



AGENTS DE SNCF MATÉRIEL

APRÈS UN DEMI-SIÈCLE DE SERVICE...

UN NOUVEAU PRODUIT AMIANTÉ DÉCOUVERT SUR LES VOITURES CORAIL !

Nous pensions bien connaître les voitures Corail et pourtant, en 2024, de l'amiante a été découvert dans un mastic anticouple utilisé pour prévenir la corrosion. Une commission santé, sécurité et conditions de travail (CSSCT) extraordinaire s'est tenue sur le sujet le 3 juin dernier. [Explications.](#)

QUEL CONTEXTE ?

Lors d'une opération de révision effectuée au Technicentre industriel (TI) de Charente-Périgord et grâce à la vigilance des opérateurs de maintenance, du mastic anticouple GEB 701 a été prélevé sur des tampons de choc et analysé. Cela a révélé que des fibres d'amiante étaient présentes !

QUE DIT LA RÉGLEMENTATION ?

Il est interdit d'utiliser des matériaux contenant de l'amiante depuis 1996. Le matériel concerné a été construit de 1975 à 1989, soit bien avant



l'interdiction, et comporte déjà une multitude de matériaux amiantés connus.



QUE DIT LE FOURNISSEUR ACTUEL ?

Il indique que le mastic GEB 701 ne contient plus d'amiante depuis 1992. Toutes les voitures Corail ont donc été construites avec un produit amianté que l'on retrouve aujourd'hui sur les pièces rarement démontées au cours de la vie du matériel. ...



UNSA-FERROVIAIRE

À ce stade des investigations, on suppose que le mastic retrouvé amianté date de la construction des matériels. Ainsi, on en retrouve entre les tampons de choc et le châssis, au niveau des charnières de coffre batteries, des béquilles, de la plaque constructeur et des fixations de coffre avec les traverses sous caisse. Ce mastic anticouple est utilisé pour éviter les problèmes de corrosion engendrés par l'infiltration d'eau entre deux surfaces métalliques et le phénomène d'électrolyse.

LES PREMIÈRES ACTIONS

Dès la découverte de la présence d'amiante dans ce produit, la SNCF a pris la décision de faire intervenir une entreprise spécialisée dans le désamiantage pour effectuer les travaux nécessaires. La maintenance des rames Corail

s'est arrêtée au TI de Charente-Périgord et au TI Picardie ainsi que les chaînes PRM des tampons, en attendant que les modes opératoires soient rédigés pour reprendre la maintenance dans des conditions acceptables de sécurité.

QUEL RÉSULTAT ?

Des analyses sur l'empoussièremement ambiant ont été effectuées et ont donné des résultats en dessous des seuils réglementaires. L'UNSA est intervenue pour que les vestiaires du TI Picardie soient nettoyés afin de rassurer les agents fréquentant ces locaux. Cela a été accepté par la direction et elle fera le nécessaire. La direction s'est également engagée à informer la société de nettoyage des vêtements de travail de leur possible contamination par des fibres d'amiante.

IGNORANCE DU DANGER ? L'UNSA RESTE VIGILANTE !



UN PROBLÈME BIEN IDENTIFIÉ

Depuis la mise en service des rames Corail, des salariés ont été exposés, car les mesures de protection n'étaient pas adaptées au risque. La direction s'est engagée à rédiger les fiches d'exposition accidentelle pour les salariés concernés, avec un objectif à fin juillet, mais en limitant ses investigations aux salariés en activité.

QUE DIT L'UNSA ?

Nous avons demandé d'élargir le champ de recherche des salariés potentiellement exposés. Une note du département sécurité de la direction du matériel a été rédigée pour informer les établissements et la direction s'est engagée à l'accompagner d'un courrier aux DET des TI afin que la situation soit compréhensible et que les recherches soient correctement réalisées. L'UNSA a réitéré la demande d'une « base fibres » nous permettant de suivre et de tracer chaque véhicule et chaque pièce, individuellement, toute sa vie.

QUE DIT LA DIRECTION ?

La direction nous a indiqué travailler sur le sujet, sans nous donner d'échéance. Elle s'est engagée à suivre rigoureusement l'état sanitaire de chaque voiture Corail en attendant d'inclure ces données dans la future « base fibres ». La direction s'est également engagée à investiguer pour rechercher la présence de ce mastic sur d'autres séries de matériel.

OÙ EN SOMMES-NOUS AUJOURD'HUI ?

L'UNSA-Ferroviaire a jugé les mesures de prévention suffisantes pour lever le droit d'alerte qui avait été posé. Cependant, il est clair que nous ne venons de clore, avec cette CSSCT extraordinaire, que le préambule d'un dossier soulevant de nombreuses questions et qui devra être suivi de près par les élus membres de la CSSCT. L'UNSA-Ferroviaire ne manquera pas de vous tenir informés des évolutions.