



Accord d'Entreprise sur les Conditions de Travail des Conducteurs receveurs Bus

Entre les soussignés

TISSEO,

Représenté par son Directeur Général, Monsieur Thierry WISCHNEWSKI,

D'une part

Et

Le Syndicat S.N.T.U. C.F.D.T. de TISSEO, représenté par :

MM

Ahmed BA sous réserve de la décision de la
Ahmed Cassation de l'accord 2014.

Le Syndicat C.G.T. de TISSEO, représenté par :

MM

Le Syndicat F.N.C.R de TISSEO, représenté par :

MM

Le Syndicat SUD Transports Urbains 31 de TISSEO, représenté par :

MM

GALINIER LAURENT
PASCAL PASCAL
GARCIA Patrice

D'autre part,

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

AB *W*

Table des matières

Préambule

Article 1	Les catégories de conducteurs Bus.....	4
Article 2	Temps rémunérés inhérents aux conditions de travail	4
2.1	Temps de volant.....	4
2.2	Temps de prise et de fin de service.....	4
2.3	Temps annexe de réapprovisionnement	5
2.4	Temps annexe de transport	5
2.5	Temps annexe de déplacement forfaitaire.....	5
2.6	Temps de battement aux équipes finissant après 23h00	5
2.7	Temps de battement aux équipes File Jour	5
2.8	Durée de l'équipe.....	5
2.9	Calcul de la moyenne des durées des équipes des tableaux de marche.....	5
Article 3	Règles spécifiques en matière de durée du travail	6
3.1	Amplitude.....	6
3.2	Nombre de jours consécutifs de travail	6
3.3	Durée de la coupure	6
3.4	Equipe à coupure.....	6
Article 4	Décompte du temps de travail et repos	6
4.1	Repos hebdomadaire (RH)	6
4.2	Repos « R » ou « Rv ».....	6
4.3	Décompte du temps de travail	6
4.4	Changement d'équipe et de repos	6
Article 5	Les repos supplémentaires.....	7
5.1	Repos Voltigeur	7
5.2	Repos Réseau de nuit	7
5.3	Repos Volontaire Travail Week-End.....	7
5.4	Repos fériés	7
5.5	Attribution des jours de repos.....	7
Article 6	Modalités d'organisation du travail des conducteurs à temps partiel ...	8
6.1	Temps partiel à 50%	8
6.2	Temps partiel à 75%	8
6.3	Temps partiel à 80%	8
6.4	Temps partiel à 80% senior annualisé.....	8
Article 7	Les règles d'habillage.....	10
7.1	Limites sur la durée d'équipe.....	10
7.2	Prise et fin de service des équipes hors semaine hiver.....	10
7.3	Définition des natures et parités des équipes bus.....	10
7.4	Garanties sur les % d'équipe de file	10
Article 8	Paiement des contraintes spécifiques au métier de conducteur Bus..	11
8.1	Allocation lieux de prises de service multiples	11
8.2	Indemnité d'équipe bus à Amplitude.....	11
8.3	Indemnité d'équipe bus COAM et COPM Week-end.....	11
8.4	Allocation forfaitaire de réapprovisionnement.....	11
8.5	Indemnité d'équipe tardive	11
Article 9	Roulement de repos.....	12

Article 10 La programmation du travail.....	13
10.1 Conducteurs bus Titulaire de ligne.....	13
10.2 Conducteurs bus Titulaire réseau de nuit.....	13
10.3 Conducteurs bus Titulaires amplitude.....	14
10.4 Conducteurs bus Titulaires multi-lignes.....	14
10.5 Conducteurs bus Volontaires Travail Week-End.....	14
10.6 Conducteurs bus Voltigeurs.....	14
10.7 Les règles d'affectation des natures de disponibilité.....	15
10.8 Les règles d'affectation des natures de disponibilité garantie.....	15
10.9 Les règles d'affectation des parités garanties.....	15
10.10 Règles de gestion d'un conducteur lors de son retour après absence.....	15
Article 11 Détermination du nombre de places de conducteurs bus titulaires d'un roulement 16	
11.1 Calcul du nombre de places de Titulaires de ligne et Titulaire réseau de nuit.....	16
11.2 Cas des conducteurs bus Titulaires amplitudes, Titulaires multi-lignes et des Volontaires Travail Week-end 16	
Article 12 Affichage permanent des places vacantes définitives.....	17
12.1 Postulation des conducteurs.....	17
12.2 Affectation des conducteurs sur des places vacantes définitives.....	17
12.3 Renonciation à une place.....	18
12.4 Perte de place suite au redimensionnement.....	18
12.5 Cas de perte de la place sur un roulement de conducteurs titulaires ou volontaire travail week-end.....	18
Article 13 Conséquences des modifications substantielles de l'offre de service du Réseau Bus sur les places des Titulaires de ligne et Titulaires réseau de nuit 19	
13.1 Suppression isolée de ligne exploitation ou roulement de titulaire réseau de nuit.....	19
13.2 Suppression et création simultanées d'une ou plusieurs places de titulaires de ligne, places de titulaire réseau de nuit et/ou de lignes.....	19
13.3 Dispositions complémentaires suite aux modifications substantielles de l'offre de service du Réseau Bus de septembre 2016.....	21
13.3.1 Ajustement du calcul du nombre de places de titulaires de ligne.....	21
13.3.2 Dispositions exceptionnelles pour les conducteurs titulaires qui n'ont pas obtenu de place suite aux modifications de l'offre de septembre 2016.....	21
Article 14 Mise en place de l'accord.....	22
Article 15 Entrée en vigueur et durée de l'accord.....	25
Article 16 Conditions de révision et de dénonciation de l'accord.....	25
Article 17 Dépôt de l'accord.....	25

Préambule

Il est expressément entendu que cet accord emporte révision de l'ensemble des dispositions des accords du 14 janvier 2000 et du 2 avril 2003 et de leurs avenants relatifs aux conditions de travail des conducteurs receveurs Bus, auxquels il se substitue intégralement à compter des dates d'entrée en vigueur fixées par le calendrier défini à l'article 14 du présent accord.

Les dispositions de cet accord s'appliquent aux conducteurs Bus.

Article 1 Les catégories de conducteurs Bus

Les conducteurs Bus sont des conducteurs receveurs qui ne conduisent pas le tramway. Ces conducteurs sont répartis selon les catégories suivantes :

- Titulaires d'une ligne exploitation, appelé « Titulaires de ligne »
- Titulaires d'un roulement de nature d'équipe :
 - Titulaires d'un roulement réseau de soirée et de nuit, appelé « Titulaires réseau de nuit »
 - Titulaires d'un roulement amplitude, appelé « Titulaires amplitude »
 - Titulaires d'un roulement multi-lignes, appelé « Titulaires multi-lignes »
- Volontaires travail week-end
- Voltigeurs

Une ligne exploitation est un regroupement de lignes commerciales.

La liste des lignes exploitation par sites au moment de la signature de l'accord est précisée en annexe.

Toute modification ou tout changement de site d'une ou de plusieurs de ces lignes exploitation sera préalablement discuté avec les organisations syndicales représentatives, avant de recueillir l'avis du Comité d'Entreprise.

Article 2 Temps rémunérés inhérents aux conditions de travail

2.1 Temps de volant

Le temps de volant correspond au temps durant lequel le conducteur est affecté à la conduite : Haut le pied (H.L.P), conduite commerciale y compris les temps de battement.

Les temps de prise et de fin de service, le temps annexe de réapprovisionnement, le temps annexe de transport et le temps annexe de déplacement forfaitaire ne sont pas pris en compte pour le calcul de la durée du temps de volant.

2.2 Temps de prise et de fin de service

Il s'agit du temps forfaitaire nécessaire :

- à la vérification obligatoire du bon état du véhicule et des équipements associés ;
- à la préparation du véhicule notamment en matière sécuritaire ainsi que des divers équipements associés nécessaires à la réalisation de la mission de conducteur ;
- au lavage du véhicule ;
- aux pleins du véhicule ;
- au parcage du véhicule.

Ces temps appliqués dans l'entreprise au moment de la signature de l'accord sont précisés en annexe.

Toute modification de ces temps sera préalablement discutée avec les organisations syndicales représentatives, avant de recueillir l'avis du Comité d'Entreprise.

2.3 Temps annexe de réapprovisionnement

Il s'agit du temps forfaitaire permettant aux conducteurs bus de verser la recette et de se réapprovisionner en titres de transport ; le temps de marche à pied pour venir verser la recette étant inclus. Ce temps est attribué du lundi au samedi uniquement.

Ce temps appliqué dans l'entreprise au moment de la signature de l'accord est précisé en annexe.

Toute modification de ce temps sera préalablement discutée avec les organisations syndicales représentatives, avant de recueillir l'avis du Comité d'Entreprise.

2.4 Temps annexe de transport

Il s'agit du temps moyen prenant en compte la demi - fréquence d'attente d'une liaison et le temps de trajet (en navette, bus, tramway, métro et éventuellement marche à pied ; ces modes de transport pouvant se combiner). Il tient compte des lieux de prise ou de fin de service et est attribué aux conducteurs bus chaque fois qu'ils prennent leur service et le finissent en des lieux différents.

2.5 Temps annexe de déplacement forfaitaire

Il est attribué aux équipes qui commencent et terminent à un terminus.

Ce temps correspond au double du temps de transport.

2.6 Temps de battement aux équipes finissant après 23h00

Il est attribué aux équipes finissant après 23h00 un temps pour se restaurer.

Ce temps de battement est au minimum de 25 minutes pour les équipes bus.

2.7 Temps de battement aux équipes File Jour

Il est attribué aux équipes de nature File Jour (définies à l'article 7.3) un battement d'au minimum 20 minutes.

2.8 Durée de l'équipe

La durée de l'équipe comprend le temps de volant ainsi que les temps annexes mentionnés aux paragraphes 2.2, 2.3, 2.4, 2.5. La durée de l'équipe correspond au temps payé.

2.9 Calcul de la moyenne des durées des équipes des tableaux de marche

La moyenne de la durée des équipes (temps payé) d'un Tableau de Marche doit être inférieure ou égale à 7h15 à l'exception des Tableaux de Marche du dimanche et jours fériés.

Article 3 Règles spécifiques en matière de durée du travail

3.1 Amplitude

L'amplitude de la journée de travail programmée est fixée à 10h00.

Par type de jour, sur le réseau bus, elle pourra être dépassée dans la limite de 20% de l'ensemble des services des tableaux de marches des conducteurs bus sans jamais dépasser 13h00.

3.2 Nombre de jours consécutifs de travail

Le nombre de jours consécutifs de travail est limité à 6 jours.

Dans la mesure où, compte tenu du roulement ce nombre pourrait être dépassé, un repos obligatoire serait programmé (RO), afin de ne pas dépasser la limite de 6 jours.

3.3 Durée de la coupure

Les coupures d'une durée inférieure ou égale à 45 minutes sont comptées dans la durée du travail de l'équipe.

3.4 Equipe à coupure

La durée d'une vacation d'équipe à coupure ne peut pas dépasser 5h30 de temps payé à l'exception du temps de réapprovisionnement qui n'est pas attaché à une vacation.

Article 4 Décompte du temps de travail et repos

4.1 Repos hebdomadaire (RH)

Chaque personne doit bénéficier obligatoirement d'un repos hebdomadaire par semaine civile (du lundi au Dimanche). Ce repos doit être d'au moins 24h00 de 0h00 à minuit.

4.2 Repos « R » ou « Rv »

Chaque personne doit bénéficier d'un jour non travaillé graphique par semaine civile qui est pointé Repos « R » ou « Rv » lorsque celui est déplaçable par l'entreprise.

4.3 Décompte du temps de travail

Les heures travaillées seront appréciées sur une durée de 4 semaines consécutives sur la base de 140h00 (35h00 X 4).

Tout dépassement de 140h00 sur 4 semaines est rémunéré selon les lois et règlements en vigueur.

4.4 Changement d'équipe et de repos

Afin de faciliter les changements de repos ou d'équipe par les conducteurs, un conducteur pourra disposer après changements dans la semaine d'un repos libellé R ayant les caractéristiques d'un repos hebdomadaire RH.

Les changements de repos ne doivent pas modifier le total de repos « RH », « R » et « Rv » sur une période de 4 semaines de décompte du temps de travail.

Article 5 Les repos supplémentaires

5.1 Repos Voltigeur

Les conducteurs bus voltigeurs bénéficient de trois jours de repos supplémentaires selon les règles suivantes :

- 1 repos supplémentaire sur l'année s'ils ont été conducteurs voltigeurs sur une période de 2 à 4 mois dans l'année ;
- 2 repos supplémentaires s'ils ont été conducteurs voltigeurs sur une période supérieure ou égale à 4 mois et inférieure à 7 mois dans l'année ;
- 3 repos supplémentaires sur l'année s'ils ont été conducteurs voltigeurs sur une période supérieure ou égale à 7 mois dans l'année.

5.2 Repos Réseau de nuit

Les conducteurs bus Titulaires réseau de nuit bénéficient de :

- 1 repos supplémentaire s'ils ont été Titulaires réseau de nuit sur une période de 2 à 4 mois dans l'année ;
- 2 repos supplémentaires s'ils ont été Titulaires réseau de nuit sur une période supérieure ou égale à 4 mois et inférieure à 7 mois dans l'année ;
- 3 repos supplémentaires s'ils ont été Titulaires réseau de nuit sur une période supérieure ou égale à 7 mois dans l'année.

5.3 Repos Volontaire Travail Week-End

Les conducteurs bus Volontaires Travail Week-End bénéficient d'un repos supplémentaire sur l'année s'ils ont été Volontaires travail week-end sur une période supérieure ou égale à 6 mois.

5.4 Repos fériés

Sur les 10 repos fériés légaux, les conducteurs bus sont assurés de ne pas travailler au moins un des deux repos fériés des « couples » ci-dessous :

- Noël / jour de l'an
- Lundi de Pâques/ lundi de Pentecôte
- 8 mai/ Ascension *
- 14 juillet / 15 août
- Toussaint / 11 Novembre.

* Dans le cas où les deux repos fériés coïncident, la règle ne peut pas s'appliquer.

Le 1er mai est chômé et payé.

Les jours fériés sont récupérés ou payés s'ils coïncident avec un repos hebdomadaire, un repos « R » ou « Rv » ou un jour de congés annuels.

Il en est de même pour le 1er mai.

Les Conducteurs bus titulaires amplitude ne travaillent pas les dimanches et jours fériés.

5.5 Attribution des jours de repos

Les droits acquis en jours (ou en heures) de repos à l'exception des Congés sont posés à la convenance des agents et sont accordés en fonction de la possibilité du service.

Chaque jour, il est accordé un nombre minimal de repos par site.

Le nombre minimal de repos accordé et appliqué dans l'entreprise au moment de l'entrée en vigueur de cet accord est précisé en annexe. Il est revu en cas d'évolution significative des effectifs.

Toute modification de ce nombre sera préalablement discutée avec les organisations syndicales représentatives, avant de recueillir l'avis du Comité d'Entreprise.

Article 6 Modalités d'organisation du travail des conducteurs à temps partiel

L'entreprise offre la possibilité aux conducteurs bus qui le désirent, de travailler à temps partiel selon les modalités d'organisation du travail détaillées ci-dessous. Le passage de temps complet à temps partiel et inversement ne remet pas en cause la catégorie du conducteur (cf. Article 1) lorsqu'elle est autorisée sur une des formules de temps partiel.

6.1 Temps partiel à 50%

Le conducteur travaille 1 semaine sur 2.

Cette organisation de travail est compatible avec celle d'un conducteur bus titulaire ou voltigeur à l'exclusion des Volontaires travail week-end.

Sa mise en place est soumise à une demande écrite et motivée du salarié en application de la législation en vigueur.

6.2 Temps partiel à 75%

Le conducteur travaille 3 semaines sur 4.

Cette organisation de travail est compatible avec celle d'un conducteur bus titulaire ou voltigeur à l'exclusion des Volontaires travail week-end.

6.3 Temps partiel à 80%

Le conducteur travaille 4 jours par semaine.

Cette organisation de travail est compatible avec celle d'un conducteur bus titulaire, voltigeur et volontaires travail week-end.

Le temps partiel sera organisé selon les modalités d'un jour de repos fixe supplémentaire par semaine (le jour étant choisi du lundi au vendredi).

Ce jour sera attribué pour équilibrer les demandes par site selon un ordre de priorité : date de la demande puis ancienneté « société » définie à article 12, puis âge, puis nombre d'enfants.

Chaque conducteur obtient le meilleur choix (jour demandé) auquel les critères ci-dessus lui permettent de prétendre. Si ce n'est pas son premier choix, ses choix préférentiels seront conservés. Dès qu'un meilleur choix lui est accessible, il lui sera attribué au prochain roulement.

La différence entre le nombre de conducteurs bénéficiant du jour de semaine le plus attribué et le nombre de conducteurs bénéficiant du jour de semaine le moins attribué sur un site sera d'au maximum 3.

Dans le cas où le repos supplémentaire tombe le même jour qu'un repos issu du roulement, le repos supplémentaire est accolé au repos issu du roulement.

6.4 Temps partiel à 80% senior annualisé

Pour les conducteurs seniors, une formule supplémentaire est proposée pour un nombre de places limité à 5 sur le réseau.

Les salariés concernés

Sont concernés les conducteurs bus, âgés de plus de 55 ans disposant d'une ancienneté « société » (définie à l'article 12) supérieure à 15 ans et ayant demandé et obtenu une place de 80% senior annualisé selon les critères suivants :

- Date de la demande
- Age
- Ancienneté entreprise

Les demandes non satisfaites sont mises en attente de libération d'une place.

Répartition de la durée de travail sur l'année – Annualisation du temps de travail :

La durée du travail de référence du personnel de TISSEO est de 35 heures hebdomadaires, de 225 jours et de 1 575 heures par an (hors jour de solidarité prélevé sur les comptes de repos conformément à l'accord du 15/05/2007).

Les conducteurs travaillant à temps partiel à 80% annualisé ont une durée de référence de 180 jours et de 1260 heures par an.

La période de référence s'étend du 1^{er} janvier au 31 décembre.

Pour les salariés entrant dans cette catégorie de temps partiel au cours de la période de référence, il conviendra de retenir le premier jour de travail et pour ceux quittant cette catégorie, le dernier jour de travail pour établir la période de référence.

A – Modalités d'organisation du temps de travail :

Le conducteur travaille en moyenne 5 jours par semaine.

Il bénéficie de 9 semaines entières de repos sur l'année réparties de la façon suivante :

- le conducteur est en congés annuel une semaine des vacances scolaires hiver, il est en « repos temps partiel » les 7 autres semaines de vacances scolaires hiver de l'éducation nationale
- 2 autres semaines de « repos temps partiel » lui sont programmées accolées aux semaines de vacances hiver.

Aucun jour travaillé ne peut avoir une durée inférieure à 5 heures 30.

B – Conditions et délais de prévenance des changements d'horaire de travail :

Deux mois avant le début du roulement, il sera adressé à chaque salarié un planning individuel de travail indiquant la répartition du travail entre les jours de la semaine.

C – Rémunération, absences, arrivées et départs en cours de période :

La rémunération annuelle brute de chaque salarié concerné par la présente modalité d'aménagement du temps de travail sera lissée sur une base mensuelle, pendant toute la période de référence, de façon à assurer une rémunération régulière, indépendante de l'horaire réel.

Les absences rémunérées de toute nature sont payées compte tenu du salaire de base mensuel lissé.

Les absences non rémunérées de toute nature sont retenues proportionnellement au nombre d'heures d'absence constatées.

D – modalités de décompte :

Décompte :

La durée annuelle du temps de travail déclenchant l'application de la législation relative aux heures supplémentaires est fixée à 1575 heures par année de référence pour les salariés pouvant prétendre, compte tenu de leur temps de présence dans l'entreprise, à des droits complets.

Lorsqu'un salarié n'est pas présent sur l'ensemble de la période de référence, le plafond déclenchant l'application de la législation relative aux heures supplémentaires est calculé au prorata de son temps de présence en qualité de salarié à temps partiel annualisé.

Paiement :

Les heures effectuées au-delà de 1260 heures annuelles seront rémunérées avec, éventuellement, la majoration afférente sur le mois suivant la période de référence écoulée.

Sont des heures complémentaires, les heures comptabilisées au terme de la période annuelle de référence et qui dépassent la durée de référence de 1260 heures.

Ces dispositions s'appliquent également au salarié qui n'est pas présent sur l'ensemble de la période de référence, le nombre d'heures est alors calculé au prorata de son temps de présence.

Dans la limite de 10%, ces heures sont payées au taux normal, au-delà de 10%, ces heures sont majorées au taux légal.

G.L GP [Signature]
ATS

P.P

Article 7 Les règles d'habillage

7.1 Limites sur la durée d'équipe

Sur les tableaux de marche, la durée maximale des équipes est de :

- 7h35 en semaine hiver, avec un minimum de 80% d'équipe dont la durée est inférieure ou égale à 7h25.
- 7h40 sur tous les autres types de jours.

7.2 Prise et fin de service des équipes hors semaine hiver

Les prises et fins de service des équipes bus s'effectuent au dépôt le samedi, le dimanche, les jours fériés, du lundi au vendredi pendant les périodes de vacances hiver, et la période été (définie chaque année).

Les équipes relevées devant le dépôt sont considérées comme commençant ou finissant au dépôt.

7.3 Définition des natures et parités des équipes bus

Une parité est un regroupement de natures d'équipe. Elle est utilisée dans les règles d'affectation.

La classification des équipes par nature est la suivante :

EQUIPES	Code	Parité	Coupure	Heure début	Heure fin
File matin	FIAM	1	Sans	Avant 9h30 inclus	Avant 14h00 inclus
File après midi	FIPM	2	Sans	Après 11h30 inclus	Après 16h30 inclus
File Jour	FIJO	2	Sans	Avant 11h00 inclus	Après 14h30 inclus
Coupée matin	COAM	1	Avec	Avant 9h30 inclus	Avant 15h30 inclus
Coupée après-midi	COPM	2	Avec	Après 11h30 inclus	Après 16h30 inclus
Amplitude	COX	2	Avec	Avant 9h30 inclus	Après 16h30 inclus
File Spectacle	FISP	2	Sans		Après 23h30 exclus
Nuit	NUIT		Sans	Après 0h00 inclus	Avant 8h00 inclus

Les bornes mentionnées, en particulier pour les équipes de file, pourront être dépassées si cela permet une amélioration de l'habillage dans une limite de 5 équipes par site et par type de jour (Lundi, Mardi, Mercredi, Jeudi, Vendredi, Samedi, Dimanche, Vacances, Été...).

Les équipes de nature FIJO ne sont pas graphiquées sur les tableaux de marche semaine hiver. Les équipes de nature NUIT dont la durée graphiquée est inférieure à 7h00 sont forfaitisées à 7h00 de temps payé.

7.4 Garanties sur les % d'équipe de file

Il est garanti un minimum d'équipes de file sur le réseau bus selon les types de jour :

- 75% en semaine hiver et mercredi
- 80% en vacances et été
- 85% le samedi toute l'année
- 95% le dimanche et jours fériés

Aucune équipe à Amplitude n'est graphiquée sur les types de jour samedi, dimanche et jours fériés.

Article 8 Paiement des contraintes spécifiques au métier de conducteur Bus

8.1 Allocation lieux de prises de service multiples

Pour les équipes coupées dont l'une des vacations est structurée kiosque-kiosque et l'autre dépôt-dépôt, il sera attribué une allocation lieux de prise de service multiples.

Son paiement est conditionné à la réalisation intégrale de l'équipe programmée.

En cas d'absence même partielle, l'indemnité sera abattue en totalité. Il ne sera procédé à aucun paiement sauf absence pour accident du travail survenu en cours de service ou absence liée à un évènement survenu en cours de service et excusée par un agent de maîtrise.

8.2 Indemnité d'équipe bus à Amplitude

Cette indemnité, qui se substitue à l'indemnité d'amplitude pour les conducteurs Bus, est attribuée aux conducteurs Bus qui ont réalisé entièrement une équipe à amplitude.

Cette valeur est majorée selon les règles suivantes :

- Pour plus de 15 équipes inclus déclenchant la prime sur le mois, le montant de l'ensemble des primes est majoré de **30%**.
- De 10 inclus à 14 équipes inclus déclenchant la prime sur le mois, le montant de l'ensemble des primes est majoré de **15%**.

Son paiement est conditionné à la réalisation intégrale de l'équipe programmée.

En cas d'absence même partielle, l'indemnité sera abattue en totalité. Il ne sera procédé à aucun paiement sauf absence pour accident du travail survenu en cours de service ou absence liée à un évènement survenu en cours de service et excusée par un agent de maîtrise.

8.3 Indemnité d'équipe bus COAM et COPM Week-end

Il est attribué aux conducteurs Bus qui ont réalisé entièrement une équipe de nature COAM ou COPM le samedi, dimanche et jours fériés une indemnité d'équipe COAM et COPM Week-end.

Son paiement est conditionné à la réalisation intégrale de l'équipe programmée et vient en cumul des primes samedi et dimanche, jours fériés.

En cas d'absence même partielle, l'indemnité sera abattue en totalité. Il ne sera procédé à aucun paiement sauf absence pour accident du travail survenu en cours de service.

8.4 Allocation forfaitaire de réapprovisionnement

Une allocation forfaitaire est payée mensuellement pour le temps de réapprovisionnement à raison de :

- 2h30 par mois pour plus de 15 jours travaillés
- 1h00 par mois pour de 1 à 14 jours travaillés.

8.5 Indemnité d'équipe tardive

Il est attribué aux conducteurs Bus qui ont réalisé entièrement une équipe terminant entre 22h00 (exclus) et 22h30 (inclus) une indemnité d'équipe tardive.

Son paiement est conditionné à la réalisation intégrale de l'équipe programmée.

En cas d'absence même partielle, l'indemnité sera abattue en totalité. Il ne sera procédé à aucun paiement sauf absence pour accident du travail survenu en cours de service ou absence liée à un évènement survenu en cours de service et excusée par un agent de maîtrise.

Article 9 Roulement de repos

Chaque catégorie de conducteurs bus dispose d'un roulement de repos en période hiver hors vacances scolaires.

Leur roulement est déterminé en fonction du service à couvrir.

Pendant les vacances d'été et d'hiver (périodes définies chaque année), une programmation de repos se substitue au roulement hiver à l'exception des Volontaires Travail week-end et des titulaires Amplitude pour lesquels le roulement hiver se déroule toute l'année.

Les roulements appliqués dans l'entreprise à la signature du présent accord figurent en annexe.

Toute modification de ces roulements sera préalablement discutée avec les organisations syndicales représentatives, avant de recueillir l'avis du Comité d'Entreprise.

La planification des repos est diffusée au plus tard 2 mois avant la date du début de la période concernée.

Cette planification comporte :

- Les repos (R et RH) ;
- Les repos déplaçables (RV) uniquement pour les voltigeurs. Ils ne sont déplaçables qu'une seule fois par l'entreprise ;
- Les congés annuels ;
- Les RF programmés ;
- Le travail : n° des équipes ou nature de disponibilité ou parité*.

** journée de travail dont les horaires précis ne sont pas encore connus*

A la date d'affichage des places disponibles, les semaines de congés annuels sur le roulement concerné par cet affichage sont figées. Au-delà de ce délai, les échanges de congés entre conducteurs se feront en échangeant travail, repos et congés.

Article 10 La programmation du travail

La composition des équipes :

Dans les équipes de conduite des conducteurs bus peuvent être intégrées des activités diverses telles que ramassage de personnel, navette, mines, réserve, etc.

10.1 Conducteurs bus Titulaire de ligne

Sont programmés dans un roulement de conducteurs bus Titulaires de ligne :

- Toute équipe qui à l'exception du dimanche, ne comporte que des courses sur leur ligne exploitation;
- Des natures de disponibilité garanties et des parités garanties ;
- Sur les types de jour Samedi, Dimanche et jours Fériés, le tableau de marche d'une ligne d'exploitation devra comporter au minimum 80% d'équipes de file ;
- Sur tous les types de jour, aucune équipe de nature FISP ou Nuit ;
- Sur les types de jour Vacances et Eté, aucune équipe de nature Amplitude ;
- Sur le type de jour Semaine Hiver et Mercredi, 50% des équipes de nature amplitude (arrondi à l'entier inférieur) sont enlevées du tableau de marche des titulaires de la ligne exploitation.

Traitement de la disponibilité sur le roulement

Au moment de la préparation du roulement, lorsqu'un conducteur titulaire d'une ligne exploitation est disponible, les règles suivantes permettant de passer d'une nature de disponibilité à une équipe sont appliquées :

COAM ⇒ FIAM

- Une équipe COAM qui reste à couvrir n'est affectée qu'aux conducteurs de la ligne disponibles COAM.
- Une équipe FIAM qui reste à couvrir est affectée d'abord aux conducteurs de la ligne disponibles FIAM, à défaut à ceux disponibles COAM.

COX ⇒ COPM ⇒ FIPM

- Une équipe COX qui reste à couvrir n'est affectée qu'aux conducteurs disponibles COX de la ligne.
- Une équipe COPM qui reste à couvrir est affectée d'abord aux conducteurs de la ligne disponibles COPM, à défaut à ceux disponibles COX.
- Une équipe FIPM qui reste à couvrir est affectée d'abord aux conducteurs de la ligne disponibles FIPM, à défaut à ceux disponibles COPM, à défaut à ceux disponibles COX.

S'il n'est pas réaffecté, le conducteur reste sur sa nature d'origine qui est celle de l'équipe semaine hiver correspondante à l'exception des disponibilités COX qui sont remplacées par des disponibilités « Parités 2 ».

10.2 Conducteurs bus Titulaire réseau de nuit

Sont programmés dans un roulement de conducteurs bus Titulaires réseau de nuit :

- toutes équipes de nature Spectacle ou Nuit du site, y compris des réserves de spectacle ;
- des natures de disponibilité FIPM, COPM, FISP ou NUIT.

10.3 Conducteurs bus Titulaires amplitude

Sont programmés dans un roulement de conducteurs bus Titulaires amplitude :

- des équipes du site de nature COX de son site,
- des natures de disponibilité COX
- des parités garanties le samedi.

Un conducteur bus titulaire amplitude disponible COX est affecté prioritairement sur une équipe COX puis :

- Pour les équipes disponibles de numéro impair sur une équipe COAM de leur site, ou à défaut FIAM de leur site, puis à défaut sur une équipe de leur site
- Pour les équipes disponibles de numéro pair sur une équipe COPM de leur site, ou à défaut FIPM de leur site, puis à défaut sur une équipe de leur site

10.4 Conducteurs bus Titulaires multi-lignes

Sont programmés dans un roulement de conducteurs bus Titulaires multi-lignes :

- Uniquement des équipes qui ne comportent que des courses sur plusieurs lignes exploitation d'un même site,
- Aucune équipe de natures COX, FISP ou NUIT
- Des parités garanties.

Au moment de la préparation du roulement, lorsqu'un conducteur bus Titulaire multi-lignes est disponible, il peut être réaffecté sur une équipe de même parité que celle de l'équipe semaine hiver correspondante.

Un conducteur bus Titulaire multi-lignes n'est jamais affecté à une équipe de natures COX, que ce soit au moment du roulement ou lors de la préparation de la feuille de service.

Les natures des équipes attribuées au moment de l'affichage du roulement sont garanties : les modifications d'équipe en cours de roulement ne doivent pas modifier les natures des équipes.

10.5 Conducteurs bus Volontaires Travail Week-End

Sont programmés dans le roulement des conducteurs bus Volontaires Travail Week-End :

- 50% minimum de nature de disponibilité garantie (à l'exclusion de la nature NUIT) ;

Le reste est programmé en parité garantie.

10.6 Conducteurs bus Voltigeurs

Sont programmés dans le roulement des conducteurs bus Voltigeurs :

- des équipes bus de toutes natures du lundi au vendredi, non couvertes par un roulement de titulaire bus ;
- des natures de disponibilité garantie de file ;
- des natures de disponibilité.

Il est garanti sur le roulement hiver au minimum 50 % des semaines avec soit des équipes de file soit des natures de disponibilité garantie de file. Pour la moitié de ces semaines avec garantie, des équipes seront affectées au plus tard le vendredi pour la semaine suivante sur les périodes hiver et vacances hiver (hors période été).

Les voltigeurs auront une indication de nature de disponibilité sur tous les jours de travail que la nature soit garantie ou pas.

10.7 Les règles d'affectation des natures de disponibilité

Les règles de priorité d'affectation des conducteurs disponibles sur une nature de disponibilité (hors règles spécifiques détaillées dans les articles précédents) sont basées sur les principes suivants :

- 1- **Equipe bus de son tableau de marche, de même nature** que la nature de disponibilité prévue sur le roulement.
- 2- **Equipe bus de son site, de même nature** que la nature de disponibilité prévue sur le roulement.
- 3- **Equipe bus de son tableau de marche, de même parité** que la nature de disponibilité prévue sur le roulement.
- 4- **Equipe bus de son site, de même parité** que la nature de disponibilité prévue sur le roulement.
- 5- **Equipe bus de son tableau de marche, de parité différente** que la nature de disponibilité prévue sur le roulement.
- 6- **Equipe bus de son site, de parité différente** que la nature de disponibilité prévue sur le roulement.
- 7- **Equipe du réseau bus** (ce point 7 ne s'applique pas aux conducteurs titulaires de ligne ou d'un roulement).

10.8 Les règles d'affectation des natures de disponibilité garantie

Les règles de priorité d'affectation des conducteurs disponibles sur une nature de disponibilité garantie (hors règles spécifiques détaillées dans les articles précédents) seront basées sur les principes suivants :

- 1- **Equipe bus de son tableau de marche, de même nature** que la nature de disponibilité prévue sur le roulement.
- 2- **Equipe bus de son site, de même nature** que la nature de disponibilité prévue sur le roulement.
- 3- **Equipe bus de son tableau de marche, d'une nature** plus favorable (au sens de de l'article 10.1) que la nature de disponibilité prévue sur le roulement.
- 4- **Equipe bus de son site, d'une nature** plus favorable (au sens de l'article 10.1) que la nature de disponibilité prévue sur le roulement.

10.9 Les règles d'affectation des parités garanties

Les règles de priorité d'affectation des conducteurs disponibles sur une parité garantie (hors règles spécifiques détaillées dans les articles précédents) seront basées sur les principes suivants :

- 1- **Equipe bus de son tableau de marche, de même parité** que la parité prévue sur le roulement.
- 2- **Equipe bus de son site, de même parité** que la parité prévue sur le roulement.
- 3- **Equipe du réseau bus, de même parité** que la parité prévue sur le roulement (ce point 3 ne s'applique pas aux conducteurs titulaires d'un roulement).

10.10 Règles de gestion d'un conducteur lors de son retour après absence

Les équipes attribuées lors du roulement à des conducteurs absents qui n'ont pas annoncé de reprise avant le vendredi à 10h00 pour la semaine suivante peuvent être affectées et « publiées » à d'autres conducteurs.

En cas de retour anticipé du conducteur absent, les équipes déjà attribuées à d'autres conducteurs et « publiées » ne sont pas redonnées au conducteur qui revient, qui est disponible sur les natures de ses équipes.

Article 11 Détermination du nombre de places de conducteurs bus titulaires d'un roulement

11.1 Calcul du nombre de places de Titulaires de ligne et Titulaire réseau de nuit

Le nombre de places de conducteurs titulaires est défini en fonction :

- du nombre d'équipes sur le tableau de marche hiver. Les tableaux de marche pour travaux temporaires et le tableau de marche mercredi ne sont pas pris en compte. En cas de différences selon le jour, le minimum sera retenu.
- du pourcentage de repos semaine sur un cycle entier du roulement de repos hiver : en cas de différences selon le jour, le minimum sera retenu.

Formule :
$$\frac{\text{Nombre d'équipes du tableau de marche semaine hiver}}{1 - \% \text{ de repos semaine}} - 1$$

La valeur obtenue par la formule est arrondie à l'entier inférieur.

Le calcul du nombre de places par roulement peut être mis à jour pour chaque roulement lors de l'affichage des places.

11.2 Cas des conducteurs bus Titulaires amplitudes, Titulaires multi-lignes et des Volontaires Travail Week-end

- Le nombre de places par site est fixé annuellement par la direction ;
- Aucun Volontaire Travail Week-end ne peut perdre sa place suite à une réduction du nombre de places. La réduction se fera systématiquement par un gel des places.

Article 12 Affichage permanent des places vacantes définitives

Les places vacantes définitives sur les roulements de conducteurs bus Titulaire de ligne, Titulaire réseau de nuit, Titulaire amplitude, Titulaire multi-lignes et Volontaire travail week-end font l'objet d'un affichage à chaque préparation de roulement.

La priorité d'affectation se fait à l'ancienneté « société » basée sur :

- a. La date d'ancienneté société figurant dans le fichier du personnel, pour les conducteurs dont la première date d'entrée dans l'entreprise est antérieure au 01/01/2016 inclus ;
- b. La date la plus récente entre :
 - o La première date d'entrée dans l'entreprise,
 - o La date d'ancienneté société figurant dans le fichier du personnel,pour les conducteurs dont la première date d'entrée dans l'entreprise est postérieure au 01/01/2016 exclu

(la plus forte « ancienneté société »), puis dans le cas d'égalité à l'ancienneté âge (le plus âgé), puis en cas de nouvelle égalité, au nombre d'enfants (le plus grand nombre).

12.1 Postulation des conducteurs

Une fois par an, il est organisé une postulation des conducteurs qui indiquent leur ordre de préférence pour toutes les lignes et tous les roulements du réseau bus, excepté ceux des voltigeurs.

Les conducteurs rentrés en cours d'année attendront la consultation suivant leur entrée dans l'entreprise pour effectuer leurs postulations et rentrer dans le système d'affectation.

Si un conducteur ne remplit pas de postulation annuelle, il sera considéré comme souhaitant conserver sa place actuelle pour l'année à venir.

12.2 Affectation des conducteurs sur des places vacantes définitives

L'affectation des conducteurs sur des places vacantes est réalisée à l'édition de chaque roulement.

Les places vacantes libérées qui sont attribuables sont celles qui sont effectivement vacantes le jour de l'affichage des places vacantes (jour de référence).

Le délai entre le jour de référence et le début du roulement est défini par la direction. Il tient compte du système de pose des repos fériés et d'un délai de préparation des roulements.

Une note annuelle précisera les dates d'édition, de début des roulements et d'affichage des places.

La liste des places vacantes pour chaque affectation sera affichée dans les Sites.

Un conducteur titulaire de ligne ou d'un roulement (réseau de nuit, amplitude, multi-lignes) ainsi que les Volontaires Travail Week-end sont bloqués sur leur place pendant 350 jours à compter de la date d'affectation effective sur cette place.

A chaque traitement des places à affecter, seuls :

- les conducteurs titulaires de ligne ou d'un roulement (réseau de nuit, amplitude, multi-lignes) ainsi que les volontaires Travail week-end non bloqués 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,

seront pris en compte pour l'attribution des places vacantes définitives.

En sont exclus : les conducteurs en inaptitude temporaire, en congé sans solde, en absence de longue durée, en congé formation.

Le processus d'affectation prendra en compte les conducteurs qui changent de ligne ou 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 « société » (au jour de référence pour la détermination des places) 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 ou volontaires travail week-end changeant d'affectation).

L'affectation est automatique et ne peut être refusée. Seule une renonciation est possible.

12.3 Renonciation à une place

Si le conducteur qui a obtenu une place ne souhaite pas honorer sa nouvelle affectation, il devient voltigeur sur le site qu'il avait avant sa nouvelle affectation pour une durée de 350 jours avec le roulement de repos des conducteurs voltigeurs. Pendant cette période, il ne sera pas intégré au processus d'affectation des places vacantes.

En cas d'abandon de sa place, avant l'échéance des 350 jours, le conducteur devient voltigeur sur son site pour une durée de 350 jours avec le roulement de repos des conducteurs voltigeurs. Pendant cette période, il ne sera pas intégré au processus d'affectation des places vacantes.

En cas d'abandon de sa place, après au moins 351 jours sur sa place, le conducteur devient voltigeur sur son site. Il est intégré au processus d'affectation des places vacantes.

12.4 Perte de place suite au redimensionnement

Suite à un redimensionnement à la baisse du nombre de places, les conducteurs les moins anciens de la ligne ou du roulement (ancienneté roulement définie à l'Article 13) perdent leur place.

En cas d'ancienneté « roulement » équivalente, les critères suivants sont utilisés pour déterminer les conducteurs qui perdent leur place : l'ancienneté « société » (la plus faible ancienneté) puis l'« âge » (le plus jeune) puis « le nombre d'enfants » (le plus petit nombre).

Ils deviennent voltigeurs sur leur site avec le roulement de repos des conducteurs voltigeurs à la date de début du premier roulement intégrant le nouveau tableau de marche.

Néanmoins, dès la connaissance de cette suppression, ils peuvent mettre à jour la liste de leurs postulations qui sera prise en compte pour la prochaine attribution de places vacantes.

Tant qu'ils n'ont pas obtenu de place de titulaire ou de volontaire travail week-end, ils sont automatiquement réaffectés sur les places qui se libèrent sur leur ancienne ligne d'exploitation ou roulement selon la priorité ancienneté roulement, puis dans le cas d'égalité à l'ancienneté « société » (la plus forte ancienneté) puis à l'« âge » (le plus âgé) puis « au nombre d'enfants » (le plus grand nombre).

S'ils obtiennent une nouvelle place de titulaire ou de volontaire travail week-end avant le 31 décembre de l'année suivant la perte de leur place, ils conserveront l'ancienneté roulement qu'ils avaient acquise sur leur ancien roulement.

12.5 Cas de perte de la place sur un roulement de conducteurs titulaires ou volontaire travail week-end

Un conducteur titulaire ou volontaire travail week-end perd sa place :

- Après plus de 3 années d'arrêt maladie consécutives, un titulaire de ligne ou d'un roulement ainsi qu'un volontaire travail week-end qui revient est voltigeur bus.
- Après un redimensionnement traité à l'article 12.4.
- Après plus de 3 années consécutives de suspension de contrat de travail

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

Article 13 Conséquences des modifications substantielles de l'offre de service du Réseau Bus sur les places des Titulaires de ligne et Titulaires réseau de nuit

Cet article ne concerne que les Titulaires de lignes au sens exploitation et les Titulaires réseau de nuit.

La date d'ancienneté roulement est calculée à partir de la date de la première affectation effective sur le roulement de la ligne concernée ou du roulement de titulaire de nuit concerné et suit les mêmes abattements que l'ancienneté société. Un changement de rang au sein du même roulement ne modifie pas l'ancienneté roulement.

13.1 Suppression isolée de ligne exploitation ou roulement de titulaire réseau de nuit

Dans le cas d'une suppression définitive d'une ligne exploitation ou d'un roulement de titulaire réseau de nuit sans création simultanée* de places sur une autre ligne d'exploitation ou sur un autre roulement de titulaire réseau de nuit et/ou sans création simultanée* d'autres lignes au sens exploitation ou roulement réseau de nuit, les conducteurs perdent leur place et deviennent voltigeurs sur leur site avec le roulement de repos des conducteurs voltigeurs à la date de début du premier roulement intégrant la suppression de la ligne ou du roulement.

Dès la connaissance de cette suppression, les conducteurs titulaires de la ligne exploitation ou du roulement de titulaire réseau de nuit concerné, peuvent mettre à jour la liste de leurs postulations qui sera prise en compte pour la prochaine attribution de places vacantes.

S'ils obtiennent une nouvelle place de titulaire ou volontaire travail week-end avant le 31 décembre de l'année suivant la perte de leur place, ils conserveront l'ancienneté roulement qu'ils avaient acquise sur leur ancien roulement.

13.2 Suppression et création simultanées d'une ou plusieurs places de titulaires de ligne, places de titulaire réseau de nuit et/ou de lignes

Dans le cas d'une suppression définitive d'au moins deux places sur la même ligne exploitation ou sur le même roulement de titulaire réseau de nuit et/ou d'une suppression définitive d'une ou plusieurs lignes au sens exploitation et/ou suppression définitive d'un roulement de titulaire réseau de nuit, avec la création simultanée* d'une ou plusieurs places sur une autre ligne exploitation ou sur un autre roulement de titulaire réseau de nuit et/ou avec la création simultanée* d'une ou plusieurs lignes au sens exploitation :

L'ensemble des titulaires de ligne au sens exploitation et des roulements de titulaire réseau de nuit dont le nombre de places est modifié seront consultés pour participer à l'attribution des places sur les lignes et roulements modifiées et/ou créées. Le nombre de places modifiées pris en compte est celui connu au plus tard le jour de l'affichage des places.

- Les conducteurs titulaires concernés ont une priorité sur :
 - leur ligne exploitation ou sur leur roulement de titulaire réseau de nuit,
 - puis sur les lignes au sens exploitation concernées de leur site pour les titulaires de ligne et sur les autres roulements réseau de nuit concernés pour les titulaires réseau de nuit,
 - puis une priorité sur le reste des lignes au sens exploitation ou roulement de titulaire réseau de nuit concernés par les suppressions et les créations.
- L'attribution des places est faite à l'ancienneté roulement, puis dans le cas d'égalité à l'ancienneté « société » (la plus forte ancienneté) puis à l'« âge » (le plus âgé) puis « au nombre d'enfants » (le plus grand nombre).

* Une suppression et une création sont considérées comme simultanées lorsque les dates d'application prévues des nouveaux tableaux de marche correspondants interviennent dans un intervalle de 4 semaines. Ces dates d'application prévues sont celles connues à la date d'affichage des places créées.

- Les conducteurs titulaires qui n'obtiennent pas de place deviennent voltigeurs sur leur site avec le roulement de repos des conducteurs voltigeurs.
Suite à l'affichage du résultat, ils peuvent mettre à jour la liste de leurs postulations qui sera prise en compte pour la prochaine attribution de places.
S'ils obtiennent une nouvelle place de titulaire ou volontaire travail week-end avant le 31 décembre de l'année suivant la perte de leur place, ils conserveront l'ancienneté roulement qu'ils avaient acquise sur leur ancien roulement.
- Tous les conducteurs titulaires concernés par les suppressions et créations simultanées de places de titulaires qui changent de ligne exploitation ou de roulement de titulaire réseau de nuit conservent leur ancienneté roulement à l'issue de l'attribution des places.

Un transfert d'une ligne d'exploitation d'un site vers un autre site est assimilé à une suppression et création simultanées*.

A chaque application des dispositions de cet article, la date d'effet des modifications d'affectation de places sera précisée au plus tard lors de l'affichage des places.
Cette date ne correspond pas nécessairement à une date de début de roulement.

13.3 Dispositions complémentaires suite aux modifications substantielles de l'offre de service du Réseau Bus de septembre 2016.

13.3.1 Ajustement du calcul du nombre de places de titulaires de ligne

A titre exceptionnel, le calcul du nombre de places sur les lignes au sens exploitation suivantes a été provisoirement majoré :

Ligne au sens exploitation	Places supplémentaires
20	1
44	1
62	2

Le retour au nombre de titulaires donné par le calcul de l'article 11.1 se fera progressivement au fur et à mesure du départ de conducteurs titulaires des lignes concernées.

13.3.2 Dispositions exceptionnelles pour les conducteurs titulaires qui n'ont pas obtenu de place suite aux modifications de l'offre de septembre 2016

Les conducteurs titulaires qui n'ont pas obtenu de place, dans le cadre de la réaffectation des places suite aux modifications de l'offre de septembre 2016, sont devenus voltigeurs sur leur site avec les conditions suivantes.

Tant qu'ils n'ont pas obtenu de place définitive de titulaire et dans la mesure où leur ancienne ligne exploitation est conservée ils sont automatiquement réaffectés sur les places qui se libèrent sur leur ancienne ligne au sens exploitation selon la priorité de l'ancienneté ligne, puis dans le cas d'égalité de l'ancienneté « société » puis de l'« âge » puis « du nombre d'enfants ».

Si un conducteur devenu voltigeur retrouve une place sur son ancienne ligne au sens exploitation sans avoir obtenu de place sur une autre ligne, il conserve son ancienneté ligne, y compris au-delà du 31 décembre 2017.

Les conducteurs qui avaient plus de 6 ans d'ancienneté société au 30 septembre 2016 bénéficient des dispositions temporaires suivantes qui s'appliquent jusqu'au premier roulement de 2019 :



- Le roulement de repos des conducteurs titulaires de ligne y compris pendant les vacances hiver et été,
- L'affichage du travail le vendredi pour les jours allant du samedi au vendredi de la semaine suivante.

Tant qu'un conducteur bénéficie des dispositions temporaires ci-dessus, il doit accepter une place vacante proposée sur son ancienne ligne exploitation si elle est conservée. En cas de refus, il ne bénéficie plus de ces dispositions temporaires.

Article 14 Mise en place de l'accord

L'ensemble des dispositions de l'accord entrent en vigueur selon les modalités suivantes :

Article	Titre	Date de mise en œuvre
Article 1	Les catégories de conducteurs Bus	Signature de l'accord
Article 2	Temps rémunérés inhérents aux conditions de travail	
2.1	Temps de volant	Signature de l'accord
2.2	Temps de prise et de fin de service	Signature de l'accord
2.3	Temps annexe de réapprovisionnement	Signature de l'accord
2.4	Temps annexe de transport	Signature de l'accord
2.5	Temps annexe de déplacement forfaitaire	Signature de l'accord
2.6	Temps de battement aux équipes finissant après 23h00	Au plus tard le 4 sept 2017
2.7	Temps de battement aux équipes File Jour	Signature de l'accord
2.8	Durée de l'équipe	Signature de l'accord
2.9	Calcul de la moyenne des durées des équipes des tableaux de marche	Signature de l'accord avec une tolérance pour les moyennes existantes supérieures à 7h15. Au plus tard le 4 sept 2017 tous les TM devront être conformes.
Article 3	Règles spécifiques en matière de durée du travail	
3.1	Amplitude	Au plus tard le 4 sept 2017
3.2	Nombre de jours consécutifs de travail	Signature de l'accord
3.3	Durée de la coupure	Signature de l'accord
3.4	Equipe à coupure	Au plus tard le 4 sept 2017
Article 4	Décompte du temps de travail et repos	
4.1	Repos hebdomadaire (RH)	Signature de l'accord
4.2	Repos « R » ou « Rv »	Signature de l'accord
4.3	Décompte du temps de travail	Signature de l'accord
4.4	Changement d'équipe et de repos	Au plus tard le 3 juillet 2017
Article 5	Les repos supplémentaires	
5.1	Repos Voltigeur	A compter du 1 ^{er} janvier 2017
5.2	Repos Réseau de nuit	A compter du 1 ^{er} janvier 2017
5.3	Repos Volontaire Travail Week-End	A compter du 1 ^{er} janvier 2017
5.4	Repos fériés	Signature de l'accord
5.5	Attribution des jours de repos	Signature de l'accord
Article 6	Modalités d'organisation du travail des conducteurs à temps partiel	
6.1	Temps partiel à 50%	Signature de l'accord
6.2	Temps partiel à 75%	Signature de l'accord
6.3	Temps partiel à 80%	Signature de l'accord
6.4	Temps partiel à 80% senior annualisé	Signature de l'accord

G.L GP  
ATZ 22

Article 7	Les règles d'habillement	
7.1	Limites sur la durée d'équipe	Signature de l'accord avec une tolérance de 7h40 maxi de temps payé et 80% inférieur à 7h25 en semaine hiver jusqu'au 4 sept 2017
7.2	Prise et fin de service des équipes hors semaine hiver	Signature de l'accord
7.3	Définition des natures et parités des équipes bus	Au plus tard le 4 sept 2017
7.4	Garanties sur les % d'équipe de file	Au plus tard le 4 sept 2017
Article 8	Paiement des contraintes spécifiques au métier de conducteur Bus	A compter du 1 ^{er} janvier 2017
8.1	Allocation lieux de prises de service multiples	A compter du 1 ^{er} janvier 2017
8.2	Indemnité d'équipe bus à Amplitude	A compter du 1 ^{er} janvier 2017
8.3	Indemnité d'équipe bus COAM et COPM Week-end	A compter du 1 ^{er} janvier 2017
8.4	Allocation forfaitaire de réapprovisionnement	A compter du 1 ^{er} janvier 2017
8.5	Indemnité d'équipe tardive	A compter du 1 ^{er} janvier 2017
Article 9	Roulement de repos	Le 3 juillet 2017 (début période été)
Article 10	La programmation du travail	
10.1	Conducteurs bus Titulaire de ligne	Au plus tard le 4 sept 2017
10.2	Conducteurs bus Titulaire réseau de nuit	Signature de l'accord
10.3	Conducteurs bus Titulaires amplitude	Le 12 juin 2017
10.4	Conducteurs bus Titulaires multi-lignes	Au plus tard le 4 sept 2017
10.5	Conducteurs bus Volontaires Travail Week-End	Le 12 juin 2017
10.6	Conducteurs bus Voltigeurs	Le 4 sept 2017
10.7	Les règles d'affectation des natures de disponibilité	Signature de l'accord
10.8	Les règles d'affectation des natures de disponibilité garantie	Signature de l'accord
10.9	Les règles d'affectation des parités garanties	Signature de l'accord
10.10	Règles de gestion d'un conducteur lors de son retour après absence	Le 20 février 2017
Article 11	Détermination du nombre de places de conducteurs bus titulaires d'un roulement	
11.1	Calcul du nombre de places de Titulaires de ligne et Titulaire réseau de nuit	Au plus tard le 4 sept 2017 avec la disposition provisoire mentionnée ci-après le tableau
11.2	Cas des conducteurs bus Titulaires amplitudes, Titulaires multi-lignes et des Volontaires Travail Week-end	Signature de l'accord
Article 12	Affichage permanent des places vacantes définitives	
12.1	Postulation des conducteurs	Signature de l'accord
12.2	Affectation des conducteurs sur des places vacantes définitives	Signature de l'accord
12.3	Renonciation à une place	Signature de l'accord
12.4	Perte de place suite au redimensionnement	Signature de l'accord
12.5	Cas de perte de la place sur un roulement de conducteurs titulaires ou volontaire travail week-end	Signature de l'accord

Article 13	Conséquences des modifications substantielles de l'offre de service du Réseau Bus sur les places des Titulaires de ligne et Titulaires réseau de nuit	
13.1	Suppression isolée de ligne d'exploitation ou roulement de titulaire réseau de soirée/nuit	Signature de l'accord
13.2	Suppression et création simultanées d'une ou plusieurs places de titulaires de ligne, places de titulaire réseau de nuit et/ou de lignes d'exploitation.	Signature de l'accord
13.3	Dispositions complémentaires suite aux modifications substantielles de l'offre de service du Réseau Bus de septembre 2016	Signature de l'accord
Annexes		
	Grille roulement hiver titulaires de ligne et multi-lignes	Le 4 sept 2017
	Grille roulement hiver voltigeurs	Le 4 sept 2017
	Grille roulement volontaire travail WE	Le 12 juin 2017 Une postulation spéciale sera organisée en février 2017
	Grille roulement titulaire amplitudes	Le 12 juin 2017
	Grille roulement hiver L24, RNL, RNA, RNC	Signature de l'accord (inchangés)
Autres		
	Suppression catégorie conducteurs scolaires	Le 3 juillet 2017
	Suppression places de titulaire provisoire	Le 4 sept 2017

Disposition provisoire : Les conducteurs titulaires qui devraient perdre leur place suite au nouveau résultat du calcul des places conservent temporairement leur place sur leur ligne jusqu'au roulement de Janvier 2019.

G.L GE MT

AB

Article 15 Entrée en vigueur et durée de l'accord

Les parties conviennent que l'entrée en vigueur de cet accord est expressément subordonnée à l'entrée en vigueur effective de l'avenant n° 2 à l'accord d'entreprise du 1er juillet 1997 relatif aux congés d'été des conducteurs receveurs.

L'accord est conclu à durée indéterminée.

Article 16 Conditions de révision et de dénonciation de l'accord


L'accord pourra être révisé ou dénoncé conformément aux règles définies par la loi.

Article 17 Dépôt de l'accord

Le dépôt de cet accord se fera conformément à l'article D2231-2 du Code du travail.

Fait à Toulouse, le 6 janvier 2017

Le Directeur Général



F.N.C.R.



S.N.T.U C.F.D.T.

Ahmed BA
Sous réserve de la décision
de la Cassation de l'accord 2014

C.G.T.

SUD Transports Urbains 31

GALINIER LAURENT


PARONAS PASCAL 

G.L GP

Annexes

Les informations suivantes sont données à titre indicatif.

Ligne Bus :

Prise de Service au dépôt (1)	13'
Prise de Service Extérieure (2)	6'
Fin de Service au dépôt avec passage à la station-service	6'

(1) La prise de service au dépôt est attribuée à toutes les équipes qui commencent au dépôt ou à un arrêt de relève en ligne proche du dépôt.

(2) La prise de service extérieure est attribuée à toutes les équipes qui ne commencent pas au dépôt ou à un arrêt de relève en ligne proche du dépôt.

Temps annexe de réapprovisionnement : 5 minutes

Attribution des jours de repos posés par les agents:

Chaque jour, il est accordé un nombre minimal de repos par site bus dont les valeurs sont indiquées dans les tableaux ci-dessous :

Quotas RF hiver	Semaine	Samedi	Dimanche	Sem vacances	Samedi vacances
Atlanta	7	11	6	7	10
Colomiers	5	7	4	5	5
Langlade	9	14	8	9	10

De plus en vacances scolaires hiver, le quota est doublé sur chaque site du lundi au vendredi pour la pose de semaines complètes, pour les conducteurs programmés de repos le samedi et le dimanche (soit dès le roulement, soit suite à un échange de repos) sur la semaine souhaitée au moment de la demande.

Quotas RF été	Lundi au Dimanche
Atlanta	8
Colomiers	5
Langlade	10


G.2
GP
MS
W

P.P

Roulement de repos hiver conducteurs bus Titulaire de ligne et Multi-lignes

	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			
8		R					RH
9						R	RH
10						R	RH
11	R				RH		
12		R					RH
13						R	RH
14						R	RH
15				R	RH		
16			R				RH
17						R	RH
18						R	RH
19	R				RH		
20			R				RH

% Repos	15.0%	15.0%	15.0%	15.0%	15.0%	50%	75%
---------	-------	-------	-------	-------	-------	-----	-----

 Jours réaffectés avec les équipes disponibles.
Garantie de la même parité entre 2 repos sur le roulement.

 Lundi réaffecté sur la même parité que le dimanche qui précède


Programmation pendant les vacances hiver des repos des conducteurs titulaires de ligne et Multi-lignes

Cette programmation est obtenue par la continuité du déroulé du roulement hiver sur lequel 1 samedi par conducteur sur un cycle annuel des congés hiver est décalé en semaine (du lundi au vendredi).

Roulement hiver de repos et natures de disponibilité conducteurs bus voltigeurs

	L	M	m	J	V	S	D
1	FIPM	FIPM	FIPM	FIPM	FIPM	R	RH
2	FIAM	FIAM	FIAM	FIAM	FIAM	R	RH
3	RH			Rv			
4		R					RH
5	FIAM	FIAM	FIAM	FIAM	FIAM	R	RH
6	FIPM	FIPM	FIPM	FIPM	FIPM	R	RH
7			R	RH			
8		Rv					RH
9	FIPM	FIPM	FIPM	FIPM	FIPM	R	RH
10	FIAM	FIAM	FIAM	FIAM	FIAM	R	RH
11	RH				Rv		
12		R					RH
13	FIAM	FIAM	FIAM	FIAM	FIAM	R	RH
14	FIPM	FIPM	FIPM	FIPM	FIPM	R	RH
15				R	RH		
16			Rv				RH
17	FIPM	FIPM	FIPM	FIPM	FIPM	R	RH
18	FIPM	FIPM	FIPM	FIPM	FIPM	R	RH
19	Rv				RH		
20			R				RH

% Repos	15.0%	15.0%	15.0%	15.0%	15.0%	50%	75%
---------	-------	-------	-------	-------	-------	-----	-----

 Nature garantie + équipe communiquée au plus tard le vendredi précédent
 Les journées sans précision de nature dans cette grille devront comporter des natures de disponibilité ou des équipes lors de l'édition du roulement.

Roulement annuel de repos/natures/parités des conducteurs bus Volontaires
Travail Week-End

	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
1	2	2	2	R	RH	FIAM	FIAM
2	FIAM	FIAM	R	RH	2	2	2
3	2	R	RH	FIAM	FIAM	FIAM	FIAM
4	R	RH	FIPM	FIPM	FIPM	FISP	FISP
5	R	1	1	1	RH	1	1
6	1	FIAM	FIAM	R	RH	FIPM	FIPM
7	FIPM	FIPM	R	RH	1	1	1
8	1	R	RH	FIPM	FIPM	FIPM	FIPM
9	R	RH	1	1	1	FIAM	FIAM
10	R	2	2	2	RH	2	2
% Repos	40%	40%	40%	40%	40%	0%	0%

Nb 1	2	1	2	2	2	2	2
Nb 2	2	2	2	1	1	2	2
Nb FIAM	1	2	1	1	1	3	3
Nb FIPM	1	1	1	2	2	2	2
Nb FISP	0	0	0	0	0	1	1

Nature Garantie = 50%

Roulement annuel des conducteurs Titulaires Amplitude

	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
8						R	RH
9	R						RH
10						R	RH
11						R	RH
12						R	RH
% Repos	8.3%	0.0%	8.3%	8.3%	0.0%	75%	100%


GP
G-L AR

P-P

Roulement hiver et vacances hiver des conducteurs bus Titulaires de la ligne d'exploitation 24

	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		
8		R	RH				
9	R						RH
10						R	RH

% Repos	20%	20%	20%	20%	20%	40%	70%
---------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

 Jour réaffectés avec les équipes disponibles.
Garantie de la même parité entre 2 repos sur le roulement.

 Lundi réaffecté sur la même parité que le dimanche qui précède

Roulement hiver et vacances hiver des conducteurs bus Titulaires réseau de nuit

	L	M	m	J	V	S	D
1						R	RH
2				R	RH		
3		R	RH				
4	R					D2	RH
5						R	RH

% Repos	20%	20%	20%	20%	20%	40%	60%
---------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

Sur les jours mentionnés « D2 » seront affectées des équipes de nature FIPM ou COPM afin de respecter le repos RH de 0h à 24h.

G.L GP
ARS

J.P

Roulement hiver et vacances hiver des conducteurs bus Titulaires réseau de nuit couvrant des équipes de nature Nuit

	L	M	m	J	V	S	D
1			R	RH	Equipe L86		
2		R				D2	RH
3						R	RH
4						R	RH
5	RH				R		

% Repos	20%	20%	20%	20%	20%	40%	60%
---------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

Sur les jours mentionnés « D2 » seront affectées des équipes de nature FIPM ou COPM afin de respecter le repos RH de 0h à 24h.

Les équipes L86 (Noctambus) seront programmées préférentiellement sur les jours mentionnés « Equipe L86 » sur le roulement.

G.L. GP
AB

C-C

Liste des lignes exploitation par site au 1er janvier 2017

Il existe 3 sites : Atlanta, Langlade et Colomiers.

Atlanta
15
19
20 (20/72/74/84)
29
33 (33/43/75/76)
36 (26/36/41)
37
38
40 (40/39/42/73)
60 (59/60/69)
61
77 (77/83)
79
RNA (soirée des lignes 38 et 79)

Langlade
31
44 (44/88)
13
10
11
12
14
22
23
27
28
34
50
52
54
57 (47/57/58)
62 (56/62/81)
78 (78/80)
RNL (soirée des lignes 10, 12, 22, 44, 78, 81, 88 et la ligne 86)

Colomiers
L1
L2
21
24
45
63
65 (46/65/67)
66
87 (18/48/53/87)
T1 (T1/T2/70)
RNC (soirée des lignes L1, L2 et 24)

Handwritten signatures and initials:
G.2
QP
AB

Handwritten initials: R-P