



Juillet 2021

AMIANTE SUR LE MATÉRIEL FERROVIAIRE : QUELLE ORGANISATION CHEZ SNCF MATÉRIEL ?

La prévention des risques liés à l'amiante est pilotée par le département Sécurité, Qualité et Gestion des Risques, appelé MS au sein de SNCF Matériel.

La problématique Amiante et Fibres Céramiques Réfractaires (FCR) est gérée par la Division de la prévention des risques professionnels et facteurs humains, appelée MS P, composée d'un animateur COrrispondant SÉCurité (COSEC), de préventeurs « Risques » (fibres dont amiante, biologique, routier, alcool, chimique, incendie, électrique, industriel, plain-pied), d'un ergonome formateur Prévention des Risques liés à l'Activité Physique (PRAP), d'un référent Facteurs Organisationnels et Humains, et d'une accompagnatrice CSSCT – bilan HSCT.

Le préventeur en charge des risques fibres, dont l'amiante, travaille en liaison étroite avec le préventeur en charge du risque chimique.

MS P pilote donc la problématique amiante pour MI (Matériel Industriel), mais également pour l'ensemble des établissements du Matériel rattachés aux activités (IC, TN, TER et Voyages). Le préventeur amiante a construit un réseau de veille des normes et de la réglementation de l'Entreprise et participe à des groupes de travail en collaboration avec l'AFNOR. Son objectif prioritaire est la protection des opérateurs et



la maîtrise des risques, y compris ceux qui sont accidentels.

MS P a une très bonne connaissance de ces normes puisqu'elle participe à leur écriture en collaboration également avec les clusters de l'ingénierie.

Afin de prévenir les risques d'expositions des agents à l'amiante, MS P s'appuie sur 2 axes :

- Identification des risques via une base de données appelée base Fibres : identification des matériels roulants contenant de l'amiante et localisation du risque sur ces véhicules ;
- Savoir-faire : formation du personnel et moyens mis en œuvre pour les interventions sur des matériaux contenant de l'amiante.

La base Fibres, qui est gérée par les clusters de l'Ingénierie, est un recueil des données fournies par les constructeurs. C'est un répertoire des séries d'engins ou des pièces symbolisées, entre autres, mais qui ne fait pas de suivi individuel par rames ou par engins (au n° d'engin ou de pièce).

Et lorsque les fournisseurs n'ont pas communiqué de données, mais que, par l'analyse, une pièce à risque est identifiée, alors tous les engins d'une série sont considérés comme à risque, car la base n'est pas mise à jour engin par engin ou analyse par analyse.

Cette base Fibres est reconnue par l'AFNOR comme l'équivalent du Dossier Technique Amiante (DTA) qui est d'usage dans le secteur du Bâtiment et des Travaux Publics (BTP).

Cependant, bien qu'elle soit mise à jour régulièrement à la suite des travaux de révisions et de réparations sur engins ou sur Pièces Réparables du Matériel (PRM), mais aussi au travers des Ordres de Modifications (OM) ou de nouvelles données « fournisseurs » ou encore à la suite d'investigations, il peut subsister des éléments amiantés qui n'ont pas encore été découverts sur les voitures, les wagons ou les engins, que ces éléments soient d'origine ou qu'ils aient été ajoutés à l'occasion de réparations.

En synthèse, la base Fibres reprend de façon exhaustive toutes les données disponibles connues sur le risque amiante dans les matériels, mais pas de manière suffisamment fine.

C'est une des raisons pour lesquelles il est préconisé de faire de la prévision avant travaux, de façon à définir quoi faire, mais aussi et surtout comment faire lorsqu'il y a ou qu'il y aura suspicion de présence d'amiante sur le matériel en maintenance.

En fonction du type d'intervention (maintenance sans retrait ou avec retrait d'amiante), le ou les engins seront envoyés soit vers un établissement adapté dont les agents sont formés pour les opérations de maintenance à proximité de pièces amiantées mais sans opérations de retrait, soit sur un établissement « certifié » pour effectuer le retrait de matériaux amiantés, car une certification sera alors nécessaire.

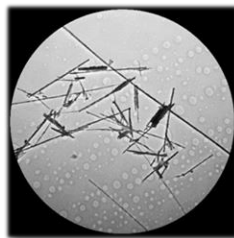
Et lorsque c'est le cas, MS P est en relation étroite avec la Direction Générale du Travail (DGT).



Les établissements qui sont en charge de matériels amiantés sont accompagnés par le préventeur de MS P. Ce dernier aide à construire les modes opératoires correspondant aux OM :

- en précisant les meilleures organisations de travail pour les opérateurs,
- en accompagnant le laboratoire et le site pour la mise en œuvre de la stratégie d'échantillonnage pour la recherche d'amiante,
- en identifiant et en assurant la mise à disposition d'Équipements de Protection Individuels (EPI) adaptés en fonction du risque confirmé par le résultat de l'échantillonnage.

Le mode opératoire sera également adapté en fonction des résultats d'un test d'empoussièrement effectué au niveau de l'environnement du lieu des travaux ou des opérations de maintenance, ce qui aura pour but de protéger bien entendu non seulement les opérateurs intervenant sur le matériel amianté, mais également les collègues qui évolueront aux alentours du chantier quand celui-ci n'est pas confiné.



L'Agence d'Essai Ferroviaire (AEF), qui est habilitée à mettre en œuvre la prestation de prélèvement d'échantillonnages d'air ambiant, intervient également pour le montage des dossiers de maintenance conformément au référentiel MA25400 : dispositions de prévention lors d'opérations relevant du Métier Matériel SNCF sur des matériaux ou des organes contenant des fibres (amiante, Fibres Céramiques Réfractaires).

Extrait de la MA25400 : « ..., ce document reprend les éléments liés au dispositif de prévention, à l'évaluation des risques, à la protection des personnels et de l'environnement, aux modes opératoires à suivre lors d'interventions sur des matériaux contenant de l'amiante ou des FCR, et aux dispositions à prendre pour le traitement des déchets. »

L'AEF est donc également force de proposition.

MS P a mandaté, en 2020, le cabinet d'expertise Kisio pour bénéficier d'un accompagnement stratégique et opérationnel sur l'organisation de la prévention liée au risque amiante sur le matériel, dans l'objectif de compléter ou relancer ce qui était déjà mis en œuvre depuis plusieurs années. Le cabinet a préconisé, entre autres pistes, la présence d'un référent formé au risque amiante sur chaque établissement, afin de réagir vite quand survient la découverte d'une potentielle présence d'amiante sur les matériels en maintenance. La mission de ce référent est de déterminer la fonctionnalité et la conformité des équipements qui sont sur place et d'accompagner les choix opérationnels. Le préventeur Amiante et Fibres de MS P pilote les référents de tous les établissements et réalise



avec eux un point trimestriel d'avancement du plan d'action national.

Zoom sur deux cas précis :

La découverte d'amiante sur une série de wagons à bogies en 2018 a été une réelle surprise, la Direction étant persuadée que ces matériels n'en contenaient plus. Pour l'UNSA-Ferroviaire, ce fut la même surprise. Tous les wagons de cette série étant passés au moins une fois en Grande Visite Générale (GVG) avec l'application d'OM définissant le retrait des pièces amiantées dans les années 2000, il ne devait, en principe, plus y avoir de sujet. Mais....

Concernant l'enduit Becker, de nombreuses séries sont repérées comme à risque dans la base Fibres. Moults engins ont fait l'objet de prélèvements matières dans le passé, qui ont infirmé la présence d'amiante. Mais... c'était sans compter sur l'évolution des normes de repérages qui s'affinent régulièrement du fait des évolutions technologiques et qui permettent une détection beaucoup plus précise de la présence d'amiante dans les matériaux, conduisant à identifier comme amiantés des engins jusqu'alors certifiés sains !

De même, depuis 2019, les normes de repérage avant travaux sont devenues beaucoup plus restrictives. Leur mise en œuvre, dès 2020, a permis la découverte de la présence d'amiante que les mesures précédentes n'avaient pas révélée, ce qui a créé des écarts.

Une première solution, palliative, a été de former des opérateurs de maintenance pour qu'ils soient en capacité de procéder à du repérage visuel. Mais... il n'existe pas de formation adaptée et pour une même pièce, les procédés de fabrication sont différents d'un fournisseur à l'autre, ce qui a compliqué la seule reconnaissance visuelle.

MS P a élaboré un partenariat afin de concevoir une application utilisant l'intelligence artificielle (IA) capable « d'identifier » une pièce amiantée en la comparant avec une base de données composée de photographies de pièces analysées, répertoriées et classées. Cette application est utilisée régulièrement et fait actuellement ses preuves.

La législation indique que c'est le donneur d'ordre qui est responsable du repérage de l'amiante avant travaux. Dans l'organisation actuelle, le donneur d'ordre n'est pas toujours le payeur, d'où la difficulté à ce qu'il puisse mettre en place une organisation adaptée pouvant répondre à cette législation.



Actuellement, c'est SNCF Matériel qui gère les problématiques, le temps que les organismes de formation puissent monter des sessions permettant de former des « opérateurs de repérage ». Ce sera ensuite aux donneurs d'ordre de reprendre la chose en main.

Les normes ayant fortement évolué, et afin de faire un état du parc, la base Fibres est analysée régulièrement, en particulier concernant les engins, rames de voitures et wagons qui n'étaient pas traités et/ou repérés comme étant amiantés et qui pourraient l'être à présent.

Tous les résultats positifs qui seront repérés déclencheront des mesures adaptées pour les engins considérés. Ceux-ci seront gérés à toutes occasions favorables et le plus rapidement possible.

Concernant les personnels, les Évaluations des Risques Professionnels (EVRP) sont effectuées régulièrement pour maîtriser le risque.

En conclusion, l'UNSA-Ferroviaire s'attache à protéger la santé des opérateurs qui interviennent sur les matériels, mais également de ceux qui évoluent dans un périmètre proche des interventions lorsque le risque amiante est présent. De ce fait, et uniquement grâce à l'UNSA-Ferroviaire, tous ses élus en CSE et CSSCT ainsi que ses membres de Commissions Locales sont sensibilisés syndicalement à la problématique de l'amiante.

L'UNSA-Ferroviaire regrette fortement que la Direction du Matériel n'accorde pas aux élus et aux membres des Commissions Locales la possibilité de bénéficier de la Formation Risque Amiante, voire de la Formation Encadrement Amiante qui est particulièrement complète puisqu'elle aborde les notions d'intervention sur matières amiantées.

Pourquoi un tel refus ? La Direction considère qu'une simple information de quelques heures suffit...

L'UNSA-Ferroviaire ne cessera pas de réclamer une véritable formation pour les élus à qui l'on demande de donner des avis sur des modes opératoires et des travaux qui engagent la sécurité des agents.

**L'UNSA-Ferroviaire Matériel reste à votre écoute,
n'hésitez pas à nous solliciter en cas de besoin.**