

GARAGE EN LIAISON B/D

LA SÉCURITÉ NE SE GÈRE PAS

AVEC UNE TOLÉRANCE DE 30 MINUTES !

La CGT a interpellé la Direction sur la nouvelle note concernant le remisage des rames en liaison B/D. Après analyse de la réponse de RD Lyon et surtout de l'arrêté préfectoral du 16 octobre 2023, **nos interrogations demeurent.**



L'ARRÊTÉ EST CLAIR !

Pour permettre le stockage de rames en liaison B/D, l'arrêté préfectoral du 16 octobre 2023 fixe des **« conditions minimales d'exploitations »** à respecter **cumulativement.**

« Présence permanente (pendant les périodes d'exploitation des lignes B et D) d'un agent d'exploitation dans les 3 stations encadrant la liaison BD »

Saxe-Gambetta – Garibaldi – Jean Macé

Cette présence s'inscrit dans un dispositif destiné à **prévenir le risque d'incendie** et à permettre l'évacuation sans délai des trois stations dès l'alerte de feu en liaison B/D.



LES AGENTS DE LIGNE NE SONT PAS UNE VARIABLE D'AJUSTEMENT !

L'arrêté préfectoral montre que la présence physique des agents dans les stations participe au dispositif de sécurité. Il est directement lié au risque incendie et à la nécessité :

« d'assurer une évacuation du public rapide en cas de départ de feu sur les rames remisées. »

Dès lors, comment le PC Métro pourrait-il remplacer physiquement un agent de ligne pendant 30 minutes ? Et quelles sont les compétences, formations et habilitations du prestataire qui pourrait le remplacer ?

Mettre quelqu'un dans une station ne suffit pas à assurer une fonction de sécurité !



POURTANT, LA NOTE PRÉVOIT UNE ABSENCE DE 30 MINUTES !

La note de service RD Lyon prévoit qu'en cas d'absence d'un agent pendant **moins de 30 minutes** :

« une vigilance accrue de la station non-couverte sera faite par le PC métro »

Si l'absence doit durer davantage, un prestataire peut être commandé. Les trains ne sont évacués de la liaison B/D que si personne ne peut être présent dans la demi-heure.



QUEL TEXTE AUTORISE RD LYON À TRANSFORMER UNE « PRÉSENCE PERMANENTE » EN UNE ABSENCE POUVANT DURER 30 MINUTES ?

D'autant que la propre note indique juste avant que, si l'une des conditions n'est pas remplie : **« le remisage des rames en liaison BD est interdit »** et **tous les trains doivent être retirés.**



ET LE PC MÉTRO ?

La Direction affirme que la note ne crée « ni nouvelle organisation, ni nouvelles missions pour les agents concernés ». Alors qu'elle nous montre le référentiel existant qui définit cette « vigilance accrue » !

- Que doit surveiller le régulateur ?
- Avec quels moyens ?
- À quelle fréquence ?
- Avec quelle priorité en cas d'incident simultané ?
- Et avec quelle responsabilité ?



AGENTS DE LIGNE : LA CGT REVENDIQUE LE SSIAP 1 !

Si la présence permanente des agents de ligne constitue une condition minimale d'exploitation liée au risque incendie, à l'alerte et à l'évacuation du public, **leurs compétences doivent être à la hauteur des responsabilités qu'on leur fait porter.**

- ➔ LA FORMATION ET LA QUALIFICATION SSIAP 1 POUR LES AGENTS DE LIGNE CONCERNÉS ;
- ➔ UNE FORMATION ENTièrement PRISE EN CHARGE PAR RD LYON ;
- ➔ LA RECONNAISSANCE DE CES COMPÉTENCES DANS LE MÉTIER, LA CLASSIFICATION ET LA RÉMUNÉRATION ;
- ➔ LES MÊMES EXIGENCES DE COMPÉTENCE ET DE QUALIFICATION POUR TOUT PRESTATAIRE APPELÉ À REMPLACER UN AGENT.



**SI NOTRE PRÉSENCE EST INDISPENSABLE À LA SÉCURITÉ,
NOS COMPÉTENCES ET NOS RESPONSABILITÉS DOIVENT ÊTRE RECONNUES !**



Déclaration CGT - Garage en liaison B/D – 06 Octobre 2026

Présence permanente des agents de ligne :

La sécurité ne peut pas être une variable d'ajustement

La CGT souhaite revenir sur la réponse apportée par la Direction à notre déclaration du 1er septembre concernant les conditions de garage des rames en liaison B/D.

Nous avons étudié attentivement cette réponse, la note de service « Garage en liaison BD » ainsi que l'arrêté préfectoral n° DDT-69-2023-10-16-00005 du 16 octobre 2023 sur lequel cette note affirme elle-même être fondée.

Et plus nous confrontons ces différents documents, plus les explications apportées par la Direction nous semblent insuffisantes.

L'article 8 de l'arrêté préfectoral précise que les modifications des conditions de stockage des rames en liaison B/D tiennent compte des prescriptions issues de la sous-commission pour la sécurité des infrastructures et des systèmes de transports, spécifiquement consacrée à la question du stockage des rames dans cette liaison.

L'objectif est clairement défini : limiter le risque de survenue d'un accident thermique et garantir l'espace minimum nécessaire à l'intervention des services de secours.

Dans ce cadre, l'arrêté autorise notamment, sous certaines conditions, le stockage de trois rames espacées sur la voie Sud.

Mais cette autorisation est assortie de conditions cumulatives.

Et parmi les « conditions minimales d'exploitation » figure expressément : « la présence permanente, pendant les périodes d'exploitation des lignes B et D, d'un agent d'exploitation dans les trois stations encadrant la liaison BD : Saxe-Gambetta, Jean Macé et Garibaldi ».

Cette présence est associée à d'autres conditions de sécurité : bon fonctionnement du désenfumage, fonctionnement de la détection d'élévation de température des bogies par Fibrolaser et initialisation sans délai de l'évacuation des trois stations encadrantes dès l'alerte de feu en liaison B/D.

Pour la CGT, les mots employés ont leur importance :

« Présence permanente » ;

« Conditions minimales d'exploitation » ;

« Conditions cumulatives ».

Il ne s'agit donc pas d'une simple recommandation.

Les agents de ligne font partie intégrante du dispositif de sécurité

C'est précisément sur ce point que nous souhaitons insister. L'arrêté préfectoral ne considère manifestement pas la présence des agents dans ces trois stations comme une simple commodité d'exploitation.

Cette présence humaine fait partie des conditions ayant permis d'autoriser ce mode de stockage des rames en liaison B/D.

Et l'article 7 du même arrêté permet de comprendre la logique de cette présence humaine.

Concernant les rames remisées à Hôpitaux Lyon Sud, la sous-commission recommande en effet la présence permanente d'un agent de ligne afin « d'assurer une évacuation du public rapide en cas de départ de feu sur les rames remisées ». La même question doit être étudiée à Oullins-Centre.

Le lien entre présence humaine, risque incendie et évacuation du public est donc clairement établi par l'arrêté.

Et concernant la liaison B/D, nous ne sommes même plus dans une recommandation : la présence permanente d'un agent d'exploitation dans chacune des trois stations est inscrite parmi les conditions minimales d'exploitation.

Les agents de ligne ne peuvent donc pas être considérés comme une simple variable d'ajustement des effectifs.

Ils constituent une composante humaine du dispositif de sécurité.

Pourtant, la note introduit une dérogation de trente minutes

La note de service commence par reprendre cette exigence.

Elle prévoit la présence d'un agent dans les trois stations et précise elle-même :

« En cas de non-réalisation d'une de ces conditions, le remisage des rames en liaison BD est interdit. Il conviendra de retirer tous les trains présents en LBD. »

Nous sommes parfaitement d'accord avec cette rédaction.

Mais quelques lignes plus loin apparaît un « cas particulier ».

Pour une absence inférieure à trente minutes, les trains restent remisés et une « vigilance accrue de la station non-couverte » est confiée au PC Métro.

Lorsque l'absence prévisionnelle dépasse trente minutes ou que le retour immédiat de l'agent est impossible, le Chef de Quart doit contacter le PCS afin de commander un ****prestataire****. Ce n'est que si personne ne peut être présent dans la demi-heure que les trains doivent être évacués de la liaison B/D. Note de service liaison BD - 24...

Nous posons donc une question extrêmement simple :

Quel texte permet de transformer une obligation de « présence permanente » en une possibilité d'absence pouvant atteindre trente minutes ?

Nous ne trouvons cette dérogation nulle part dans l'article 8. « Permanente » ne peut pas signifier « permanente sauf pendant trente minutes »

La Direction nous répond que la note ne constituerait pas une évolution des règles d'exploitation mais viserait seulement à préciser les modalités opérationnelles de gestion du remisage, notamment en situation dégradée.

Mais qualifier une situation de « situation dégradée » ne suffit pas à faire disparaître une condition fixée par l'arrêté préfectoral.

Plus étonnant encore, la note semble se contredire elle-même.

Elle prévoit d'abord que la non-réalisation d'une seule des conditions entraîne l'interdiction du remisage et l'évacuation des trains.

Puis elle explique que la non-réalisation de la condition concernant précisément la présence d'un agent peut être tolérée pendant trente minutes.

Nous demandons donc à la Direction de nous expliquer cette contradiction.

Comment le PC Métro peut-il remplacer physiquement un agent de ligne ?

La Direction nous affirme également que cette note ne crée « ni nouvelle organisation, ni nouvelles missions pour les agents concernés ».

Dans ce cas, nous demandons que nous soit communiqué le référentiel antérieur définissant cette mission de ****« vigilance accrue »** du PC Métro******.

Que signifie exactement cette expression ?

Que doit surveiller le régulateur ?

Par quels moyens ?

À quelle fréquence ?

Avec quelle priorité lorsque le régulateur doit simultanément gérer un incident d'exploitation ?

Et surtout, comment une surveillance depuis le PC Métro pourrait-elle se substituer à la présence physique d'un agent dans une station lorsqu'il s'agit notamment de participer à la gestion d'une situation pouvant nécessiter l'évacuation du public ?

Un régulateur devant ses écrans ne remplace pas physiquement un agent présent sur le terrain.

Et qui est ce « prestataire » ?

La même interrogation existe concernant le prestataire prévu par la note.

L'arrêté préfectoral ne parle pas de la présence de n'importe quelle personne dans les trois stations.

Il parle expressément d'un « agent d'exploitation ».

Nous voulons donc savoir quelles sont les compétences, les formations et les habilitations exigées du prestataire appelé à remplacer cet agent.

Quelles missions doit-il assurer ?

Connaît-il les procédures d'évacuation ?

Est-il formé aux équipements de sécurité de la station ?

Connaît-il les procédures propres au métro lyonnais et à la liaison B/D ?

Est-il capable d'assurer la même fonction de sécurité que l'agent d'exploitation dont la présence permanente est exigée par l'arrêté ?

La conformité ne peut pas se résumer à mettre une personne dans une station pour considérer administrativement que la case « présence » est cochée.

Une validation interne ne répond pas à notre question : La Direction nous indique également que cette note a suivi son circuit de validation, qu'elle a été validée par le Directeur d'établissement et vérifiée par les services DPSF.

Nous en prenons acte.

Mais cela ne répond toujours pas à notre interrogation.

Un circuit interne de validation ne démontre pas, à lui seul, qu'une prescription issue d'un arrêté préfectoral peut être interprétée différemment.

Nous demandons donc que soit communiqué au CSE tout document émanant de l'autorité compétente permettant de considérer **qu'une présence permanente** peut être interrompue pendant trente minutes et compensée par **une « vigilance accrue » du PC Métro**.

Quel est, enfin, le texte réellement applicable ?

Un autre élément de la réponse de la Direction nécessite une clarification. La Direction indique que :

« le nouvel arrêté ayant fait l'objet d'une contestation concernant notamment les dispositions relatives aux travaux hors exploitation, le cadre réglementaire précédemment applicable demeure celui pris en compte dans l'attente de la mise à jour de ce texte ».

Or la note de service indique expressément qu'elle est basée sur l'arrêté préfectoral du 16 octobre 2023.

Nous demandons donc à la Direction d'identifier précisément l'arrêté auquel elle fait référence, les dispositions qui auraient été contestées, le statut actuel de ce texte et surtout quel cadre réglementaire RD Lyon considère aujourd'hui applicable au remisage des rames en liaison B/D.

Et puisque ces agents participent à la sécurité incendie, la CGT revendique le SSIAP 1

Cette analyse nous conduit enfin à une question que la Direction ne pourra pas éternellement éluder : celle de la reconnaissance des compétences et des responsabilités des agents de ligne.

L'arrêté préfectoral fait de leur présence permanente une ****condition minimale d'exploitation**** permettant le remisage des rames en liaison B/D.

Le dispositif est directement lié au risque d'incendie, à l'alerte, à l'évacuation du public et à l'intervention des secours.

Dès lors, si la présence de ces agents est suffisamment importante pour constituer une condition de la démonstration de sécurité, leurs compétences doivent être à la hauteur des responsabilités que l'organisation leur fait porter.

La CGT ne prétend pas que l'arrêté préfectoral impose en lui-même une qualification SSIAP 1 : ce n'est pas ce qui est écrit dans le texte.

En revanche, la CGT revendique désormais que les agents de ligne concernés puissent bénéficier de la formation et de la qualification SSIAP 1.

Cette qualification permettrait de reconnaître et de renforcer leurs compétences en matière de prévention du risque incendie, d'alerte, d'évacuation et d'intervention initiale.

Et cette revendication soulève nécessairement une deuxième question :

Si RD Lyon reconnaît que les agents de ligne participent effectivement à une fonction essentielle de sécurité incendie, cette responsabilité doit également être reconnue dans leur métier, leur classification et leur rémunération.

Nous demandons donc officiellement l'ouverture d'une discussion avec les représentants du personnel sur la formation SSIAP 1 des agents de ligne concernés, sa prise en charge intégrale par l'entreprise et la reconnaissance professionnelle des compétences ainsi acquises.

Et nous demandons parallèlement que la Direction nous précise quelles qualifications en matière de sécurité incendie elle exige des prestataires qu'elle envisage de substituer à ces mêmes agents.

Car la question posée aujourd'hui est finalement très simple :

Si la présence des agents de ligne est suffisamment importante pour être qualifiée par l'arrêté préfectoral de condition minimale d'exploitation, alors ces agents doivent être formés, qualifiés et reconnus à la hauteur de la responsabilité que RD Lyon leur fait assumer.

Pour la CGT, la sécurité ne peut pas être une présence permanente sur le papier, une absence tolérée pendant trente minutes sur le terrain, et une responsabilité supplémentaire sans reconnaissance pour les salariés.