

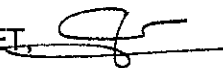


Accord d'Entreprise **Sur les Conditions de Travail des Conducteurs du Réseau Urbain**

Entre les soussignés :

La SOCIETE ANONYME d'ECONOMIE MIXTE des TRANSPORTS PUBLICS de VOYAGEURS de l'AGGLOMERATION TOULOUSAINE,

Représentée par son Directeur Général, Monsieur Alain GENET,


d'une part

et

Le Syndicat C.F.D.T. de la SEMVAT, représenté par :

MM BENABEN
BERNARD

Didier
PATRICK

Le Syndicat C.F.T.C. de la SEMVAT, représenté par :

MM Gouzi Gilbert

MAQUANO Serge
LOTTI DAVID

Le Syndicat C.G.T. de la SEMVAT, représenté par :

MM

Le Syndicat C.G.T.-F.O de la SEMVAT, représenté par :

MM

PUEAMA Michel
BELLOC CEDRIC
BERNIS Roger

DELLI ACCIO

Le Syndicat C.F.E.-C.G.C. de la SEMVAT, représenté par :

MM

Le Syndicat SUD Transports Urbains 31 de la SEMVAT, représenté par :

MM

AUDRAN Richard
GROS

Didier


 d'autre part,

Il a été convenu et arrêté ce qui suit entre les soussignés :

Préambule :

Avec la volonté d'améliorer les conditions de travail des conducteurs, et en particulier celles des conducteurs-voltigeurs, une large discussion avec l'ensemble des partenaires sociaux s'est déroulée au cours des deux années passées.

L'objectif retenu, après une première phase de concertation, était le suivant :

- Programmer les repos à la totalité des conducteurs du réseau urbain,
- Programmer à 85 % des conducteurs du réseau urbain leur travail à l'avance.

La méthode choisie a été de construire progressivement les bases d'une évolution des conditions de travail.

Après chaque réunion les propositions présentées ont été amendées de certaines remarques, suggestions et objections émises par les partenaires sociaux.

Une première étape a vu le jour le 30 Septembre 2002, après consultation des instances représentatives, avec la mise en place de roulements de repos pour l'ensemble des conducteurs en période scolaire, et d'une programmation des équipes du Lundi au Vendredi en période scolaire pour certains conducteurs qui n'en bénéficiaient pas.

Les discussions se sont poursuivies sur la programmation du travail des conducteurs. Des règles de fonctionnement permettant de répartir équitablement les équipes entre les conducteurs ont pu être élaborées.

Grâce à ces principes, et au nouvel outil de planification du travail des conducteurs (FDS : feuille de service), l'objectif de programmer le travail à 85% des conducteurs du réseau urbain pourra être atteint.

Le présent accord définit l'ensemble des principes retenus.

Il a donc été convenu ce qui suit :

Article 1 : Les dispositions du présent accord se substituent aux modalités d'organisation de travail prévues par l'accord du 2 juin 1998

Article 2 : Les conditions de travail des conducteurs du réseau urbain :

Article 2-1

Il existe désormais 2 organisations du travail pour les conducteurs à temps plein :

M. P
C B
R. B

GG BD
M.S. B.P.
~~D.P.~~ L.D

A R
D G

A Z

- Titulaires,
- Voltigeurs.

Titulaires :

Titulaire d'un roulement « ligne » appelé également titulaire de ligne :

Après postulation et attribution d'une place de titulaire d'un roulement « ligne » (voir article 8), le conducteur concerné est affecté en priorité sur des équipes de la ligne correspondante, au sens exploitation, (voir définition à l'article 4) ou à défaut sur d'autres équipes si certains jours le nombre d'équipes de la ligne à couvrir est inférieur au nombre de conducteurs titulaires du roulement de la ligne présents au travail.

Ces conducteurs bénéficient d'un roulement de repos toute l'année avec 2 repos par semaine (article 5).

Titulaire d'un roulement « Multi-lignes » appelé également titulaire « Multi-lignes » :

Après postulation et attribution d'une place de titulaire d'un roulement « Multi-lignes » (voir article 8), le conducteur concerné est affecté en priorité sur des équipes composées au minimum de deux lignes, au sens exploitation et qui ne sont pas en amplitude, (voir définition articles 3 et 4) ou à défaut sur d'autres équipes si certains jours le nombre d'équipes « Multi-lignes » à couvrir est inférieur au nombre de conducteurs titulaires du roulement « Multi-lignes » présents au travail.

Ces conducteurs bénéficient d'un roulement de repos toute l'année avec 2 repos par semaine (article 5).

Titulaire d'un roulement « Amplitude » appelé également titulaire « Amplitude » :

Après postulation et attribution d'une place de titulaire d'un roulement « Amplitude » (voir article 8), le conducteur concerné est affecté en priorité sur des équipes à amplitude composées d'une ou de plusieurs lignes, au sens exploitation, (voir définition articles 3 et 4) ou à défaut sur d'autres équipes si certains jours le nombre d'équipes « Amplitude » à couvrir est inférieur au nombre de conducteurs titulaires du roulement « Amplitude » présents au travail.

Ces conducteurs bénéficient d'un roulement de repos toute l'année avec 2 repos par semaine (article 5).

Voltigeurs :

Ces conducteurs ont pour fonction d'assurer le remplacement des conducteurs titulaires.

Ce remplacement se fait sur les équipes attribuées aux titulaires et qui ne sont pas couvertes en raison d'une absence quelle qu'elle soit : repos, congés, maladie...., d'une relève, d'une formation ou encore d'une insuffisance de titulaires par rapport au nombre d'équipes programmées.

Pour permettre une gestion la plus équitable possible entre voltigeurs, l'affectation des équipes se fait par Site.

M. P. GG BD
 CB H.S. B.P.
 RB DTPA-D

AA
 DC

AG

Aujourd'hui il existe 2 sites : Atlanta et Grande Bretagne, cette situation pourra évoluer dans le temps sans remettre en cause ce principe.

Cependant comme le prévoit le contrat de travail des conducteurs, en fonction des besoins du service, une affectation est potentiellement réalisable sur n'importe quelle équipe du réseau urbain et du réseau interurbain.

Les conducteurs voltigeurs bénéficient d'un roulement de repos en période scolaire (article 5), et d'une programmation de repos pendant les périodes de congés de l'Education Nationale. Pour permettre cette programmation de repos en période de vacances scolaires (avec des repos à voir), il est nécessaire que les changements et permutations de congés des conducteurs soient arrêtés aux dates suivantes :

- 1 mois avant le début de la période des vacances scolaires en hiver (date du début de la première semaine des vacances),

Par exemple 1 mois avant le début des vacances de Pâques, plus aucun conducteur ayant l'une des 2 périodes (Pâques 1 ou 2) ne pourra permurer avec un autre conducteur. Par ailleurs, aucune demande de changement de congés ne sera plus prise en compte

- le 15 mai pour les vacances été.

Dans des cas exceptionnels, validés par le Responsable de Site, des permutations pourront être autorisées au delà de ces délais. Dans ce cas, les 2 conducteurs permutent travail, repos et congés sur les périodes considérées.

Ces dispositions pourront s'appliquer à partir de la rentrée de septembre 2003.

Dans ces conditions, la programmation de repos en période de vacances scolaires sera communiquée aux voltigeurs au plus tard :

- 1 semaine avant le début de chaque période de vacances scolaires en hiver (Février, Pâques, Toussaint, Noël),
- 2 semaines avant le début des vacances scolaires d'été pour les 4 premières semaines (Juillet),
- 2 semaines après le début des vacances scolaires d'été pour les 5 dernières semaines (Août).

Les conducteurs Voltigeurs ne bénéficient pas d'une programmation de travail.

En contrepartie ils bénéficient de :

- 1 repos supplémentaire sur l'année s'ils ont été voltigeurs plus de 3 mois dans l'année et jusqu'à 7 mois,

M. P. GG BD
CB M.S. B.P.
R B DSP L-D

AA
DG

AG

- 2 repos supplémentaires sur l'année s'ils ont été voltigeurs plus de 7 mois dans l'année.

(Accord du 14 janvier 2000).

Article 2-2

Pour répondre à des besoins d'exploitation de certains services, principalement à caractère scolaire, l'entreprise a recours à des conducteurs à temps réduit dit « scolaires », dont l'organisation du travail est la suivante :

En période scolaire, le conducteur concerné est affecté en priorité sur des équipes composées de lignes régulières aménagées et de renforts de lignes commerciales.
Pendant les vacances il bénéficie d'une programmation d'équipes similaire à celle des conducteurs voltigeurs.

Ces conducteurs bénéficient d'un roulement de repos toute l'année, avec 2 repos par semaine en période scolaire et 3 repos en période de vacances d'hiver et d'été (article 5).

Ils bénéficient par ailleurs de 4 semaines de congés l'été pendant la période de 9 semaines de Vacances de l'Education Nationale.

L'Entreprise offre également la possibilité à des conducteurs qui le désirent, de travailler à temps partiel selon les organisations du travail dont les modalités sont détaillées ci-dessous :

1) Temps partiel à 50%

Le conducteur travaille 1 semaine sur 2.

Cette organisation de travail est compatible avec celle d'un titulaire.

2) Temps partiel à 70%

Il travaille en période scolaire sur les mêmes équipes et avec le même roulement de repos que des temps réduits « scolaires ».

Il ne travaille pas pendant les vacances scolaires hiver.

Il travaille pendant la période de vacances d'été selon les mêmes modalités que les conducteurs temps réduits « scolaires ».

Il bénéficie de 4 semaines de congés pendant cette période.

Cette organisation de travail n'est pas compatible avec celle d'un titulaire, le conducteur renonce à sa place de titulaire si cela était le cas.

Un maximum de 10 conducteurs par site pourra bénéficier de ce système.

En cas de modification des congés de l'Education Nationale (plus de semaines de vacances hiver par exemple) le dispositif sera adapté.

M. P. GG BD
C B M.S. B.P.
R B ~~DP~~ LD

AA
DG

AG

3) Temps partiel à 60% ou 80%

Il travaille 3 (60%) ou 4 (80%) jours par semaine.

Les jours de travail sont fixes et déterminés d'un commun accord entre le salarié et l'employeur.

Les jours de repos accordés aux différentes personnes intéressées ne doivent pas dégrader la couverture du service, ni pénaliser les autres voltigeurs.

Cette organisation de travail n'est pas compatible avec celle d'un titulaire, le conducteur renonce à sa place de titulaire si cela était le cas.

4) Temps partiel à 80% selon les mêmes modalités que les temps réduits « scolaires ».

Voir Article 2-2.

Cette organisation de travail n'est pas compatible avec celle d'un titulaire, le conducteur renonce à sa place de titulaire si cela était le cas.

Article 3 : Nature des équipes :

Afin d'assurer une répartition équitable des équipes aux voltigeurs, une classification des équipes a été établie en conformité avec l'accord du 14 janvier 2000 :

EQUIPES	Coupure > 45'	Heure début	Heure fin
File matin	sans	Jusqu'à 9h30	Jusqu'à 14h00
File Après midi	sans	A partir de 11h30	Après 16h30
Théâtre	sans	A partir de 16h30	Après 23h30
Coupée 1	avec	Jusqu'à 9h30	Jusqu'à 16h30
Coupée 2	avec	A partir de 11h30	Après 16h30
Amplitude	avec	Jusqu'à 9h30	Après 16h30

Les bornes mentionnées, en particulier pour les équipes de file, pourront être dépassées si cela permet une amélioration de l'habillage dans un quota maximum de 5 équipes par site par jour type (LmjV, Samedi, Dimanche, Vacances, Eté...)

En cas d'évolution importante de la nature de l'offre de service ces bornes pourront être révisées en concertation avec les signataires du présent accord.

Article 4 : Composition des équipes

Article 4-1 : Composition des équipes Lundi à Samedi

La répartition des équipes entre titulaires obéit désormais aux règles suivantes :

Equipes de titulaire de ligne :

Sont programmées dans les roulements des titulaires de ligne toutes les équipes qui ne comportent que des courses sur leur ligne, au sens exploitation.

M.P. GG BD
CB H.S. B.P.
RB J.P. L.D

AR
DG

AG

Les activités diverses telles : ramassage de personnel, navette, mines, réserve... peuvent être intégrées dans toutes les lignes.

Définition actuelle des lignes au sens exploitation :

Grande Bretagne	Atlanta
1	10 + nuit
2 + nuit	14
3 + nuit	15
8	16 + nuit
12	19
13	20
24	21
38 + nuit	22 + nuit
46	25
49	39
50	40 (40/42/73/74/75/76)
52 (51/52)	41
54	59
55	60
62 (56/62)	61
57 (57/58)	70 (70/71)
65 (63/65/67)	72
64	77
66	
68	
78 (78/79/80)	
92	

Les lignes « Navette » à Grande Bretagne et « Courrier » à Atlanta, qui résultaient de l'accord du 2 juin 1998, sont maintenues en l'état.

Cette liste des lignes sera mise à jour au fur et à mesure de l'évolution du réseau, sans que cela remette en cause le présent accord.

Chaque changement sera communiqué aux partenaires sociaux.

Equipes » Multi-lignes » :

Sont programmées dans les roulements des titulaires « Multi-lignes » les équipes qui comportent des courses sur plusieurs lignes, au sens exploitation, non affectées aux conducteurs temps réduits et qui sont des équipes de file (matin, après midi) ou coupées (1,2) à l'exclusion des équipes à amplitude (voir article 3).

M.P. GG BD
 CB MS. B.P.
 RB DTP A.O

AR
 DG

AG

Equipes « Amplitudes » :

Sont programmées dans les roulements des titulaires « Amplitude » toutes les équipes qui comportent des courses sur une ligne (voir article 4-3) ou plusieurs lignes, au sens exploitation, et qui sont des équipes à amplitude (article 3).

Equipes « Scolaires »

Par ailleurs, il existe un certain nombre d'équipes destinées aux conducteurs à temps réduits « scolaires »

En période scolaire, sont programmées dans les roulements de ces conducteurs les équipes qui comportent des courses sur les lignes régulières aménagées, ou celles dont le temps de travail ne correspond pas à celles d'un conducteur à temps plein.

Article 4-2 : Composition des équipes Dimanche

Compte tenu du faible nombre d'équipes existant le Dimanche, les règles actuelles d'habillage qui permettent de programmer dans les roulements des titulaires de ligne des équipes « Multi-lignes », au sens exploitation, sont maintenues.

L'équipe « Multi-lignes » doit au moins contenir un aller retour sur la ligne du titulaire pour pouvoir être attribuée à la ligne.

Article 4-3 : Dispositions particulières relatives à l'alimentation des titulaires « Amplitude » en équipes à amplitude

Afin de maintenir les équilibres existants, un mécanisme de limitation des équipes à amplitude dans les roulements des titulaires de ligne est mis en œuvre.

Article 4-3-1 : Définition du nombre d'équipes à transférer

Après application des principes décrits à l'article 4-1, un transfert de certaines équipes à amplitude des titulaires de ligne vers les titulaires « Amplitude » sera réalisé selon le mécanisme suivant :

a) Pour les tableaux de marche Semaine Hiver :

- Pour les lignes, au sens exploitation, contenant un maximum de 7 équipes à amplitude après le premier habillage, 40% d'entre elles sont transférées aux titulaires « Amplitude »,
- Pour les lignes, au sens exploitation, contenant 8 ou 9 équipes à amplitude après le premier habillage, 45% d'entre elles sont transférées aux titulaires « Amplitude »,
- Pour les lignes, au sens exploitation, contenant au moins 10 équipes à amplitude après le premier habillage, 50% d'entre elles sont transférées aux titulaires « Amplitude ».

M. P. GG BD AR
CB M.S. B.P. DG
R.B. DSP L.A

AG

Les paliers résultant de ces principes, sont détaillés dans le tableau ci-après :

Equipes à amplitude d'une ligne après application de l'article 4-1	Equipes à amplitude transférées aux titulaires Amplitude	Equipes à amplitude restant aux titulaires de la ligne
1	40% 0	1
2	40% 0	2
3	40% 1	2
4	40% 1	3
5	40% 2	3
6	40% 2	4
7	40% 2	5
8	45% 3	5
9	45% 4	5
10	50% 5	5
11	50% 5	6
12	50% 6	6
13	50% 6	7
14	50% 7	7
15	50% 7	8
16	50% 8	8

Ce calcul sera appliqué pour chaque modification de tableau de marche en réintégrant à chaque fois l'ensemble des équipes de la ligne, y compris celles précédemment attribuées aux titulaires « Amplitude ».

b) Pour les tableaux de marche Mercredi en période scolaire :

La différence de nature d'offre du service le mercredi par rapport aux autres jours semaine (lundi, mardi, jeudi et vendredi), en particulier sur certaines lignes de banlieue, peut conduire à un nombre d'équipes à amplitude inférieur après le premier habillage. En cas d'insuffisance d'équipes à amplitude attribuées aux titulaires « Amplitude » le mercredi scolaire, par l'application des règles définies à l'article 4-3-1-a , il sera procédé à un transfert supplémentaire d'équipes à amplitude issues des lignes vers les titulaires « Amplitude », de manière à maintenir le même nombre d'équipes attribuées aux titulaires « Amplitude » que les autres jours semaine, et à minimiser le nombre d'équipes de titulaires de ligne non couvertes dans les roulements.

M. P. GG BD AR
 CB M.S B.P. DG
 R B JFP L-A

AG

c) Pour les tableaux de marche Vacances :

50% des équipes à amplitude de chaque ligne, au sens exploitation, seront transférées aux titulaires « Amplitude », selon les paliers décrits ci après :

Equipes à amplitude d'une ligne après application de l'article 4-1	Equipes à amplitude transférées aux titulaires « Amplitude »	Equipes à amplitude restant aux titulaires de la ligne
1	50% 0	1
2	50% 1	1
3	50% 1	2
4	50% 2	2
5	50% 2	3
6	50% 3	3
7	50% 3	4
8	50% 4	4
9	50% 4	5
10	50% 5	5

Ce calcul sera appliqué pour chaque modification de tableau de marche en réintégrant à chaque fois l'ensemble des équipes de la ligne, y compris celles précédemment attribuées aux titulaires « Amplitude ».

En cas d'insuffisance d'équipes à amplitude par rapport aux nombre de titulaires « Amplitude » travaillant sur la période considérée, ceux-ci seront disponibles et le bureau de gestion leur affectera prioritairement des équipes coupées 1 et 2 (article 3).

d) Pour les tableaux de marche Samedi et Eté :

100% des équipes à amplitude de chaque ligne, au sens exploitation, seront transférées aux titulaires « Amplitude ».

En cas d'insuffisance d'équipes à amplitude par rapport aux nombre de titulaires « Amplitude » travaillant sur la période considérée, ceux-ci seront disponibles et le bureau de gestion leur affectera prioritairement des équipes coupées 1 et 2 (article 3).

Article 4-3-2 : Choix des équipes à transférer

Une fois le nombre d'équipes à amplitude à transférer aux titulaires « Amplitude » déterminé, le choix des équipes à transférer sera réalisé selon l'alternance suivante :

M: P. GG BD AA
 AB M.S. B.P. DG
 RB SDP L-D AC

- l'équipe la plus tardive est maintenue aux titulaires de la ligne,
- la suivante est attribuée aux titulaires « Amplitude »,
- la suivante aux titulaires de la ligne,
- et ainsi de suite jusqu'à l'atteinte du quota d'équipes à transférer.

Par ailleurs, ce mécanisme doit impérativement respecter les critères suivants :

- les titulaires « Amplitude » n'effectuent pas les premiers et derniers départs du terminus principal de chaque ligne commerciale,
- respect de la moyenne d'habillage pour les équipes attribuées aux titulaires de la ligne et celles attribuées aux titulaires « Amplitude » (accord du 14 juin 2002).

Article 4-3-3 : Nombre maximum d'équipes titulaires « Amplitude »

Dans le cas où l'application des règles décrites précédemment conduirait à un nombre d'équipes titulaires « Amplitude » supérieur à 6% du nombre total d'équipes urbaines sur la base des tableaux de marche en semaine hiver, la règle décrite à l'article 4-3-1 sera adaptée de manière à ce que le nombre d'équipes titulaires « Amplitude » soit de 6% au maximum, du nombre total d'équipes urbaines en semaine hiver.

Ce pourcentage pourra être revu en cas d'évolution substantielle de l'offre, conduisant notamment à modifier de façon importante l'équilibre actuel entre le nombre d'équipes sur le tableau de marche Semaine Hiver et celui des tableaux de marche Samedi, Dimanche, Vacances et Été.

Article 5 : Roulements de repos

Article 5-1 :

A chaque organisation du travail (titulaires de lignes, titulaires « Multi-lignes », titulaires « Amplitude », voltigeurs, temps réduits correspondent des roulements ou des programmations de repos spécifiques.

Ces roulements, ou ces programmations de repos, sont déterminés en fonction du service à couvrir et de ses variations entre semaine, samedi et dimanche, et entre période scolaire et vacances scolaires hiver et été.

Les roulements sont joints en annexe du présent accord.

Dans l'hypothèse où l'équilibre actuel serait modifié, une adaptation des roulements serait réalisée.

Une modification des roulements de repos ne remet pas en cause le présent accord.

M. P.
C B
R B

GG
M.S.
DJP LD

BD
B.P.

AR
DC

AG

Article 5-2 :

Il existe un roulement de repos attribué à certains titulaires de ligne. Il s'agit du roulement VTD (Volontaire Travail Dimanche).

Ce roulement est supprimé. Toutefois les personnes en bénéficiant encore à la signature du présent accord pourront le conserver jusqu'au moment où elles décideront d'en sortir.

Article 6 : Détermination du nombre de conducteurs titulaires sur une grille de roulement

Article 6-1 :

Le nombre de conducteurs titulaires de ligne, « Multi-lignes » ou « Amplitude » mis en roulement est défini en fonction :

- du nombre d'équipes attribuées aux titulaires de la ligne, « Multi-lignes » ou « Amplitude » sur la base du tableau de marche Semaine Hiver,
- du pourcentage de repos en semaine (le jour de référence est le Mardi) du roulement concerné.

L'usage en vigueur dans l'entreprise de permettre aux titulaires de ligne de travailler principalement sur leur ligne conduit à définir le choix du nombre de titulaires de la façon suivante :

Formule de calcul :

$$\frac{\text{Nombre d'équipes du tableau de marche semaine Hiver}}{\text{Pourcentage de mardi travaillés sur un cycle entier du roulement de repos hiver}}$$

Sur la base du roulement hiver actuel (26 semaines) des titulaires de ligne, le nombre de titulaires est égal au nombre d'équipes x 1,182 arrondi à la valeur entière inférieure.

Article 6-2 :

Dans le cas où plusieurs types de tableaux de marche « Semaine Hiver » sont appliqués (Normal, Renforcé, Circulation, etc...), le nombre d'équipes qui sera pris en compte sera égal à :

$$\frac{\text{Somme du nombre d'équipes des 2 tableaux de marche Semaine Hiver appliqués le plus fréquemment}}{2}$$

Ce chiffre sera arrondi à la valeur entière inférieure.

Par exemple si le tableau de marche hiver normal a 15 équipes et que le tableau de marche hiver renforcé a 16 équipes, le nombre d'équipes pris en compte sera :

M. P 1 GG BD AR
CB M.S B.P. DG
R B L-D ~~DP~~ AG

$\frac{15 + 16}{2} = 15,5$ arrondi à 15 équipes, le nombre de titulaires sera $15 \times 1,182 = 17,7$ arrondi à 17.

Le calcul du nombre de titulaires par ligne est fait annuellement et mis en place dans les roulements à la rentrée de septembre de chaque année lors du passage du roulement Eté au roulement Hiver.

Article 6-3 :

Cas des modifications en cours d'année

Dans le cas de modifications mineures, qui ne sont pas traitées à l'article 10 du présent accord (suppression avec ou sans restructuration de lignes), intervenant en cours d'année :

Le nombre de titulaires reste inchangé, jusqu'au prochain dimensionnement annuel du nombre de titulaires de lignes.

Cependant, la modification du nombre d'équipes des titulaires de la ligne est intégrée dès la diffusion du roulement suivant. La périodicité actuelle de diffusion est de 10 semaines pour les roulements en période Hiver. Le roulement pour la période Eté est d'une durée actuelle de 9 semaines.

Ainsi par exemple :

Dans le cas d'une augmentation de 1 équipe sur une ligne :

- les titulaires font successivement toutes les équipes y compris la nouvelle,
- chaque jour une équipe est à couvrir par les voltigeurs,
- successivement toutes les équipes de la ligne sont couvertes par les voltigeurs.

Dans le cas d'une diminution de 1 équipe sur une ligne :

- chaque jour un titulaire de la ligne est disponible.

Article 7 : Affectation des conducteurs titulaires disponibles :

Lors de l'application de tableaux de marche dont le nombre d'équipes est inférieur au nombre de titulaires présents au travail, les titulaires de lignes, « Multi-lignes » ou « Amplitude » peuvent être disponibles (exemple : tableaux de marche samedi, dimanche, vacances, été, allégé...). Ils sont alors affectés sur d'autres équipes, mentionnées directement sur leur roulement de ligne, « Multi-lignes » ou « Amplitude », ou sur la feuille de service journalière.

Cette affectation est régie par les critères prioritaires suivants :

1. affectation prioritaire du conducteur sur une équipe de nature similaire (article 3) à celle prévue par son roulement, sur sa ligne,

M. P. GG BD AR
CB M.S. O.P. DG
RB JSP L-D

2. si aucune équipe de nature similaire n'est à couvrir sur sa ligne le conducteur sera affecté sur une équipe de nature similaire sur une autre ligne de son Site,
3. si aucune équipe de nature similaire n'est à couvrir sur son Site le conducteur sera affecté sur une équipe de sa ligne, puis à défaut sur une équipe de son Site.

Article 8 : Affichage permanent des places vacantes

Il est décidé la mise en place d'un affichage permanent des places vacantes pour maximiser le nombre de conducteurs titularisés dans les grilles de roulement (titularisation sur les roulements de lignes, « Multi-lignes » ou « Amplitude »).

L'affectation se fait à l'ancienneté dite « société » figurant dans le fichier du personnel, puis dans le cas d'égalité à l'ancienneté dite « âge », puis en cas de nouvelle égalité, au nombre d'enfants.

La date d'ancienneté sur un roulement est calculée à partir de la date de la première affectation effective sur la grille du roulement concernée.

Modalités :

Article 8-1 : Consultation des conducteurs

Chaque année, du 1^{er} au 31 décembre, les conducteurs rempliront une demande d'affectation pour **toutes les lignes du réseau urbain et toutes les lignes ou secteurs du réseau interurbain** qu'ils désirent pour l'année suivante.

Les conducteurs rentrés en cours d'année attendront le 1^{er} décembre de l'année considérée pour effectuer leurs postulations et rentrer dans le système d'affectation à partir du 1^{er} janvier de l'année suivante.

Le conducteur coche, sur l'imprimé prévu à cet effet, par ordre de préférence décroissant de 1 (son meilleur choix) à n (son dernier choix) toutes les lignes du réseau urbain, toutes les lignes ou tous les secteurs du réseau interurbain, le roulement « Multi-lignes » ou le roulement « Amplitude » de son site, ou des autres sites sur lesquels il souhaite être affecté.

Un conducteur souhaitant être affecté uniquement sur une ligne, un secteur, un roulement « Multi-lignes » ou un roulement « Amplitude » ne coche que cette ligne, ce secteur ou ce roulement.

Pour conforter le système permanent d'attribution des places, tous les conducteurs rempliront une demande, y compris ceux qui ne veulent pas changer de ligne, de secteur ou de roulement « Multi-lignes » ou « Amplitude » (une case sera prévue à cet effet).

Toutefois si aucune réponse ne parvient de la part d'un conducteur avant le 31 Décembre, alors il sera considéré comme souhaitant conserver sa place actuelle pour l'année à venir.

M.P. GG BD AR
 CB M.S. B.P. DG
 RB JJP L-A

AZ

Dans l'hypothèse de la création ou du déplacement d'un dépôt, une mise à jour exceptionnelle des postulations sera réalisée.

Article 8-2 : Affectation des conducteurs sur des places vacantes

L'affectation des conducteurs sur des places vacantes est réalisée à l'édition de chaque roulement de titulaires de lignes, « Multi-lignes » ou " Amplitude".

Actuellement toutes les 10 semaines en Hiver, 9 semaines en Été. Un changement de périodicité d'édition du roulement ne remet pas en cause cet accord.

Les places vacantes libérées qui sont attribuables sont celles qui sont effectivement vacantes 13 semaines avant la date d'entrée en vigueur du prochain roulement (jour de référence).

Ce délai est lié au système de pose des repos fériés actuellement en vigueur. Une modification de ce délai ne remet pas en cause cet accord.

Le calendrier des dates d'affectation sera affiché dans les Sites, ainsi que la liste des places vacantes pour chaque affectation.

A chaque traitement des places à affecter, seuls :

- les titulaires ayant au minimum 1 an d'ancienneté sur leur roulement à la date d'entrée en vigueur du futur roulement et présents à l'effectif de conduite le jour de référence pour la détermination des places,
- les voltigeurs présents à l'effectif de conduite le jour de référence pour la détermination des places,
- les temps réduits présents à l'effectif de conduite le jour de référence pour la détermination des places,

seront pris en compte pour l'attribution des places vacantes, en sont donc exclus : détaché temporaire, congé sans solde,...

Le processus d'affectation prendra en compte les conducteurs qui changent de roulement en considérant immédiatement les places qu'ils ont libérées comme étant vacantes.

Chaque conducteur obtiendra, dans l'ordre des priorités consignées dans ses postulations, la meilleure place à laquelle son ancienneté lui permet de prétendre parmi toutes celles qui étaient vacantes ou qui le sont devenues au cours du traitement de toutes les postulations (places libérées par les titulaires changeant d'affectation).

A l'issue de chaque affectation, toutes les places définitives sont théoriquement pourvues. Dans l'hypothèse où une place ne serait pas pourvue (aucune préférence exprimée par l'ensemble des conducteurs) elle deviendra provisoire.

M. P. GG BD AR
CB MS, B.P. DG
RB DSR L.A

Dans l'hypothèse où un conducteur en Contrat à Durée Déterminée obtiendrait une place (provisoire ou définitive) cela ne modifierait en rien la durée de son contrat de travail.

L'affectation est automatique et ne peut être refusée

Article 8-3 : Renonciation à une place

Si le conducteur qui a obtenu une place définitive ou provisoire ne souhaite pas honorer sa nouvelle affectation, il devient voltigeur sur son site pour une durée de 1 an avec le roulement de repos des conducteurs voltigeurs. Pendant cette période de 1 an il ne sera pas intégré au processus d'affectation des places vacantes définitives ou provisoires (la date de début de la période de 1 an correspond au jour où il intègre le roulement voltigeur).

En cas d'abandon de sa place définitive ou provisoire, avant l'échéance de la durée de 1 an, le conducteur devient voltigeur sur son site avec le roulement de repos des conducteurs voltigeurs pendant une période de 1 an durant laquelle il ne sera pas intégré au processus d'affectation des places vacantes définitives ou provisoires.
(la date de début de la période de 1 an correspond au jour où il intègre le roulement voltigeur).

Article 8-4 : Réseau Interurbain

Seul l'article 8 du présent accord s'applique aux conducteurs du Réseau Interurbain.
Le retour à un traitement distinct de l'affectation des places vacantes entre le Réseau Urbain et le Réseau Interurbain ne remet pas en cause le présent accord.

Article 9 : Places provisoires

Les places libres temporairement (inaptitude provisoire à la conduite, absence de longue durée, congé sans solde, congé de formation, place à caractère définitif non attribuée, autres), sont réservées **uniquement aux conducteurs voltigeurs** plein temps qui en ont fait la demande par le biais de la postulation annuelle.

Elles sont régies par les règles décrites à l'article 8 et sont sans influence sur les postulations de ces conducteurs aux places définitives.

Lors de la reprise du conducteur titulaire de la place, le conducteur affecté provisoirement sur cette place redevient conducteur voltigeur avec le roulement de repos des voltigeurs.
Ce changement s'opère le Lundi suivant la reprise effective du titulaire.

Dans le cas d'une absence pour maladie supérieure à 2 ans, d'une inaptitude définitive à la conduite ou du non retour du conducteur après congé sans solde, la place devient définitive et est attribuée dans le respect des règles des places définitives définies à l'article 8.

Le conducteur voltigeur affecté provisoirement sur cette place redevient, dès l'affectation d'un nouveau conducteur titulaire, conducteur voltigeur avec le roulement de repos des voltigeurs.

M. P. GG BD A R
CB M.S. R.P. DG
R.B. D.P. L.D.

Article 10 : Conséquences des modifications substantielles de l'offre de service du Réseau Urbain sur les places des titulaires de Ligne, « Multi-lignes », « Amplitude »

Suppression d'équipe sans modification de terminus de la ligne

Dans les cas de suppression définitive d'équipes, lors du dimensionnement annuel du nombre de titulaires de la ligne (voir article 6), les conducteurs les moins anciens (ancienneté roulement) perdent leur place et deviennent voltigeurs sur leur site avec le roulement de repos des conducteurs voltigeurs.

Néanmoins, dès la connaissance de la suppression de l'équipe, ils pourront faire une mise à jour de la liste de leurs postulations qui sera prise en compte pour la prochaine attribution de places vacantes.

Ils conservent en plus la priorité pour l'obtention d'une place sur leur ancienne ligne tant qu'ils n'ont pas obtenu une nouvelle place de titulaire.

Suppression de ligne sans création ou restructuration

Dans les cas de suppression définitive d'une ligne sans restructuration ou création, les conducteurs perdent leurs places et deviennent voltigeurs avec le roulement de repos des conducteurs voltigeurs.

Néanmoins, dès la connaissance de la suppression de la ligne ils pourront faire une mise à jour de la liste de leurs postulations qui sera prise en compte pour la prochaine attribution de places vacantes.

Suppression d'équipes ou de ligne avec création ou restructuration simultanée

Dans le cas d'une restructuration de ligne, les conducteurs de la ligne ont une priorité pour l'obtention d'une place sur la ou les lignes issues de la restructuration de leur ligne.

Dans le cas de la suppression d'une ligne les conducteurs auront une priorité sur les lignes créées ou restructurées simultanément après application de la priorité donnée aux conducteurs dont la ligne a été restructurée.

Dans ces deux cas c'est l'ancienneté ligne qui s'applique, puis dans le cas d'égalité à l'ancienneté « société » puis « âge » puis « au nombre d'enfants ».

Dans chaque cas la direction publiera l'ordre des priorités données aux conducteurs des lignes concernées.

Dans le cas d'insuffisance de places disponibles, les conducteurs les moins anciens de la ou des lignes supprimées deviendront voltigeurs sur leur site avec le roulement de repos des conducteurs voltigeurs.

Ils pourront faire une mise à jour de la liste de leurs postulations qui sera prise en compte pour la prochaine attribution de places vacantes.

M.P.
CB
RB
GG
M.S.
L.A
BD
B.P.
AA
DG

Dans le cas de la restructuration du réseau à l'ouverture de la future ligne B du métro, une concertation sera organisée avec les partenaires sociaux pour l'application de cet alinéa du présent accord.

Article 11 : Permutations

Les permutations autorisées sont :

- Entre 2 conducteurs voltigeurs de sites différents.

Les conducteurs établissent une demande de permutation qui sera co-signée et transmise à leurs responsables.

- Entre 2 conducteurs titulaires du même roulement de ligne, « Multi-lignes », « Amplitude » qui souhaitent permuter leurs places dans la grille de roulement

Cette permutation est possible à condition que les conducteurs restent 1 an sur le roulement de ligne, « Multi-lignes » ou « Amplitude » après la permutation. Les conducteurs établissent une demande de permutation qui sera co-signée et transmise à leur responsable.

Les changements seront effectifs lors de l'édition du roulement suivant. Chaque conducteur devra attendre un an après sa mutation effective avant de pouvoir revenir sur son ancien site.

Article 12 : Réservations des places de titulaires de roulements de lignes, « Multi-lignes », « Amplitude »

La titularisation d'un conducteur sur son roulement prend fin :

- Après plus de 2 années de maladie,
- Après détachement à sa demande supérieur à 1 an,
- Après mesure disciplinaire entraînant la remise à la voltige (cf. article 8 du règlement intérieur de l'entreprise).

Les conducteurs en accident de travail (y compris suite à accident de trajet - travail) conservent leur place jusqu'à consolidation complète.

Article 13 : Evolution de l'offre de transport.

L'offre de transport est évolutive. Elle peut avoir plusieurs répercussions sur les conditions de travail :

- Une modification de la nature des équipes (voir définition à l'article 3),
- Une modification du nombre d'équipes par ligne,

M. P. GG BD AR
CB M. S. B. P. DG
RB L-D

AG

- Une modification de la proportion du nombre d'équipes le samedi, le dimanche, en vacances et en été par rapport à un jour de semaine scolaire.

Dans le premier cas, une nouvelle définition de la nature des équipes sera établie (voir article 3). Dans le second cas, c'est l'article 7 et/ou 10 du présent accord qui s'appliquent.

Dans le dernier cas, en fonction de l'importance de l'évolution, la direction proposera aux signataires du présent accord de nouveaux roulements de repos la prenant en compte.

Article 14 : Mise en application des dispositions du présent accord

Après la signature du présent accord, un recueil des postulations de tous les conducteurs sera organisé.

Un affichage général de toutes les places de toutes les lignes, « Multi-lignes » et « Amplitude » sera réalisé avec priorité à l'ancienneté ligne ou roulement, sur la base de nouveaux tableaux de marche et de la nouvelle répartition des places entre titulaires de ligne, « Multi-lignes » et « Amplitude ».

Dans le cas des conducteurs dit actuellement « Hors Roulement », la priorité s'exerce sur le roulement « Amplitude ».

Lors de l'affichage initial, les places provisoires ne seront pas attribuées, elles le seront lors du 2^{ème} affichage qui aura lieu le 2 juin 2003 et dont le résultat entrera en vigueur le 1er Septembre 2003.

Les dates de recueil des postulations des conducteurs sont fixées du 17 au 31 Mars 2003. Passé le 31 Mars plus aucune postulation ne pourra être prise en compte.

Article 14-1 : Roulement 26 semaines avec programmation du travail

A l'issue de la première phase des discussions sur les conditions de travail des conducteurs, le 30 septembre 2002, une nouvelle organisation du travail a été mise en place à titre provisoire : titulaires d'un roulement de repos 26 semaines avec programmation du travail du lundi au vendredi en période scolaire.

Cette programmation est composée d'équipes issues des roulements des titulaires.

Les orientations prises dans la seconde phase des discussions sur les conditions de travail des conducteurs et qui conduisent au présent accord, visent à maximiser le nombre de titulaires. Cette organisation transitoire n'est donc plus nécessaire.

Toutefois, il sera ménagé la possibilité aux conducteurs bénéficiant aujourd'hui de cette organisation de la conserver s'ils le désirent.

M. P.	GG	BB	AR	
CB	M.S.	B.P.	DG	
R B DTP	L-D			Az

Modalités de démarrage :

Une consultation préalable à l'affichage général sera organisée pour déterminer le nombre de conducteurs souhaitant conserver cette organisation du travail.

Ces conducteurs devront s'engager par écrit à renoncer à toute postulation sur une place de titulaire de ligne, « Multi-lignes », « Amplitude » pour une durée de 1 an.

Le nombre de places de titulaires de lignes de chaque site sera diminué du nombre de conducteurs ayant opté pour conserver cette organisation.

Le choix des lignes sur lesquelles des **places** seront enlevées de l'affichage pour alimenter en équipes le roulement de repos 26 semaines avec programmation du travail du lundi au vendredi en période scolaire, sera effectué de la façon suivante :

Les lignes seront classées par nombre de places de titulaires après application des articles 4 et 6 du présent accord.

Un pourcentage du nombre des places* de chaque ligne prises dans l'ordre précité sera transféré à cette catégorie jusqu'à atteinte du quota de places nécessaires.

**Chiffre arrondi à la valeur entière inférieure, par exemple si résultat = 1,9 alors on retire 1 place*

Pour ne pas pénaliser de titulaires de lignes, si l'application de la méthode décrite conduisait à supprimer une place pour les titulaires actuels, alors cette place ne sera retirée sur la ligne concernée et l'on passera aux autres lignes.

A l'issue de l'affichage, si certains conducteurs roulement 26 semaines avec programmation de travail du Lundi au Vendredi en période scolaire qui ont postulé, n'ont obtenu aucune place de titulaire de ligne, « Multi-lignes » ou « Amplitude » alors un nombre équivalent de places de ligne sera conservé disponible.

Ces conducteurs conserveront le Roulement 26 semaines avec programmation de travail du Lundi au Vendredi en période scolaire tant qu'ils n'auront pas obtenu de place de titulaire.

Lors des affectations à venir, quand l'un de ces conducteurs obtiendra une place de titulaire, sa place sur le roulement 26 semaines avec programmation de travail sera supprimée, et une place de titulaire de ligne qui avait été conservée pourra être rendue à l'affichage.

Modalités de fonctionnement :

Elles restent similaires à celles en vigueur actuellement, à l'exception de l'attribution des équipes qui se fait désormais par Site.

M.P1 GG BD AR
CB M.S. B.P. DG
R.B DJP L.D AR

Si après la période initiale d'engagement de 1 an les conducteurs bénéficiant de ce système souhaitent postuler sur des places de titulaires, ils pourront le faire.

Leur place sur le roulement 26 semaines avec programmation de travail sera supprimée et les places de lignes seront affichées dans l'ordre inverse où elles avaient été classées initialement pour le démarrage du système.

Article 14-2 : Modalités de mise en œuvre des nouveaux tableaux de marche

14-2-1 : Impact sur la nature des équipes

La mise en œuvre de cet accord et en particulier de son article 4, peut, sur certaines lignes, amener des changements sensibles dans la nature des équipes affectées aux titulaires.

Dans le souci de ne pas rompre brutalement des équilibres issus de pratiques antérieures, une période de transition sera respectée sur les lignes où la première application des nouvelles règles augmenterait de plus de 1 (référence tableau de marche hiver normal) le nombre des équipes à amplitude attribuées aux titulaires de la ligne.

Dans ces cas, la réintégration des équipes à amplitude dévolues à ces lignes se fera au rythme de 1 équipe supplémentaire par an, à l'occasion du redimensionnement annuel du nombre de places de chaque ligne (voir article 6).

Dans l'attente de leur réintégration dans les lignes, ces équipes seront attribuées aux titulaires « Amplitude » en tant que places provisoires.

En cas de restructuration de la ligne, les règles décrites aux articles 4 et 6 du présent accord s'appliqueront intégralement et les dispositions particulières prévues par l'article 14-2 ne seront plus appliquées.

En tout état de cause les règles décrites à l'article 4 du présent accord s'appliqueront intégralement à toutes les lignes pour tous les tableaux de marche au plus tard le Lundi 3 Septembre 2005.

14-2-2 : Impact sur le nombre de titulaires : cas particulier de la ligne 46.

L'application de l'accord, article 4, conduit à diminuer d'une unité, le nombre d'équipes attribuées aux conducteurs de la ligne 46, et l'application de l'article 6 conduit à diminuer d'une unité le nombre de places de titulaires de la ligne. Etant donné qu'à ce jour aucune place vacante existe sur la ligne cela équivaldrait à faire partir un titulaire de la ligne.

Compte tenu de l'ancienneté de tous les conducteurs de cette ligne, et du caractère unique de cette situation, la solution transitoire suivante sera appliquée :

M. P. . GG BD AR
CB M.S. B.P. DG
RB DTP L.D.

- maintien du nombre d'équipes actuel (l'équipe multi-lignes reste attribuée provisoirement sur le tableau de marche de la ligne 46),
- il n'y aura plus d'affichage de places définitives sur la ligne 46,
- après le départ de la ligne du dernier des titulaires actuels, la ligne sera intégrée à la ligne 65 au sens exploitation, pour constituer une nouvelle ligne composée des lignes commerciales : 46/63/65/67,
- l'affichage de l'ensemble des places définitives de cette nouvelle ligne sera alors réalisé avec priorité à l'ancienneté ligne, puis à l'ancienneté « société » puis « âge » puis « au nombre d'enfants ».

Dans le cas particulier d'une restructuration de la ligne 46, cette disposition particulière ne s'applique plus.

Fait à Toulouse, le 02/04/03

Le Directeur Général

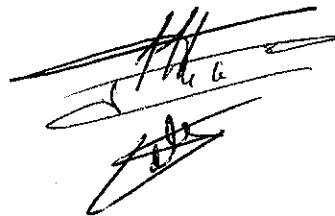


C.F.D.T.



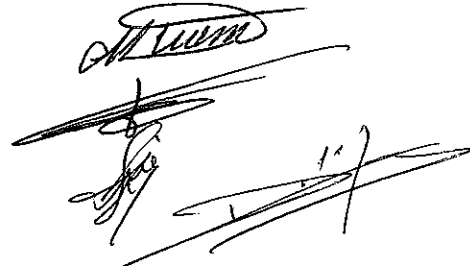
C.G.T.

C.F.T.C.




C.F.E.-C.G.C.

C.G.T.-F.O.



SUD Transports Urbains 31

Réserve sur l'article
14.2.1



TITULAIRES

Roulement Hiver 26 semaines
Titulaires de Lignes et Multilignes

	L	M	m	J	V	S	D
1	1	1	1	1	1	R	RH
2	2	2	2	2	2	R	RH
3	R	3	3	3	3	3	RH
4	6	6	R	4	4	4	RH
5	5	5	5	5	5	R	RH
6	4	4	4	R	RH	5	5
7	3	R	6	6	6	6	RH
8	7	7	7	7	7	R	RH
9	8	8	8	8	8	R	RH
10	9	9	9	R	RH	8	8
11	12	R	11	11	11	11	RH
12	10	10	10	10	10	R	RH
13	11	11	R	9	9	9	RH
14	R	12	12	12	12	12	RH
15	13	13	13	13	13	R	RH
16	14	14	14	14	14	R	RH
17	15	15	15	R	RH	14	14
18	16	R	RH	15	15	15	15
19	R	16	16	16	16	16	RH
20	17	17	17	17	17	R	RH
21	18	18	18	18	18	R	RH
22	R	19	19	19	19	19	RH
23	22	22	R	20	20	20	RH
24	21	21	21	21	21	R	RH
25	20	20	20	R	RH	21	21
26	19	R	22	22	22	22	RH

Roulement Eté 9 semaines
Titulaires de Lignes et Multilignes

	L	M	m	J	V	S	D
1	1	1	1	1	1	R	RH
2	4	4	R	2	2	2	RH
3	R	3	3	3	3	3	RH
4	2	2	2	RH	RH	1	1
5	3	R	4	4	4	4	RH
6	5	5	5	5	5	R	RH
7	6	6	6	RH	RH	5	5
8	7	R	RH	6	6	6	6
9	R	7	7	7	7	7	RH

Roulement Hiver et Eté
Titulaires de ligne VTD

	L	M	m	J	V	S	D
1	1	1	1	1	1	R	RH
2	2	2	2	R	RH	1	1
3	3	R	RH	2	2	2	2
4	R	3	3	3	3	3	RH

Entrée en vigueur du roulement hiver au 1/9/2003

Roulement Hiver et Eté
titulaires Amplitude

	L	M	m	J	V	S	D
1	1	1	1	1	1	R	RH
2	R	2	2	2	2	2	RH
3	3	3	3	3	3	R	RH
4	4	4	R	4	4	4	RH
5	5	5	5	5	5	R	RH
6	6	6	6	6	6	R	RH
7	7	7	7	R	7	7	RH

M. P. 1
C B
R B
GG BD
M.S. B.P.
L-D

AR DG

AR

VOLTIGEURS

Roulement Hiver Voltigeurs

	L	M	m	J	V	S	D
1						R	RH
2						R	RH
3				RH	Rv		
4		Rv	RH				
5	R						RH
6						R	RH
7						R	RH
8				Rv	RH		
9		RH	Rv				
10	Rv						RH
11						R	RH

Rv : Repos déplaçable par la gestion

TEMPS REDUITS SCOLAIRES

Roulement Hiver Temps réduits Scolaires

Entrée en vigueur au 1/9/2003

	L	M	m	J	V	S	D
1						R	RH
2			R				RH
3						R	RH
4				R	RH		
5		R					RH
6						R	RH
7	R						RH

Roulement Vacances et Eté Temps réduits Scolaires

	L	M	m	J	V	S	D
1	R	R					RH
2			R	RH			RH
3					R	R	RH

M.P.
CB
RB JTP

GG. BD
M.S. R.P.
L-D

AR
DG

AG