

# Collectif Technique National MATERIEL

*La Direction du Matériel continue à mettre en œuvre  
des projets d'envergure sans aucune concertation*

## Désamiantage du Matériel roulant SNCF : loin du grenelle de l'environnement, nous revivons le scandale du CLEMENCEAU

Le 25 mars dernier, s'est tenu un Groupe de Travail issu de la Commission Fonctionnelle HSCT Matériel concernant le suivi d'un audit amiante.

En préambule à ce GT, la Direction a annoncé le renouvellement des conventions entre la Direction du Matériel et 3 entreprises privées de désamiantage et de démolition : d'une part la société SME située à Culoz, d'autre part la société SERTIC située à Barencourt et enfin, puisque ces deux sociétés sont saturées, le passage d'une nouvelle convention avec la société SOGEDEC à Sucy-Bonneuil.

Devant le mécontentement et la demande de complément d'informations de la délégation CGT, la Direction a annoncé que le transport de chaque véhicule n'étant plus en état de rouler, il se ferait par la route pour un coût d'environ 8 000 euros par engin. La Direction de la SNCF dénigre de nouveau les orientations du Grenelle de l'environnement et persiste à mettre de plus en plus de camions sur les routes. C'est inadmissible !

En revanche, nous ne connaissons pas le coût de désamiantage et de démolition facturé par ces entreprises.

### La CGT exige :

- ✓ **La tenue de la commission économique du CCE sur ce dossier.**
- ✓ **Le retour de cette charge de travail dans l'entreprise intégrée SNCF, ainsi que des investissements en infrastructures conformes à la réglementation Européenne.**

La délégation CGT a réaffirmé qu'il était urgent de créer des structures internes à la SNCF pour désamianter afin de garder la maîtrise des savoir-faire. Cette activité permettrait également de pérenniser certains ateliers en difficulté et de diminuer le coût total des opérations (en effet, les premières générations de TGV contenant elles aussi de l'amiante vont bientôt arriver en fin de vie).

L'argumentation de l'entreprise, pour refuser cette proposition, consiste à mettre en avant qu'elle n'a pas pour vocation de démanteler les véhicules radiés et que les entreprises concernées, à la demande de la SNCF, avaient fait d'énormes investissements pour se mettre aux normes.

Pour la CGT, au contraire, il nous apparaît évident que, bien que nécessitant des investissements de la part de l'entreprise (environ 740 000 euros selon un premier chiffrage), cette solution serait bien évidemment pertinente. Et ceci, au vu du nombre de véhicules à traiter chaque année (environ 600, hors TGV, à compter de 2009) en plus du reliquat de véhicules déjà radiés mais pas encore traités (environ 1000), mais également du fait que nous possédons déjà une partie des installations et le savoir-faire sur certains ateliers.

**La Direction ne s'en arrête malheureusement pas là, elle s'attaque aussi au cœur de notre production, en travaillant à :**

## **L'Externalisation de nos Installations/Outillages**

En effet, dans le seul but de réaliser des économies, la Direction a demandé aux établissements de travailler sur quatre points bien précis :

- Le recensement de toutes les installations, de tous les outillages des établissements, en incluant les extincteurs, les agrées de bord, les outillages devant faire l'objet d'un suivi métrologique spécifique.
- La description sommaire des plans de maintenance des installations et des outillages, personnels concernés, organisations, outillages spécifiques, système d'information....
- Les priorités et les choix de familles d'outillages « externalisables ».
- L'évaluation du poids financier, relatif à ces activités et l'impact sur les organisations existantes.

Pour la CGT, il va sans dire que nous jugeons ce projet néfaste et dangereux.

Cette orientation dénote une méconnaissance totale de nos activités et un mépris complet autour des conséquences que pourraient avoir un tel projet. Surtout que la Direction, dans le cadre des GT Pénibilité, avait mis en avant que certains postes des IO pourraient être étudiés avec l'objectif de créer des postes de fin de carrière ou de reclassement.

Imaginez un instant une porte d'établissement TGV en panne un vendredi soir à 16h00 et pas d'équipe IO

pour la dépanner, ou encore une panne sur n'importe lesquelles de nos passerelles mobiles !

Quel serait le gain pour l'entreprise s'il fallait attendre jusqu'au lundi pour pouvoir sortir une rame ? Sans compter les interventions de nos chaudronniers sur les engins en cas de choc.

Non, décidément nos grands décideurs ne connaissent définitivement rien à notre entreprise et au service public.

Ils ne voient nos activités que comme des coûts qu'il faut impérativement réduire avec comme prétexte : la concurrence.

### **La CGT exige :**

- ✓ **L'arrêt immédiat de ce projet,**
- ✓ **Le retour de toutes les charges externalisées (exemple : nettoyage, gardiennage...),**
- ✓ **La création de postes au cadre d'organisation pour les cheminots ayant exercé des métiers pénibles pour la fin de carrière avant 55 ans.**

**AFIN D'ANCRER NOS REVENDICATIONS,  
LA MOBILISATION MASSIVE DES CHEMINOTS DU MATERIEL  
DANS LES ETABLISSEMENTS EST NECESSAIRE  
POUR CONTRER CES ATTAQUES EN REGLE  
DE NOTRE OUTIL DE PRODUCTION !!!**