

**CREOSOTE:
ATTENTION DANGER!**

Lors du groupe de travail Créosote du 23 avril 2015, la direction de l'Infra a fait part aux organisations syndicales des dysfonctionnements rencontrés dans le processus de conditionnement des bois créosotés. Une situation qui présente aujourd'hui un danger sanitaire et environnemental certain! En effet, les traverses bois reçues par la SNCF ne respectent pas les normes de sécurité, puisqu'elles sont trop imprégnées de créosote, le temps de séchage n'est pas respecté, et trois entreprises sur quatre utiliseraient encore la créosote type B, interdite depuis le 1er janvier 2014.

La responsabilité de la direction est engagée, puisqu'au lieu de réduire le risque à la source pour protéger les agents (notamment en diminuant les concentrations en créosote des traverses) c'est l'inverse qui se produit actuellement! Et la direction avoue ne pas respecter les deux contrôles obligatoires qui doivent être fait tous les ans par la cellule toxicologique de la SNCF.

SUD Rail a rappelé à la direction les alertes qu'elle a faite à plusieurs reprises sur ce problème et qu'aujourd'hui **plusieurs agents sont contaminés par la créosote, notamment à l'EIV de Moulin Neuf.**

Au cours de cette réunion SUD-Rail a demandé à la direction:

De respecter la loi sur l'utilisation obligatoire de créosote type C et faire les deux contrôles obligatoires dans l'année par la cellule toxicologique de la SNCF.

D'agir pour que les traverses soient moins imprégnées.

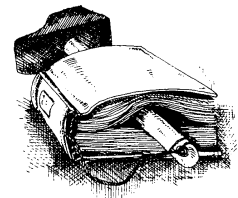
D'instaurer une planification plus rigoureuse des commandes pour que Bretenoux ne soit pas tenté de "bâcler" le processus de créosotage en créant des amas visqueux à la surface.

D'investir dans des outils techniques (tunnel de séchage) qui permettent de s'assurer que les traverses sortent parfaitement sèches en sortie de chaîne, permettant ainsi d'éviter les accidents de travail par brûlure comme celui arrivé récemment à Moulin Neuf.

De généraliser le suivi médical renforcé pour tous les agents en contact avec les traverses (SM, SE, VOIE etc...).

Nous avons par ailleurs dit à la direction que si la situation n'évoluait pas rapidement, SUD-Rail utiliserait les moyens juridiques à sa disposition, localement et nationalement, pour mettre la direction devant ses responsabilités

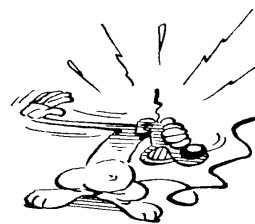
(Droits d'alertes CHSCT, droit d'Alerte environnemental...).



COMMENT EN EST-ON ARRIVÉ LÀ ?

C'est très simple ; encore une histoire d'économies qui se font sur le dos de la sécurité. Depuis quelques années, la direction achète du bois au rabais pour confectionner les traverses qui seront créosotées dans l'atelier SNCF de Bretenoux. C'est environ 90% des traverses utilisées sur les chantiers SNCF.

Le problème, c'est que ce bois est certes moins cher, mais de mauvaise qualité. Il est moins dense, voire poreux. Il faut jusqu'à 3 fois plus de créosote pour le traiter. Les traverses sont donc imbibées de créosote, avec les risques accrus que cela entraîne (risques de brûlure, de chutes, d'inhalation...). Le phénomène est accentué par temps chaud.



De plus, selon la direction de l'Infra, faute d'une programmation efficace des travaux, les établissements commandent leurs traverses dans l'urgence, pressant les ateliers pour leur fournir. Résultat, le temps de séchage des bois est insuffisant, augmentant encore plus l'imbibation des traverses en créosote.

Ajoutez à cela qu'une traverse imbibée s'égoutte dans le sol avec les risques pour l'environnement et la santé publique qui en découlent. Ce qui explique en grande partie pourquoi la direction de l'Infra réagit aujourd'hui au problème, puisqu'au vu de la réglementation en vigueur, elle est hors-la-loi.

COTE PRIVE C'EST PIRE...!

Les 10% de traverses qui ne sont pas livrées par les ateliers SNCF le sont par 4 fournisseurs basés en Belgique. La direction nous a dit que sur les 4 fournisseurs, **seulement 3 envoient des matériaux conformes.**

Elle a des doutes sur le type de créosote livrée. Ce pourrait être de la créosote type B (interdite en France depuis le 1^{er} janvier 2014 !). La direction a en conséquence interdit pour le moment aux établissements de commander des traverses chez ces fournisseurs. Compte tenu de cette information, SUD Rail a demandé à la direction de l'Infra:

1- D'appliquer le principe de précaution concernant les stocks de traverses incriminées existant en établissement (la direction nous a dit qu'elle ferait une note dans ce sens aux établissements).

2- De faire un contrôle systématique des produits fournis dès la livraison.



VOUS AVEZ DIT CREOSOTE ?



T - Toxique

Comme il est indiqué dans l'IN 7800 (Précautions à prendre lors de la manipulation de bois créosotés), « La créosote est un produit dangereux classé cancérigène de catégorie 1B. Elle présente également des dangers vis-à-vis de l'environnement. »

La catégorie 1B correspond aux substances dont le potentiel cancérigène pour l'être humain est supposé (n'oublions pas que ce sont les industriels qui mènent la barque et ont plutôt tendance à minimiser les risques. S'il fallait tout le temps se soucier de la santé publique, les bénéfices des grosses entreprises polluantes et les dividendes de leurs actionnaires seraient mis à mal).

La créosote est nocive par inhalation (vapeurs toxiques et irritantes pour les yeux et les voies respiratoires), par combustion (dégagement de gaz toxiques) et par contact cutané (irritation de la peau, dermite phototoxique en cas d'exposition aiguë, cancers cutanés en cas de contacts répétés et prolongés).

Depuis juin 2003 l'utilisation de la créosote ou de bois créosotés est interdite pour les particuliers. Pour les bois créosotés, une exception a été accordée pour les voies de chemins de fer ou les lignes électriques.



N - Dangereux pour l'environnement

UN DANGER POUR L'ENVIRONNEMENT...

Selon la réglementation européenne, les traverses traitées à la créosote deviennent un déchet dangereux dès le moment où elles sont abandonnées, démontées pour être abandonnées ou promises à un autre usage.

En France, depuis 2003, un décret inclut clairement les traverses en bois imprégnées à la créosote dans la catégorie des « déchets dangereux » (ou assimilés à un déchet industriel spécial), notamment en raison du caractère cancérigène des molécules présentes dans la créosote. Les traverses doivent être suivies jusqu'à leur destruction dans des incinérateurs agréés et offrant les garanties nécessaires, notamment quant aux rejets dans l'atmosphère, parce que la créosote en l'état est déjà très toxique, mais brûlée, c'est encore pire.

La SNCF retirant des milliers de tonnes de traverses chaque année, on comprend très vite que les sommes en jeu sont colossales.



PROTEGEZ VOUS !

Si vous estimez travailler dans un environnement dangereux pour votre santé, n'hésitez pas à vous rapprocher du médecin du travail afin de demander des analyses sur l'exposition aux hydrocarbures aromatiques polycycliques, compte tenu du caractère CMR (cancérigène, mutagène, réprotoxique) de la créosote !

Afin que l'employeur respecte le décret CMR du 1er février 2001 (code du travail, art .R 231-56 et suivant) Il faut garantir une traçabilité au bénéfice de l'agent utilisateur en matière de prévention, il convient d'informer le personnel intervenant sur les bois créosotés (traverses, blochets), des risques encourus(risque cutané, inhalation des vapeurs).

Par ailleurs, des mesures strictes d'hygiène doivent être prises. L'entreprise a l'obligation de mettre à disposition des agents de quoi remplacer quotidiennement les bleus, sous vêtements, pulls, tee shorts à manches longues, sous gant en nitrile ou gants de type SHOWA, ainsi que des crèmes de protection.

En cas d'intervention sur les traverses (perçage, sciage) générant des poussières de bois l'outil doit être muni d'une aspiration à la source et les opérateurs doivent être équipés d'une protection respiratoire.

LES PRINCIPAUX ENGAGEMENTS DE LA DIRECTION ANNONCÉS AU COURS DE CETTE REUNION:

- Monter en gamme sur la qualité du bois.
- Fiabiliser le délai des commandes faites par les établissements pour que les temps de séchage des bois soient respectés.
- Augmenter la capacité de production des ateliers SNCF pour ne recourir qu'occasionnellement au privé.
- Mise en œuvre d'un tunnel de séchage dans l'atelier de Bretenoux.
- Contrôles accrus sur la composition de la créosote livrée.
- Modification par la médecine du travail de la liste des agents concernés par le suivi médical renforcé.



LA NOUVELLE MÉDECINE DU TRAVAIL



**En cas de situation
dangereuse, avisez
immédiatement vos CHSCT
locaux.**



En attendant de juger sur pièces ces engagements de la direction, RESTONS VIGILANTS...car tout le monde est concerné par cette nuisance ; les agents des ateliers, des équipes, mais aussi le reste du personnel si les règles de stockage ne sont pas respectées (près des bureaux par exemple...).

**POUR DEFENDRE VOS
CONDITIONS DE TRAVAIL,
REJOIGNEZ SUD-Rail**

Par les temps qui courent, les salariés doivent s'unir pour défendre leurs droits et leurs conditions sociales. SUD Rail est une alternative aux grosses structures syndicales.

Tu as envie de te syndiquer? Tu voudrais aider les militants SUD Rail? Le projet de Solidaires te plait?

**Rapproches toi d'un
délégué SUD Rail pour plus
de renseignements**

Union
syndicale
Solidaires
SUD Rail

