



CE T.U.T.

**PROCES -VERBAL DE LA REUNION
EXTRAORDINAIRE
DU COMITE D'ENTREPRISE
DU 19 FEVRIER 2010**

La séance est ouverte à 11H30, fin à 13H30.

MM. DELCOUR Olivier
SOUYRIS Gilles

Directeur général des Services
Directeur des Ressources Humaines

Sont présents :

Les Elus :

MM. GROS Didier
DELPERIER Frank
LLAONETA Georges
DAYDE Guy
DI PALMA Frédéric
BENVENUTO Jean-Pierre
RIDOLFI Jean-Pierre

Membre Titulaire SUD
Membre Titulaire SUD
Membre Titulaire SUD
Membre Titulaire CGT
Membre Titulaire CGT
Membre Titulaire CGT
Membre Titulaire FO

MM. MERLE Jean-Marc
LEAL Eric
BARRADAS Bruno
MALBERT Guy

Membre Suppléant SUD
Membre Suppléant SUD
Membre Suppléant SUD
Membre Suppléant FO

MM. HAGHCHENO Ramin
BOUARD Franck
TOGNASCO Michel
DUFFO René
MARCIANO Serge
Mme BENET-CHERUBIN A.-Marie

Représentant l'Organisation Syndicale CGT
Représentant l'Organisation Syndicale SUD
Représentant l'Organisation Syndicale FO
Représentant l'Organisation Syndicale SNTU CFDT
Représentant l'Organisation Syndicale CFTC
Représentant l'Organisation Syndicale CGC

Absents - Excusés :

MM. GARCIA Patrice
JOSSIEAUX Patrice
FERREIRA José
HANNOTEL Jean-Luc
PONTILLON Franck
Mlle CHARLES Patricia
AGRAFEIL Bernadette

Membre Titulaire SUD
Membre Titulaire CGC
Membre Suppléant SUD
Membre Suppléant SNTU CFDT
Membre Suppléant CGT
Membre Suppléant CGT
Membre Suppléant CGT

ORDRE DU JOUR

1. Vie de l'Entreprise : projets, organisation, fonctionnement
 - Sélection des grands remplaçants mixtes bus/tramway
 - Encadrement des conducteurs mixtes bus/tramway
 - Conducteurs d'essais tramway ligne E
 - Modification d'horaires d'équipes pour les agents de maîtrise du Temps Réel
 - Restructuration de la ligne 25 et création de la ligne 63
 - Week-end de repos avant congés pour les conducteurs – Mesure test pour l'été 2010

M. DELCOUR ouvre la séance, il assure la présidence de ce Comité d'Entreprise. Il passe la parole à la secrétaire de séance qui procède à l'appel.

M. DAYDE fait une déclaration (Voir Annexe).

M. SOUYRIS propose la venue de M. Bodin pour présenter les points suivants. Les élus n'y voient aucune objection. Il ajoute que les questions habituellement traitées en réunion mensuelle du CE seront vues lors de la prochaine réunion qu'il propose le mercredi 03 mars à 14h00.

M. GROS est d'accord pour cette date.

1. Vie de l'Entreprise : projets, organisation, fonctionnement.

Sélection des grands remplaçants mixtes bus/tramway

M. BODIN rappelle que dans les présentations faites jusqu'à maintenant sur le tramway, ils avaient dit que les grands remplaçants mixtes bus/tramway seraient sélectionnés parmi les conducteurs habilités à la conduite commerciale du tramway, selon les mêmes règles que celles qui sont appliquées à la sélection des grands remplaçants bus aujourd'hui. Il s'avère qu'il y a un petit souci. En effet, ils n'ont besoin que de 5 grands remplaçants mixtes pour le démarrage du tramway. Or, il y a 10 grands remplaçants bus qui ont postulé au tramway et qui souhaiteraient rester grands remplaçants. Comme ils ne pourront pas retenir 10 personnes, ils proposent de faire la sélection parmi ces 10 personnes sur les critères suivants : ancienneté au poste de grand remplaçant bus puis ancienneté entreprise. Si dans les 5 personnes sélectionnées parmi les 10, certaines ne réussissaient pas l'habilitation à la conduite commerciale ou se désistaient, ils pourraient aller repêcher le suivant. Ils proposent cela afin de ne pas laisser ces gens dans l'attente car ils pensent que certains ne feront pas le choix d'aller au tram s'ils ne sont pas grands remplaçants.

M. DELPERIER dit que c'est effectivement un point qu'ils avaient soulevé. Les grands remplaçants souhaitent savoir s'ils pourront rester grands remplaçants car sans la prime de grand remplaçant et avec les frais kilométrique en plus, certains perdraient environ 300€ par mois pour aller au tram.

M. BODIN répond qu'ils ont tenu compte de leurs remarques.

M. DELCOUR demande l'avis du CE sur ce point : les élus sont favorables.

Encadrement des conducteurs mixtes bus/tramway

M. BODIN indique que ce sujet n'a pas encore été abordé lors des différentes réunions sur le tram. Vu la spécificité de l'organisation qu'ils ont mise en place et le nombre de conducteurs concernés, soit 80 conducteurs et 5 grands remplaçants mixtes, ils proposent de créer 2 postes d'encadrement :

- 1 poste d'encadrement sur la base du responsable de secteur bus aujourd'hui. C'est pratiquement le même métier avec un peu moins de suggestion de modification de ligne puisqu'il n'y a plus que la ligne 70 à traiter, mais avec des aspects un peu particuliers au tram comme les consignes ou les analyses à faire suite aux accidents. Ils ont donc toiletté la fiche de poste qui sera bus et tram.

- 1 responsable d'équipes conducteurs en appui, avec une fiche de poste qui a vocation à être à la fois celle du bus et celle du tram.

Une fois ceci acté, ils lanceront le recrutement des 2 personnes concernées.

M. DELCOUR demande si ces 2 postes étaient prévus dans le budget 2010.

M. BODIN répond oui.

M. DELPERIER dit qu'il n'est par contre pas prévu au budget 2010, une prime de polyvalence pour les conducteurs bus/tramway. C'est normal qu'ils aient le même coefficient puisque c'est ce que prévoit la convention collective. Par contre, ces conducteurs travaillent sur 2 dépôts et ont une mixité et une formation : ils demandent donc d'inclure au budget 2010 voire 2011 une prime de mixité pour les polyvalents.

M. SOUYRIS les renvoie au document présenté ce matin avant la réunion CE. Pour eux, c'est un métier de conducteur bus ou conducteur bus/tramway. C'est donc la même rémunération.

M. DELPERIER dit que c'est effectivement le même coefficient mais il y a une polyvalence ou une mixité. Or, dans l'entreprise, tous les gens qui sont polyvalents touchent leur coefficient plus la prime de polyvalence comme le vérificateur ou le commercial avant. La polyvalence se paye.

M. DI PALMA demande pourquoi ne pas prévoir 2 responsables de secteur plutôt qu'1 responsable de secteur et 1 REC.

M. BODIN indique qu'ils se sont posés la question. Aujourd'hui, l'état actuel de l'activité tramway ne justifie pas 2 responsables de secteur. Mais il n'est pas impossible qu'ils reviennent cette position avec le développement et notamment la mise en place de la ligne Garonne. Pour l'instant, le responsable secteur s'occupera de l'aspect ligne (TM et questions techniques sur la ligne 70) et le REC se concentrera sur l'encadrement des conducteurs.

M. DI PALMA remarque qu'il aura plus de 70 conducteurs.

M. BODIN répond que la norme indiquée dans la fiche de poste est de 60 à 70 conducteur pour un responsable de secteur et 35 à 40 conducteurs pour un REC. Ce qui fait 110 conducteurs au maximum et là ils sont à 85.

M. DI PALMA dit que c'est le problème : ils pèsent mathématiquement le travail à effectuer. Il ne faut pas oublier que c'est un nouvel outil qui arrive dans l'entreprise et qu'il va y avoir de nouvelles missions. Donc la charge de travail ne sera pas la même que ce qu'ils connaissent au bus. Il va y avoir une phase pendant laquelle il y aura beaucoup de choses à expliquer, beaucoup d'encadrement à faire et c'est pour cela qu'il pense que 2 RSB seraient mieux.

M. BODIN explique que le tram, à sa mise en service, aura globalement une structure plus importante qu'au bus. En effet, sur le tram, il y a un responsable opérationnel qui pilotera l'activité elle-même rattachée à Mme Colette Royer et il y a aussi une structure qu'ils ne retrouvent pas au bus qui s'appelle les installations fixes. Une analyse sur les accidents, par exemple, mettra en branle plusieurs compétences et il ne sera pas demandé à l'encadrement de faire l'intégralité de l'analyse qui reste de toute manière sous la responsabilité du responsable opérationnel tram.

M. DI PALMA remarque ensuite que le coefficient n'est pas indiqué sur la fiche de poste.

M. BODIN répond que c'est volontaire, mais ils auront bientôt la fiche définitive avec le coefficient.

M. BARRADAS demande si le recrutement se fera parmi les RSB actuels.

M. BODIN répond qu'ils privilégieront pour ces 2 postes, les gens qui sont sur des postes équivalents au bus.

M. MALBERT demande si la sélection se fera par cooptation.

M. BODIN dit qu'ils préciseront tout cela mais ils rechercheront les compétences équivalentes existantes au bus.

M. MARCIANO demande si un employé maîtrise qui a 1 an d'ancienneté mais BAC+2 peut postuler au poste de responsable de secteur comme un externe.

M. BODIN répond que les premiers recrutements se feront parmi les gens intéressés qui ont des métiers équivalents au bus. Ensuite, ils fonctionneront comme pour les recrutements maîtrise en interne, c'est-à-dire qu'il y a une cooptation en essayant de privilégier les passages de maîtrise à maîtrise dans un premier temps.

M. MARCIANO demande si un agent de maîtrise administratif qui a 3 ans d'ancienneté pourra postuler.

M. BODIN répond qu'il pourra être coopté par son chef de service mais il faudra qu'il ait acquis ailleurs les compétences requises car le profil d'un administratif est différent.

M. DELCOUR demande l'avis du CE sur ce point : les élus sont favorables.

Conducteurs d'essais ligne E Tramway

M. BODIN rappelle que ce sujet a été abordé au CHSCT du mois de février. Dans le cadre de la mise en service de la ligne E, ils auront progressivement à disposition plusieurs choses. D'abord en avril, le centre de maintenance puis l'intégralité de la voie et des installations à la marche à blanc. Ceci dit, pour pouvoir mettre à disposition tous ces équipements, il faut faire des essais qui se font progressivement puisque les tronçons de voie seront progressivement praticables. La première campagne d'essais prévue semaine 11 a été reportée semaine 14. Elle se fera sous l'autorité soit du maître d'œuvre, soit des entreprises qui ont apporté ces équipements. Il faut donc former 4 conducteurs qui manipuleront les rames sous le commandement de ces chefs d'essais. C'est une formation de 2 semaines, un peu en deçà de la formation habilitation à la conduite commerciale, et ces conducteurs seront repris ensuite dans le cycle de formation normal de l'habilitation à la conduite commerciale. Ces conducteurs seront sélectionnés par l'encadrement. Ils recevront à partir du 22 février une convocation pour assister à cette formation conducteur d'essais.

M. DELPERIER demande si ces conducteurs sont des conducteurs de Tisséo qui ont déjà conduit le tramway sur d'autres réseaux.

M. BODIN répond qu'ils le sauront après le CE, dès cet après-midi. Il ajoute qu'en CHSCT, 2 questions avaient été posées :

- Ils confirment que ces essais n'auront pas d'impact sur la PIBC
- Ils précisent que les conducteurs d'essais bénéficieront les jours d'essais d'une indemnité forfaitaire de repas attribuée comme aux personnes qui partent en formation.

M. SOUYRIS ajoute que cela est fait pour tenir compte du fait que le site n'est pas encore opérationnel et complet.

M. DELPERIER trouve ces dispositions très bien mais la personne qui va conduire le tramway après les essais au même endroit, n'aura pas d'indemnité de repas. Ils demandent donc une indemnité forfaitaire de repas pour tout le monde s'il n'y a pas de cantine.

M. SOUYRIS explique qu'ils ont fait ce choix pour tenir compte du fait que le site aujourd'hui est SMAT et non Tisséo et qu'il est encore en situation de chantier. C'est pour cela qu'ils ont appliqué le dispositif qui existe à la formation. En décembre, la configuration sera différente : le site sera complet, adapté et en situation de fonctionnement. Ils se sont déjà expliqués sur les questions de restauration dans d'autres instances. Il ajoute que début mars ils entameront également une nouvelle campagne de recrutement de conducteurs tramway parmi les conducteurs de Tisséo afin de constituer un vivier de conducteurs.

M. DELPERIER pense que s'ils avaient mis la barre un peu moins haute aux tests de sélection, ils auraient eu assez de monde.

M. SOUYRIS répond qu'ils se sont déjà expliqués sur ce sujet. Le tram suppose certaines qualités, le bus suppose des qualités pour certaines identiques et pour d'autres différentes. C'est un métier commun mais avec des différences dans la mise en œuvre et donc en terme de recrutement, ce n'est pas à 100% le même profil.

M. DELPERIER demande si la personne qui a raté les tests pourra se représenter.

M. SOUYRIS répond qu'il y a 2 cas de figure. Ils sont sur une nouvelle période d'analyse de l'accidentologie, donc une personne qui n'a pas été retenue sur ce critère la dernière fois, pourra peut-être être retenue cette fois puisqu'ils font glisser la période. Ensuite, celui qui n'a pas été retenu suite à la phase tests et entretien devra attendre 2 ans avant de postuler à nouveau.

M. BARRADAS demande si les candidats qui n'ont pas été retenus peuvent savoir pourquoi.

M. SOUYRIS répond que le salarié peut demander un entretien retour pour le savoir.

M. BARRADAS donne l'exemple d'un salarié qui aurait échoué à l'entretien. Il comprend que l'accidentologie et les tests soient éliminatoires mais dans un entretien la dimension humaine entre en jeu avec tout l'aléatoire que cela comprend. Il ne trouve pas normal que ce conducteur ne puisse pas postuler à nouveau.

M. DELPERIER dit que tous les conducteurs qui ont postulé peuvent avoir leurs notes et savoir où ils ont échoué le cas échéant. Il félicite la direction pour cette transparence car un échec est toujours mal perçu et en connaître la raison est important.

M. TOGNASCO demande si la direction pense revoir le fait d'être obligé d'aller sur le dépôt d'Atlanta dans cette nouvelle campagne.

M. SOUYRIS répond que la campagne de recrutement se fait sur les mêmes conditions de travail, celles qui sont actuellement définies, à savoir Atlanta aujourd'hui et Colomiers dans quelques temps.

M. BODIN rappelle que la phase de présélection repose sur l'accidentologie et l'ancienneté conduite de 3 ans minimum d'un bus ou d'un tramway. Ensuite, les gens qui répondent à ces critères accèdent aux tests et à l'entretien. Ceux qui n'ont pas été pris à cette phase de présélection peuvent se représenter s'ils ont l'ancienneté requise puisque la période d'analyse de l'accidentologie a glissé. Par contre, ceux qui ont passé tests et entretien et qui n'ont pas réussi, doivent attendre 2 ans avant de pouvoir reposer leur candidature.

M. TOGNASCO demande combien de personnes ils souhaitent recruter.

M. BODIN répond entre 20 et 30 personnes, vivier compris.

M. DELPERIER demande ce qu'ils feront s'ils ne trouvent pas 20 personnes intéressées qui réussissent les tests. Passeront-ils par l'extérieur ?

M. DELCOUR n'envisage pas le pire pour l'instant. Ils verront ensuite.

M. DELPERIER dit qu'il faut se poser les bonnes questions. Ils mettent un niveau de tests supérieur à celui des conducteurs et n'assortissent pas d'un certain niveau de rémunération ni d'une prime de polyvalence. De plus, ils imposent le dépôt d'Atlanta et ensuite celui de Garossos qui se trouve en banlieue.

M. BENVENUTO demande si les personnes du vivier et les grands remplaçants non affectés resteront longtemps sans conduire le tramway.

M. BODIN répond que les grands remplaçants n'auront pas de longues périodes sans conduire le tram ; à 5, ils tourneront régulièrement sans souci. Pour le vivier, 10 personnes environ auront été

sélectionnées avec les tests et l'entretien mais ils n'en formeront que quelques unes en anticipation. Ils ne seront donc pas tous habilités de suite mais progressivement par groupe de 3. Ces personnes formées feront de temps en temps des remplacements pour maintenir leur niveau de connaissances et dès qu'une place se libèrera, ils iront au tram.

M. MALBERT demande quelle est la durée de vie du vivier.

M. BODIN répond qu'ils doivent encore préciser ce point mais effectivement la durée ne doit pas être longue car le but est que les gens sélectionnés aillent rapidement vers ce pour quoi ils ont été sélectionnés. De plus, certains critères comme l'accidentologie peuvent évoluer dans le temps. Le rythme du vivier sera aussi conditionné par le turn-over qu'ils auront sur le tram.

M. DELCOUR demande l'avis du CE sur ce point : les élus s'abstiennent.

Modification d'horaires d'équipes pour les agents de maîtrise du Temps Réel

M. BODIN rappelle que ce sujet avait été abordé au dernier CE durant lequel ils avaient convenu de mettre en place des mesures transitoires à partir du 01 février. L'objet de cette présentation en CE aujourd'hui est de rendre ces mesures transitoires définitives à compter du 01 mars.

M. MARCIANO dit que lorsque les agents travailleront de 18h51 à 26h06, ils toucheront la prime forfaitaire de spectacle. Il demande si cette prime est plus favorable que d'être payé à 50% à partir de 23h.

M. SOUYRIS répond que la prime est peut être moins favorable mais ce sont les règles d'entreprise qui s'appliquent.

M. DELCOUR demande l'avis du CE sur ce point :

Pour : 1 (FO)
Contre : 0
Abstention : 7 (CGT, SUD)

Restructuration de la ligne 25 et création de la ligne 63

M. BODIN indique que ces modifications sont assez courantes dans la vie du réseau avec la dernière en date qui concernait la création et la modification des lignes autour de l'arrivée du Cancéropôle. Dans ces conditions, ils appliquent les dispositions de l'accord du 02 avril 2003 qui permet aux personnes dont la ligne est restructurée d'avoir une priorité pour postuler sur l'ensemble des lignes créées et restructurées simultanément. Au 26 avril, il est prévu simultanément de redimensionner l'offre de la ligne 25 qui n'a pas un franc succès commercial et d'ouvrir la ligne 63. Cela permettra aux titulaires de la ligne 25 soit de rester sur la ligne 25 puisqu'il reste quelques places, soit d'aller sur la ligne 63.

M. GROS trouve qu'il y a des choses qui ne sont pas correctes pour les salariés qui ont postulé sur cette ligne. Il donne l'exemple d'un agent qui était titulaire du 64 et qui a eu la ligne 25 pour le roulement qui commence le 31 mars. Le responsable du 25 est venu le voir pour lui dire que sa place sur le 25 sera supprimée le 26 avril et qu'il doit prendre une place sur une nouvelle ligne : soit le 63, soit aller à la voltige. Sachant que la ligne allait être restructurée, il aurait été préférable de le laisser sur le 64.

M. BODIN explique que sur la postulation, ils essaient de les informer en temps et en heure de ce qu'ils connaissent en matière de lignes qui risquent d'être impactées pour que les gens qui postulent soient informés. Cette année, ils ont indiqué les lignes qui, à leur connaissance, vont être touchées par la restructuration ligne E. Le problème est qu'entre temps, des décisions se prennent et ils sont obligés de s'adapter à la situation. Dans le cas de la ligne 25, ils limitent les dégâts puisque le nombre de places offertes est bien supérieur au nombre de places supprimées. Les titulaires resteront titulaires et certains pourront rester sur la ligne 25.

M. LEAL pense qu'il faudrait un peu plus de considération envers les conducteurs, ce ne sont pas des morceaux de viande qu'on met à un endroit puis à un autre.

M. BODIN est d'accord mais les postulations ne peuvent pas interdire les évolutions du réseau. Au moment de la postulation, ils avaient indiqué que la ligne 25 serait impactée par la restructuration du réseau ligne E en décembre 2010, mais ils ne savaient pas qu'elle serait modifiée maintenant. Il s'avère qu'entre temps les conclusions qui ont été tirées sur le fonctionnement de la ligne 25 amènent la collectivité à dire qu'il faut réduire la voilure sur la ligne 25.

M. LEAL pense qu'ils pourraient avoir les informations en amont. C'est le même cas pour la navette St Agne : ils mettent quelque chose en place puis ils l'enlèvent. Ici, ils mettent en place un conducteur puis ils l'enlèvent et il retourne à la voltige si le 63 ne lui convient pas.

M. BODIN répond qu'il a le choix entre le 25 et le 63.

M. DELPERIER dit que c'est faux. S'il n'a pas l'ancienneté suffisante sur le 25, il va sur le 63.

M. BODIN explique qu'il y a peut-être des gens du 25 qui voudront aller sur le 63.

M. DELPERIER répond qu'il n'y en a peut-être pas. Il faut dire à la collectivité qui prend les décisions qu'il y a des accords d'entreprise et des partenaires sociaux à respecter. Ils ne peuvent pas modifier les choses sans délai comme ça. L'entreprise a des engagements à tenir vis-à-vis des salariés et des partenaires sociaux et elle ne peut pas le faire dans des délais aussi courts.

M. GROS trouve que l'entreprise devrait aussi être impliquée dans les décisions de ce type, ce n'est pas toujours une question de rentabilité.

M. DELCOUR dit qu'effectivement depuis 2008, ils étaient sujets à des modifications qui tombaient n'importe quand dans l'année, que ce soit de grandes ou de petites modifications. Ils ont fait remonter aux élus exactement ce qu'ils ressentent, à savoir qu'on ne peut pas faire des modifications comme cela, n'importe comment et à n'importe quelle date. La commission transport de la communauté urbaine vient d'approuver cette semaine un rythme qui prévoit que les modifications, sauf urgence absolue, se feront toutes à la rentrée de septembre avec des délais de 8 mois de manière à ce que la partie exploitation bus puisse bien gérer dans des délais raisonnables les dimensions techniques et humaines. Ils ne devraient donc plus rencontrer ce type de problèmes.

La création de la ligne 63 était prévue de longue date et les modifications de la ligne 25 sont issues des premières évaluations qu'ils font enfin sur un certain nombre de services manifestement sous rentables pour la collectivité. Ils préfèrent que des bus soient rajoutés dans les secteurs denses. Ils ont donc commencé à travailler l'audit qui les mènent à remettre en cause certaines lignes pour le bien commun.

M. LEAL pense que cet audit aurait pu être fait avant pour que ce conducteur ne reste pas 3 semaines sur sa ligne.

M. DELCOUR répond qu'ils ont vraiment entendu et qu'ils réorganisent le rythme des changements de ligne pour tenir compte de ces remarques.

M. MERLE demande s'ils ont réfléchi au prolongement du 38 jusqu'au Cancéropôle.

M. BODIN répond qu'aujourd'hui, ils sont encore dans un régime d'attente pour le Cancéropôle dans la mesure où les gens du Cancéropôle n'en finissent pas d'arriver mais ne sont toujours pas là.

M. DI PALMA voit que la ligne 63 passera à côté du futur dépôt. Il demande ensuite des précisions sur la manœuvre de retournement à Compans Caffarelli et pense qu'il y aura peut-être un problème de stationnement.

M. BODIN répond que le linéaire avec la ligne 1 est suffisant. De plus, le kiosque principal de cette ligne ne sera pas à Compans mais au Lycée de Tournefeuille. Toutes les hypothèses ont été émises, même la réouverture d'un kiosque à Leclerc mais cela ne fait pas vraiment plaisir aux services de la

CU qui ont refait complètement la voirie et l'environnement. Pour l'instant, ils ne pensent pas qu'il devrait y avoir plus d'1 bus stationné simultanément à cet endroit. Si demain, cette ligne a un très grand succès et voit sa fréquence doubler, ils se poseront la question.

M. DI PALMA indique qu'ils interviennent déjà régulièrement sur la ligne 1.

M. DELCOUR demande l'avis du CE sur ce point :

Pour : 0
Contre : 4 (SUD)
Abstention : 4 (FO, CGT)

M. DELPERIER indique que leur avis défavorable concerne la méthode employée et les délais. Ils aimeraient qu'ils respectent davantage les conducteurs qui sont sur les lignes et les organisations syndicales en les prévenant.

M. DAYDE demande la date de mise en place.

M. BODIN répond le 26 avril. Ils groupent les 2 mesures pour que les conducteurs du 25 puissent avoir une place sur le 63.

M. DELCOUR demande combien de conducteurs de la ligne 25 sont concernés.

M. BODIN répond que cela concerne une dizaine de conducteurs.

M. LLAONETA demande si la ligne 63 sera fermée du jour au lendemain comme le 11 dans le cas où elle ne marcherait pas.

M. BODIN explique qu'ils ont depuis longtemps des contacts avec Airbus sur cette ligne et qu'il n'y a pas qu'Airbus qui est intéressé. Avec ce potentiel, cette ligne a un intérêt. Elle ne fonctionnera d'ailleurs pas les samedis et dimanches. C'est typiquement une ligne centrée sur le domicile – travail.

M. LLAONETA dit qu'il ne répond pas à sa question. Suspendront-ils cette ligne comme le 11 s'il le faut.

M. BODIN dit que le problème du 11 ne vient pas d'une mauvaise évaluation du besoin : ils ont mis en place toute une offre de services, pas seulement le 11, pour des gens qui devaient arriver mais qui ne sont pas encore là. La situation est exceptionnelle et la ligne la plus directement concernée par le sujet a été suspendue. Mais les autres lignes comme la 3 et la 52 n'ont pas été modifiées. Ils ont maintenu des moyens malgré les aléas qu'ils ont eu à déplorer. Pour le 63, la situation est différente et pour revenir à la ligne 25, ils se seront laissés plus d'1 an et demi avant de constater que malgré tous les efforts qu'ils ont pu faire, il n'y a pas la clientèle escomptée sur cette ligne.

Week-end de repos avant congés pour les conducteurs – Mesure test pour l'été 2010

M. BODIN rappelle que ce sujet avait été sorti du programme d'étude des conditions de travail 2008-2009. A la demande des partenaires sociaux, ils l'ont réintégré dans le programme. Ils ont eu des réunions de travail sur le sujet fin 2009. Ils ont présenté une simulation qui consistait à prendre ce qu'avait vécu des conducteurs à l'été 2009 et à le comparer avec ce que cela aurait donné s'ils avaient appliqué ce qu'ils proposaient. Cette simulation a été affichée de façon la plus anonyme possible et plus précisément sur la ligne 57. Les conducteurs de cette ligne ont été interrogés et 100% des 29 conducteurs interrogés ont dit que cela allait dans le bon sens. Cette mesure ne peut pas être appliquée de façon définitive sans un avenant à l'accord du 02 avril 2003. Ils proposent donc un test sur l'été 2010 pour que les conducteurs le vivent au moins une fois avant de proposer une contractualisation. En effet, cet accord dit que les conducteurs ont un roulement l'été et là ils proposent de programmer repos et congés simultanément, c'est donc une programmation. Aujourd'hui, ils interrogent les partenaires sociaux pour savoir s'ils sont d'accord pour faire ce test à l'été 2010, sachant qu'au-delà de la ligne 57, ils ont continué à interroger en demandant aux encadrants d'aller vers les conducteurs. Ils ont eu des réactions diverses : certains étaient favorables, certains croyaient que cela était déjà appliqué et quelques uns étaient hostiles mais globalement, ce sondage était

largement positif. Ils doivent donc décider aujourd'hui en CE s'ils mettent en place ce test car il y a des délais pour afficher les roulements.

M. DELPERIER aimerait connaître le pourcentage de samedis, de dimanches et de week-ends de repos dans le roulement été et dans la programmation ; et si le conducteur interrogé a connaissance de ces chiffres.

M. BODIN dit qu'aujourd'hui, le roulement donne une proportion de samedis et de dimanches mais ne garantit pas le week-end avant départ en congés. Le principe d'une programmation est de rester au global sur les mêmes pourcentages de week-ends donnés aujourd'hui mais répartis différemment puisqu'ils donneront à 80% le week-end pour celui qui part en vacances. Ils proposent de faire un roulement sur 5 ans pour être sûrs que les 80% soient uniformément répartis sur l'ensemble des conducteurs. Cela ne change pas la proportion de ce qu'ils donnent aujourd'hui en terme de week-ends pour les conducteurs, mais cela change la répartition. Au global, en moyenne, les conducteurs auront les mêmes pourcentages de repos qu'aujourd'hui.

M. DELPERIER en a calculé un : il y a 2% en moins.

M. BODIN explique qu'il ne faut pas le voir de façon individuelle. Déjà aujourd'hui, avec le roulement, d'un été sur l'autre suivant le positionnement des congés, un conducteur n'a pas le même pourcentage de samedis et dimanches. Il faut raisonner sur la moyenne de l'été pour la moyenne des conducteurs.

M. LLAONETA dit qu'il ne faut pas ensuite qu'ils n'aient que des mercredis ou jeudis de repos.

M. BODIN explique que les roulements sont établis en concordance avec l'offre. L'été, ils ont besoin de gens présents dans la même proportion du lundi au samedi. Demain, ce sera pareil et ils ne vont pas déséquilibrer le besoin. Il les invite à reprendre leurs roulements des 3 dernières années et à regarder le pourcentage de repos qu'ils ont eu : ils verront que d'une année sur l'autre, ce n'est pas exactement le même.

M. TOGNASCO lit qu'un conducteur qui n'aurait pas son week-end avant congés en 2010 est garanti de l'avoir pendant les 4 années suivantes.

M. BODIN répond qu'ils proposent ici un test pour l'été 2010. Après le test, s'ils veulent pérenniser la mesure, il faudra qu'ils contractualisent et qu'ils signent un avenant à l'accord du 02 avril 2003 puisqu'il s'agit d'une programmation et non plus d'un roulement de repos.

M. DELPERIER propose que le conducteur qui n'a pas son week-end pose un férié et soit prioritaire.

M. BODIN répond qu'il ne peut pas changer les principes de quotas de fériés l'été. Les quotas de fériés l'été sont maintenus dans leur application.

M. DAYDE comprend que du 07 juin au 29 août, il y aura une programmation des repos.

M. BODIN répond oui, au nombre de 2 par semaine.

M. DAYDE demande quel est le pourcentage par rapport à 2009 de samedis et dimanches travaillés pour les conducteurs qui resteront au volant.

M. BODIN répond qu'ils l'ont eu dans les documents présentés lors de la séance du 14 décembre 2009. C'est légèrement moins bon mais très peu différent.

M. MARCIANO demande si un conducteur qui partira en septembre et qui travaillera donc tout l'été, aura le même nombre de samedis et de dimanches qu'avec le roulement.

M. BODIN répond qu'il peut y avoir une différence pour ces cas particuliers.

M. DELCOUR dit que c'est une proposition d'amélioration de l'ordonnancement des week-ends qui restent en moyenne égaux pour tous, pour tenter de donner à la personne qui part en vacances son

dimanche à 100% et son samedi à 80%. Il voit que cette proposition d'amélioration ne recueille aucun avis favorable et propose de passer au vote.

M. DELPERIER répond qu'ils n'ont pas dit qu'ils étaient contre puisque c'est une de leur revendication depuis des années. Ils souhaitent que les conducteurs aient leur week-end de repos avant de partir en vacances sans dégrader le roulement. S'ils posent toutes ces questions, c'est que cela fait des années que M. Bodin leur présente des roulements où chaque fois qu'ils donnent un peu pour le week-end de repos, ils dégradent ailleurs. Lui, sans être aux méthodes, a calculé et trouve que cela dégrade ailleurs. Ils posent donc des questions pour avoir des informations exactes.

M. DELCOUR répète que des tests ont été effectués sur l'été 2009 et notamment sur la ligne 57. Les résultats ont été fournis. Il les renvoie donc à un travail auprès de ces résultats de la ligne 57 et qu'en toute quiétude, ils reviennent avec une opinion établie en fonction des éléments fournis par le bureau de gestion bus sur la ligne 57. Il propose de remettre cette question à un prochain CE.

M. HAGHCENO ne pense pas qu'à effectifs constants, ils puissent améliorer quelque chose sans dégrader le reste, sinon pourquoi ne pas l'avoir fait plus tôt depuis le temps qu'ils le demandent.

M. BODIN précise que s'ils reportent le sujet aujourd'hui, ils le reportent d'un an.

M. DELPERIER dit qu'ils ne sont pas contre le test mais ils cherchent à comprendre.

M. DELCOUR propose de passer à l'avis du CE concernant le test.

M. DAYDE aurait souhaité connaître exactement quelles seront les conditions de travail des conducteurs pendant 2 mois et demi. Ils n'ont pas assez d'éléments sur la programmation et sur les éventuelles incidences des changements de congés et des permutations pour émettre un avis.

M. DI PALMA demande des précisions sur l'annulation des demandes de repos fériés.

M. BODIN explique qu'aujourd'hui, quand ils affichent le roulement d'été, les gens posent leur repos fériés en fonction du roulement. Mais là il y a un léger décalage et avant qu'ils aient sorti la programmation, les gens auront pu poser des fériés. Si jamais un repos férié tombe sur un repos qu'ils auront programmé, ce repos férié ne sera pas compté.

M. DELPERIER demande si cette mesure test sera mise en place uniquement sur le 57.

M. BODIN répond qu'elle sera mise en place sur tout le réseau.

M. DELPERIER n'est pas d'accord. Ils n'ont consulté que les conducteurs du 57.

M. BODIN répète que le 14 décembre, ils ont rencontré les organisations syndicales pour leur présenter un dossier à leur demande sur ce sujet. Ils ont expliqué qu'ils proposaient un test sur l'ensemble du réseau et qu'ils avaient besoin de l'avis de chaque organisation syndicale avant fin janvier pour solliciter leur avis lors du CE de février. Tous les conducteurs ont été consultés, il y a eu de l'affichage et ils ont reçu avec le bulletin de paye un code qui leur permettait d'aller voir sur 2009 ce qu'avait donné le fonctionnement réel et ce qu'il aurait donné s'ils avaient appliqué cette mesure.

M. DELPERIER n'a pas reçu ce code. Il demande aux conducteurs présents s'ils ont reçu quelque chose. Personne ne l'a reçu.

M. BODIN indique qu'il y avait aussi des classeurs en consultation.

M. DELCOUR comprend que ce sujet est compliqué et sensible. Il remercie la direction bus pour avoir mené ces tests même si apparemment, il y a eu un problème de communication derrière. Ce sujet est donc reporté et sera tranquillement revu pour savoir s'ils pratiquent un test en 2011, une fois les différents éléments analytiques disponibles pour chacun.

M. TOGNASCO pense que chacun peut consulter sa base et revoir ce point au prochain CE la semaine prochaine.

M. SOUYRIS répond que c'est reporté d'un an car techniquement ce n'est absolument pas possible compte tenu des délais indispensables de mise en œuvre.

M. DELPERIER veut savoir pourquoi le code n'a pas été envoyé alors que M. Bodin pense le contraire. Cela leur permettrait de comparer avec leur ancien roulement.

M. BODIN vérifiera pour le code mais les organisations syndicales ont été personnellement saisies par courrier pour avoir un avis et seule la CGT a répondu. Ensuite, il y a eu à 2 reprises une communication à l'ensemble du personnel indiquant la présence des classeurs pour consulter les agents. De plus, les RSB ont été voir la plupart de leurs conducteurs. Donc tout le monde savait qu'il y avait des classeurs en consultation.

M. MARCIANO indique que la CFTC a également répondu au courrier envoyé. Il demande à M. Bodin pour la troisième fois quand seront affichées les périodes des TM.

M. BODIN répond que cela devrait être affiché, il va donc regarder.

La séance est levée à 13h30.