

RENOUVELLEMENT VOIE/BALLAST

Cet été débiteront les travaux de renouvellement de la voie et du ballast sur la ligne A qui dureront plusieurs années dans le tronçon central et entre la Défense et Auber. Ces travaux impacteront indirectement l'ensemble des départements de la RATP (MTS, RER, SEM-CML, BUS, GDI et la Maintenance de trains et des BUS). L'entreprise a-t-elle fait le nécessaire pour assurer de bonnes conditions de travail, de santé au travail de ses agents ?

C'est 24 km de renouvellement des voies et du ballast et 27 aiguilles à changer pendant une période de 5 ans à raison de 5 semaines/an pendant l'été.

C'est 157 opérateurs et techniciens qui vont travailler sur le chantier proprement dit et exposés aux poussières diverses. Sans compter les CAE, les agents gares, les conducteurs et les maîtrises en poste de prise à fin de service ... et les voyageurs (usagers quotidiens ou touristes).

C'est également 1000 tonnes de ballast à évacuer quotidiennement. Des barges sur la Seine seront positionnées en vue de l'arrivée des trains de travaux chargés du ballast ancien. Des portes « fermées à clé » (selon les propres termes qui nous ont été rapportés !) matérialiseront la séparation entre le chantier et la partie exploitation. Faut-il préciser que ce chantier fonctionnera 24H/24H ?

La pollution en particule et amiante

La « valeur » de ces micros particules ne doit pas excéder 20 microgrammes/m³. La concentration en PM10 dans l'air ambiant fait l'objet de normes dans la directive 2008/50/CE. Celles-ci sont supérieures à ce que préconise l'OMS :

- ▶ Une valeur de 50 µg/m³ comme moyenne journalière et **3 jours de dépassement autorisés par an.**
- ▶ Une valeur de 20 µg/m³ comme moyenne annuelle.

Aujourd'hui, les analyses d'air ne sont pas à la disposition des salariés sur leurs lieux de travail ! Si celles-ci ont été menées à terme, non pas été communiquées ou du moins de façon confuse. Le rapport du CHSCT RER envoyé par les élus date du 24 février 2012. Sur ce document n'apparaît aucun chiffre. Seules les mesures de présence ou non d'amiante sont évoquées sans être plus précises.



Que sont les PM10 ?

Les PM10 ont un diamètre inférieur à 10 micromètres (10µ). Les PM 2.5 ont quant à elles un diamètre inférieur à 2.5 micromètres : ce sont les fameuses particules fines. Ces deux particules sont présentes dans l'air et une partie d'entre elles se retrouvent dans nos bronches...

Les particules grossières (fraction des PM₁₀ de taille comprise entre 10 et 2,5 micromètres) retombent lentement. A titre d'exemple, la vitesse de chute d'une particule de diamètre aérodynamique de 10 µm est de 3 mm/s en air calme, ce qui est faible par rapport à des courants d'air pouvant à tout moment les remettre en suspension. En l'absence de tout mouvement d'air, la durée de séjour dans l'air de ces particules grossières est de l'ordre de 1 jour. Ce sont les particules très fines (fraction des PM₁ de taille comprise entre 1,0 et 0,1 micromètre) qui restent le plus longtemps en suspension dans l'atmosphère, jusqu'à 1 semaine environ. Elles peuvent ainsi être transportées sur de longues distances. Elles ne sont pratiquement éliminées que par les précipitations et ont le temps de s'accumuler dans l'air.

Y-a-t-il de l'amiante dans les rames en circulation ? Sous tunnel ? Dans les gares ? Y-a-t-il des microparticules en suspension dans l'air ? Et si oui, quelles sont leur teneur, leur dimension ? Pas de mots de la direction et du CHSCT sur ces sujets. Quand les élus DP posent des réclamations DP sur ces sujets, la direction rétorque « tous les éléments ont été présentés au CHSCT ». La direction aurait-elle des choses à cacher ?

On peut travailler dans un bureau parfaitement isolé de la pollution ambiante MAIS être exposé à l'amiante. On peut également être exposé à l'empoussièrisme sans l'être à l'amiante. Et enfin, on peut être exposé aux deux. Tout le monde sait que les MS61 (41 éléments) avaient une structure mécanique et des revêtements composés, en partie, à base d'amiante. Les dessous de caisse (pares-feu, JH, etc) contiennent presque complètement de l'amiante. Les matériaux utilisés pour le flochage des gares, et certaines colles ou revêtement l'étaient aussi. Toute cette pollution s'est déposée au fil des décennies sur les parois des tunnels (quand les trains freinaient entre autre et qu'un nuage de poussière était visible pour un témoin lambda), sur le sol... sur les voies... et le ballast.

Comment la direction va-t-elle procéder au confinement complet de la zone de chantier (amiante, PM10, PM2,5, etc) alors qu'elle prévoit d'évacuer les gravats/ballast par rame quotidiennement ?

Communiqué de presse de Véolia du 13 mai 2014

« Veolia a mis en œuvre un savoir-faire qui permet de gérer le transfert des rames MS61, leur désamiantage et leur déconstruction, de valoriser les matériaux qui composent les voitures et de traiter les éléments non valorisables.

[...]

Pour valoriser les matériaux qui composent les rames voyageurs en fin de vie du RER A, Veolia a construit, sur un site dédié, une salle blanche sous dépression qui permet de traiter, sous confinement total et avec les plus hauts standards de sécurité, les matériaux polluants comme l'amiante et éviter toute dispersion de particules.

L'installation basée à Torvilliers, près de Troyes dans l'Aube, a été jugée comme « unité de référence » par les services de l'Etat français chargés du contrôle de l'installation. Elle traitera neuf rames par mois pendant les quatre prochaines années...».

LES REVENDICATIONS DE SOLIDAIRES

- La création d'un local suffisamment grand à Auber (dans un premier temps) en tête de quai direction Boissy et Marne-La-Vallée pour que les CR et les agents sur les quais puissent souffler et se désaltérer ;
- La mise à disposition, aux agents, des diagnostics amiante avant les travaux chaque été ;
- Fournir les analyses d'air avant (1 semaine), pendant et après travaux aux agents ;
- Un affichage quotidien des résultats du réseau « Squales » aux terminus de La défense et Auber visible de tous ;
- Si les résultats d'analyse de l'air et des particules en suspension dans l'air sont mauvais, agrandir la zone de chantier pour assurer une zone blanche pour garantir la santé des agents (CR, AMP, SCC, Agents des gares, etc) ;
- Mise en place d'un plan d'alerte aux particules ;
- Ne pas mener les opérations de contrôle pour permettre d'assurer des relèves conséquentes pour les agents sur les quais et assurer une information/canalisation efficace auprès des usagers ;
- Embauche de conducteurs/conductrices car la ligne A est passée de 520 à 502 ;
- Rehausser la POS moyenne des mois d'été pour qu'elle ne soit jamais inférieure à la moyenne du reste de l'année.



SOLIDAIRES groupe RATP
144 boulevard de la Villette 75019 Paris
Tel : 01 40 18 79 99
solidairesgrpratap.secretariat@gmail.com

