des relevés sont positifs à l'amiante**. L'accès à la rame est interdit et la chaîne corrosion est de nouveau arrêtée.

Face à ces résultats, la direction souhaite faire une contre expertise... elle a osé! **Mais cette dernière confirme la présence d'amiante**.

Quelle confiance accorder à la parole de la direction lorsqu'elle prétend avoir pris les mesures pour nous protéger ? Sur les TGV ? Sur les autres matériels ? **AUCUNE !**

Quelle confiance accorder à la base Fibres et aux relevés effectués jusqu'à maintenant ? **AUCUNE !**

Comment de l'amiante peut se retrouver sur du matériel construit en 2005? Qui a sciemment empoisonné les cheminots?

Pour **SUD-Rail tout le matériel antérieur à 2005 doit être considéré comme amianté et la direction du matériel doit en tirer toutes les conclusions.**

Plus aucun travail sur la caisse ne doit avoir lieu sur tout type de matériel antérieur à 2005.

Tous les agents accidentellement exposés doivent être reconnus et pouvoir bénéficier d'un suivi médical adapté!

La base fibre ne doit plus être la référence actuellement et doit être entièrement revue!

Les responsables de ce scandale devront répondre de leurs actes devant la justice et **SUD-Rail saura prendre toutes ses responsabilités !**

