



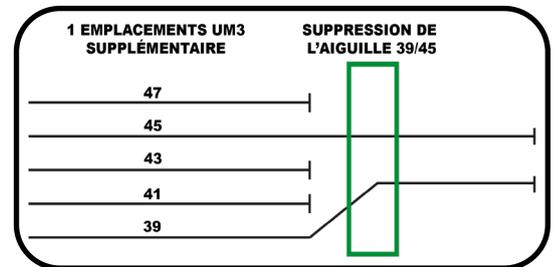
Faisceau de Montereau

Nous avons traité plusieurs sujets qui concernent la gare de Montereau ces dernières semaines, au cours d'audiences ou de DCI.

D'importants travaux de renouvellement voie-ballast ont lieu à Montereau, d'autres sont prévus tout au long de l'année prochaine (la voie 39 va être refaite à partir de Mai après la voie 41 en cette fin d'année). La motorisation des aiguilles n'est pas prévue avant la régénération du Poste Unique de Montereau à horizon 2029/2030.

Il s'agit de remanier le faisceau, notamment en allongeant la voie 45 dans le but d'augmenter la capacité d'une triplette supplémentaire. Sauf que dans le même temps le projet prévoit de supprimer l'aiguille voie 39/voie 45, ce qui nous paraît idiot car nous savons d'expérience qu'au moindre problème rencontré par un train au dégarage toutes les rames derrière sont enterrées. Les solutions pour faire plus de trains au départ et à l'arrivée de MTU au SA 2026 ne sont pas légions (la voie 37 appartenant à Réseau), mais les choix faits sont low-cost.

Nous avons demandé la pérennisation du renfort Prod puisque les travaux vont nous contraindre à poursuivre les garages au « remisage » voies 43-45-47, qui nécessitent un agent à pied d'œuvre pour manier les aiguilles.



La Direction n'exclut pas de donner suite à cette revendication si cette situation se concrétise. Ces travaux ayant pour effet de rallonger des voies, nous resterons vigilants notamment sur l'aménagement des pistes, l'installation d'estacades et l'adaptation des temps d'évo et de marche.

Cette audience est bien tombée vu que la piste et le faisceau sont dans le noir depuis plusieurs jours. L'éclairage de l'ensemble du site est censé être rénové l'an prochain. Ce ne sera pas du luxe. Evidemment nous avons demandé un rétablissement immédiat.

Nous avons abordé le sujet des retournements des TER BFC, car la décision d'envoyer stationner ces trains sans VAE (soit voies A/B à Montereau, soit à Vernou) a déjà mené à la situation dangereuse dans laquelle le mécano se retrouve seul avec un passager resté dans la rame. Notre revendication était que les agents Prod ne se retrouvent pas à cavalier au milieu des voies avec n'importe qui pour gérer ces situations alors même qu'il y a une procédure particulière pour l'accès à pied aux voies A/B. Sur ce

point la Direction est catégorique, la région BFC ayant refusé de contractualiser des VAE avec nous, les agents de Montereau n'ont pas à intervenir sur ces trains. D'autre part, nous souhaitons même si cela n'est pas notre périmètre qu'une procédure propre existe pour les ADC de BFC. La direction nous a indiqué qu'ils doivent gérer directement avec le Poste, avec une procédure simple de retour rapide en gare comme cela existe pour la situation à Vernou. Nous bouclerons avec nos camarades de BFC.

Enfin, nous avons eu plusieurs remontées via vos bs en copie CSSCT, de temps alloués non respectés pour les remisages au fond de la 37 vis à vis des engagements d'ajout de 10 mn pris cet été après la visite avec les OS. La direction a reconnu 4 cas d'erreur humaine (et oui les opérateurs utilisent un logiciel extérieur à ORION pour gérer le GOV, l'application interne étant pourrie), les autres cas étant des croisements du COT en opérationnel. Dans ce cas, l'ADC concerné doit être avisé d'une manière ou d'une autre car le retournement risque dans ces conditions de rendre le H00 impossible.



Scannez le QR code ou appuyez sur les logos pour accéder à nos réseaux