

Saint-Denis, le 4 avril 2026

## Communiqué aux cheminot·es

### Procès pénal de l'amiante à la SNCF : un début !

Vendredi 3 avril, la Chambre Correctionnelle du Tribunal Judiciaire de Paris, a rendu son jugement dans le dossier de la responsabilité pénale du Directeur d'établissement du matériel SNCF de Saintes pour « **avoir exposé certains salariés à un risque de mort ou de blessures par la violation manifestement délibérée de plusieurs obligations de prudence ou de sécurité imposée par la loi ou le règlement.** » (mise en danger d'autrui ; art.223-1 Code pénal)

Le Tribunal a prononcé la relaxe au terme d'un jugement très curieux :

- Reconnaisant qu'il y a bien eu violation d'une obligation particulière de sécurité (non-respect des obligations de prévention d'un des décrets de 1996 sur la sécurité des salariés)
- Reconnaisant que les salariés ont été exposés à un danger certain
- Reconnaisant le lien de causalité entre la violation de l'obligation et l'exposition au danger
- Reconnaisant que ce Directeur d'Etablissement a bien été très négligent dans la non prise en compte de ses obligations de prévention au titre de la réglementation, en se déchargeant de cet aspect sur un de ses adjoints et en ne se préoccupant pas de comment celui-ci mettait en œuvre le décret ou les consignes explicites de l'entreprise
- **MAIS** estimant que cette grande négligence ne permet pas de caractériser la violation manifestement délibérée exigée par l'art.223-1 du Code pénal

**Cette décision, très décevante, vient ponctuer un dossier exemplaire des obstructions de l'Etat à voir juger en grand et en vrai le scandale de l'amiante en France.**

#### Rappels :

Ce scandale sanitaire de l'amiante est apparu dans les années 1990, et a poussé le Gouvernement français, parmi les derniers des pays développés, à publier 3 décrets de début et fin en 1996 pour

- Réglementer plus strictement que l'ancien décret de 1977 la protection des salariés contre l'exposition aux fibres d'amiante,
- réglementer la protection des personnes dans les bâtiments publics ou privés (ça a commencé par les flocages et calorifugeages)
- interdire la commercialisation de produits contenant de l'amiante

Or du fait de ses qualités isolantes (thermiques et phoniques) et de sa la facilité d'utilisation dans les processus de production (notamment sous forme de mastic, flocages ou calorifugeages), l'amiante a été massivement utilisé depuis le début du 20<sup>e</sup> siècle, dans l'industrie (singulièrement au chemin de fer) ou la construction (grande majorité des bâtiments à la fois lieux de travail et recevant du public, au premier rang desquels les écoles, collèges, lycées ou universités, mais pas que).

**A partir de 1996, les entreprises, établissements publics et administrations avaient donc une obligation renforcée d'évaluation des risques** (détection, recensement, mesures, analyse des situations d'exposition concrètes aux postes de travail), **et de traitement de ces risques** (suppression par désamiantage, mesures de protection collective ou individuelle).

Ce fut le cas à la SNCF, qui aurait dû initier un recensement de tous ces produits, matériaux, processus de production, pour toutes ses fonctions, et notamment celle de la maintenance du matériel roulant.

**SUD-Rail s'est créée à la même époque (janvier 1996) et a toujours attaché de l'importance aux organisations et conditions de travail, qui sont centrales dans le salariat**, car en contrepartie de l'état de subordination du salarié à l'employeur, celui-ci a l'obligation de ne pas porter atteinte à sa santé. Les équipes SUD-Rail ont ainsi soulevé les problèmes d'application de la nouvelle réglementation à l'Etablissement Industriel de Maintenance du Matériel (EIMM) de Saintes dès 1997, jusqu'à déposer plainte en 2001 aux côtés de plusieurs salariés victimes.

**La phase d'instruction aura duré 23 ans (!)** au cours desquels on a laissé s'étioler des pistes qui auraient pu faire de ce cas un exemple de détermination des responsabilités à tous niveaux, depuis les dirigeants SNCF représentant la personne morale, jusqu'aux acteurs locaux. Ces freins à l'instruction d'un dossier pénal de l'amiante, sont dans la droite ligne de l'obstruction déterminée de tout l'appareil d'Etat à ce qu'un « grand procès de l'amiante » puisse advenir, puisque toutes les procédures à ce jour on conduit à des non-lieu (phase instruction) ou des relaxes (phase jugement).

Pour cette procédure-ci, l'instruction avait abouti en 2024 au renvoi en correctionnel du seul Directeur de l'Etablissement, pour la seule période de 1998 à 2000 et pour la seule infraction de mise en danger d'autrui. **Or, en estimant que le Directeur ne serait coupable que d'une « grande négligence », sans retenir un acte « délibéré », alors que sont caractérisés de manière motivée tous les autres éléments de l'infraction, le Tribunal a entendu rendre très difficile l'accès des victimes à la responsabilité pénale des personnes qui les ont exposées à un danger de mort certain.**

### Les suites :

**Malgré cela, ce procès est un début pour SUD-Rail.** En effet, on continue à découvrir tous les jours dans les SNCF des produits ou matériaux contenant de l'amiante, 30 ans après son interdiction, ce qui prouve bien que les réglementations posées en 1996 n'ont pas été respectées, ou très mal, par les entreprises ou les administrations. Nos camarades de la fédération SUD Education ont d'ailleurs lancé une campagne face à l'amiante dans les écoles, collèges, lycées ou université.

**En novembre 2020, SUD-Rail a justement déposé une nouvelle plainte**, toujours relative à la fonction Matériel des SNCF, en l'occurrence un processus de maintenance de wagons de marchandises au cours duquel on a découvert des lots entiers d'un pièce d'usure amiantée (alors qu'ils devraient ne plus l'être depuis 1997 !).

**Mais en outre, sur ce dossier de l'Atelier de Saintes qui vient d'être jugé, SUD-Rail va désormais accompagner les victimes dans une procédure pour engager la responsabilité de l'Etat au titre des délais injustifiables de l'instruction, mais également pour les fautes lourde, confinant à un véritable sabotage de l'instruction dont le jugement d'aujourd'hui est la conséquence.**

**Le combat pour la santé et la sécurité des salarié-es est central pour SUD-Rail.** Nous continuerons à réclamer justice pour les victimes de l'amiante et pour obliger les acteurs économiques et institutionnels à se conformer à leurs obligations particulières de sécurité. En 2026, nous mènerons ce combat le plus largement possible avec les structures de **l'Union syndicale Solidaires** et les **associations de défense des victimes de l'amiante.**