



TRACT AUX CHEMINOTS

Montreuil, le 9 février 2022

ÉQUIPEMENT

ICEGUARD : UN PROJET GIVRÉ !

Alors que des solutions qui ont fait leurs preuves existent pour limiter les effets du givre sur les circulations, la direction fait le choix financier d'expérimenter l'Interflon, via le projet « Expérimentation Train Iceguard ».

Ce produit chimique, à l'efficacité douteuse, est en revanche d'une dangerosité avérée.

La CGT exige l'arrêt immédiat du projet.

Depuis plusieurs années, des incidents ayant pour cause le givre sur la caténaire engendrent des milliers de minutes de retard.

DES MOYENS À DISPOSITION SUPPRIMÉS OU INUTILISÉS

Le dégivrage par « effet Joule » (réchauffement de la caténaire) est une des solutions existantes pour le combattre et en limiter les effets. Mais cette technique, jugée trop coûteuse par l'entreprise, n'est que peu utilisée.

L'utilisation de wagons racleurs « k25 », produits par les EIV, est une autre solution. Néanmoins, le nombre à disposition ne permet pas une couverture du réseau ferroviaire efficiente.

En effet, la direction a commandé 13 de ces wagons auprès de l'EIV Quercy – Corrèze... avant de se raviser. Seulement 7 wagons sont donc aujourd'hui disponibles dans les régions. Quant aux 6 autres, ils sont en kit, et en attente de montage...

Pire, alors que les régions de Limoges et Bordeaux disposent de tels wagons, elles ont fait le choix de ne pas les utiliser !

LA RENTABILITÉ PLUTÔT QUE L'EFFICACITÉ

Dans sa quête permanente de rentabilité et de productivité, la direction a fait le choix d'expérimenter un nouveau procédé sur le périmètre de la Zone de Production Atlantique (ZPA). Il s'agit d'un produit chimique à base de TEFLON « INTERFLON LUBE EPR » qui est pulvérisé sur la caténaire par l'intermédiaire d'une circulation spécifique.

Il n'a pas empêché des dysfonctionnements quasi-journaliers. Malgré l'usage de ce produit, les dernières périodes de givre ont occasionné la suppression d'un nombre important de trains, des retards et des incidents caténaires.

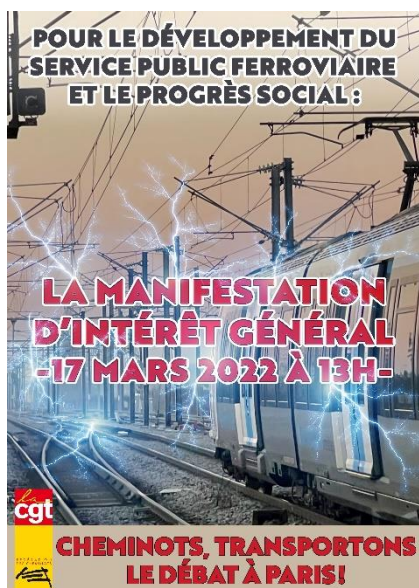
À l'inverse du dégivrage par « effet Joule » et des wagons racleurs, il ne fait pas la preuve de son efficacité.

UN PRODUIT À LA DANGEROUSITÉ AVERÉE

Ce procédé, qualifié de « préventif » par l'entreprise, est en revanche dangereux pour la santé et l'environnement.

La Fiche de Données Sécurité (FDS) du produit diffusé identifie plusieurs dangers pour la santé des agents qui viendraient à être exposés : corrosion et irritations cutanées, lésions oculaires graves et sévères irritations des yeux. Un de ses composants est même classé cancérigène.

Elle indique enfin que des précautions doivent être prises afin d'éviter la contamination des égouts, des eaux de surface et des eaux souterraines.



L'IRRESPONSABILITÉ SANITAIRE ET ENVIRONNEMENTALE DE SNCF RÉSEAU

Si SNCF Réseau reconnaît la dangerosité de ce produit chimique, puisqu'elle a rédigé des consignes de sécurité (interdiction d'intervenir dans les zones projetées pendant 24h et port d'EPI spécifiques), son usage n'a fait l'objet d'aucune analyse préalable des risques :

- Rien sur les risques inhérents à la pénétration du produit en cabine ou à son dépôt sur les mains courantes des voitures empruntées par les voyageurs ;
- Rien non plus concernant les risques liés à sa pulvérisation à proximité d'agents de conduite, de contrôleurs, de voyageurs, ou de personnels de l'Équipement et des gares.

Or, les premiers constats sont sans appel. Vent et vitesse de la circulation dispersent une grande majorité du produit dans l'environnement et sur les agents qui œuvrent à proximité des voies.

- Les trains croiseurs ont été aspergés, l'Interflon graissant les pare-brises, altérant la visibilité des conducteurs et augmentant significativement le risque ferroviaire ;
- Plusieurs cheminots ont été intoxiqués et ont subi des arrêts de travail. N'ayant été destinataires d'aucune information ni formation de la part de l'entreprise, ils ignoraient l'existence du passage du train et des consignes locales.

Les accidents survenus, attestent des graves carences de ce projet. La Fédération CGT des cheminots considère que l'identification des risques générés par l'usage de ce produit en matière de santé, de sécurité et d'environnement est incontestablement insuffisante. La nature des mesures de protection et les modalités de leur mise en œuvre le sont donc tout autant.

Manifestement, les dégâts sanitaires et environnementaux occasionnés par ce produit importent moins que les résultats financiers.

UNE DIRECTION SOURDE AU DANGER ET AUX REVENDICATIONS

Dès qu'elle a été alertée, la Fédération CGT des cheminots est intervenue localement, au niveau de la ZP et nationalement.

Les élus CGT du CSE ont déposé depuis le 6 décembre 2021, deux droits d'alerte pour danger grave et imminent, deux rapports préventifs et un droit d'alerte environnemental. Enfin une demande d'audience a été remise à la direction de la ZPA.

L'application du principe de précaution par la suspension de toutes circulations du train pulvérisant ce produit a été demandée. Une enquête a été diligentée. L'inspection du travail compétente a été saisie, ainsi que les préfetures concernées.

Malgré ces interventions, l'entreprise est restée sourde au danger et aux revendications. Elle poursuit son expérimentation en éludant les différentes alertes et les risques pour la santé des cheminots. Les cheminots ont donc fait usage de leur droit de retrait !

Des solutions techniques plus efficaces, mais surtout plus respectueuses des agents et de l'environnement, existent !

La Fédération CGT des cheminots exige :

- L'arrêt immédiat du projet « Expérimentation Train Iceguard » ;
- L'utilisation systématique par les établissements concernés des wagons k25 déjà à disposition ;
- Le montage des 6 wagons restant et leur déploiement rapide ;
- Un plan d'investissement pour l'acquisition de wagons racleurs supplémentaires ;
- Le recours au dégivrage par « effet Joule » si nécessaire.

LA CGT APPELLE L'ENSEMBLE DES CHEMINOT(E)S À FAIRE VALOIR LEUR DROIT DE RETRAIT TANT QUE TOUTES LES CONDITIONS GARANTISSANT LA PROTECTION DE LEUR SANTÉ NE SERONT PAS RÉUNIES.