



CE T.U.T.

PROCES -VERBAL DE LA REUNION DU COMITE D'ENTREPRISE DU 03 MARS 2010

La séance est ouverte à 14H00, fin à 16H00.

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
JOSSIEAUX Patrice

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

Mlle CHARLES Patricia
M. PONTILLON Franck
FERREIRA José
MERLE Jean-Marc
LEAL Eric
BARRADAS Bruno
MALBERT Guy

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

MM. LAGUENY Bernard
BOUARD Franck
TOGNASCO Michel
FERRAND Bernard
PIZZINATO Jacques
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 :

M. GARCIA Patrice
HANNOTEL Jean-Luc
Mlle AGRAFEIL Bernadette

Membre Titulaire SUD
Membre Suppléant SNTU CFDT
Membre Suppléant CGT

ORDRE DU JOUR

1. - Examen du procès verbal de la réunion du 28 Janvier 2010
2. Activité de l'Entreprise
 - Situation de l'Entreprise
3. Vie de l'Entreprise : projets, organisation, fonctionnement
 - Organisation temporaire Point Vente Blagnac Aéroport
 - Roulement des contrôleurs sûreté
 - Informations du Président du C.E.
4. Activités sociales et du Comité d'Entreprise
 - Informations du secrétaire du CE
5. Questions diverses
 - Questions CGT

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.

1. Examen du Procès-verbal de la réunion du 28 janvier 2010.

M. DI PALMA souhaite reformuler son intervention page 9 en remplaçant « Cela génère systématiquement des problèmes et met les personnes dans des situations difficiles. » par « Lorsque ce n'est pas le cas, il y a des problèmes et les personnes se retrouvent dans des situations difficiles pour elles ».

M. DELCOUR apporte une précision page 18, 1^{er} paragraphe, 2^{ème} phrase : « Pour revenir à la sous-traitance, il rappelle qu'actuellement le montant est de l'ordre de 2% ». Ils n'ont pas un objectif stratégique et parfois ce montant peut varier à la baisse ou à la hausse.

Il soumet ensuite au vote ce procès-verbal sous réserve de ces deux remarques : ce procès-verbal est adopté.

2. Activité de l'Entreprise.

Situation de l'Entreprise

M. SOUYRIS présente l'activité du mois de janvier 2010. La production kilométrique Bus est de 1 554 719 KC pour une programmation à 1 627 126 KC, soit -4,4%. La navette aéroport a réalisé 28019 KC. Les kilomètres totaux Bus roulés en janvier sont de 1 873 882. Il y a 8123 courses perdues en janvier dont 7169 pour cas de force majeure.

M. LAGUENY demande à quoi correspondent les absences.

M. SOUYRIS répond qu'il s'agit de courses perdues du fait du non remplacement de l'absence d'une personne à la prise de service.

Le taux d'accident aux 100 000 Kms est de 6,56 en janvier 2010 pour 7,38 en janvier 2009. C'est un bon mois mais il est difficile de dire s'il y a une cause particulière à ce niveau de performance.

La production kilométrique de la ligne A est de 360 962 KC avec un écart non significatif de +0,9% par rapport au budget.

M. DELPERIER demande si tous les mois de janvier sont meilleurs.

M. SOUYRIS répond que janvier comporte 31 jours, il y a donc un effet de calendrier et il y a ensuite un effet de fréquence en injectant un peu plus de rames que prévu. Mais l'écart est de moins de 1%.

La programmation tient compte de prévisions de fréquentation et ensuite il y a un ajustement en fonction des niveaux de fréquentation en temps réel.

M. DELCOUR ajoute que janvier est un mois normal hors vacances.

M. SOUYRIS continue la présentation de l'activité. La production kilométrique de la ligne B est de 384 221 KC, soit +0,4% par rapport au budget.

La disponibilité influence aussi le nombre de kilomètres réalisés. Le taux de disponibilité de la ligne A est de 99,80% en janvier avec 8 incidents arrêt de plus de 4 minutes, celui de la ligne B est de 99,38% avec 6 incidents arrêt de plus de 4 minutes.

Il y a eu 9 119 704 déplacements, soit +7% par rapport à janvier 2009. La navette aéroport a effectué 60 000 déplacements.

Les recettes sont inférieures à celles de janvier 2009 avec 4 196 430€, cela est lié en grande partie à des choix de tarifications qui ont des conséquences sur le niveau des recettes. La navette aéroport a généré un peu moins de 200 000€ de recettes.

Il y a eu 12 660 481 validations, soit +7,8% par rapport à 2009. Il y a une forte augmentation sur les validations Bus. La ligne A réalise 37,3% des validations, la ligne B 32,3% et le Bus 30,3%.

Tisséo compte 2327 salariés au 31 janvier 2010, soit 2302,92 ETP. Il y a eu 14 sorties et 46 entrées dont 29 Conducteurs Receveurs. Il rappelle que l'intégration des salariés de la navette aéroport fait partie de ces chiffres.

Le document concernant l'absentéisme est distribué en séance. S'il y a des questions, elles pourront être posées lors du prochain CE. Le taux est de 6,30% pour 6,27% en janvier 2009.

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

M. DELCOUR propose la venue de MM. Arnal et Bessac pour présenter les points suivants : les élus n'y voient pas d'objection.

Roulement des contrôleurs sûreté.

M. ARNAL rappelle que cette modification fait suite à une augmentation du nombre de contrôleurs qui est passé de 12 à 15 personnes. Les contrôleurs sûreté travaillent en alternance au PC sûreté et sur le terrain. Le roulement est établi sur 15 semaines avec une durée journalière du travail de 7h35 et des repos roulement planifiés. Les contrôleurs sûreté ont un repos variable le dimanche pour couvrir l'absentéisme du week-end.

M. FERRAND demande si c'est la personne du PC sûreté qui va sur le terrain quand il y a un besoin sur le terrain le dimanche.

M. ARNAL répond que le dimanche, c'est le contrôleur terrain qui devient PC.

M. DELCOUR soumet au vote ce point :

Pour : 1 (CGC)
Contre : 0
Abstention : 8 (CGT, SUD, FO)

Sortie de M. Arnal

Organisation temporaire Point Vente Blagnac Aéroport.

M. BESSAC rappelle que le retard de la mise en place du projet global de réorganisation des agences nécessite la création d'une organisation temporaire pour couvrir le point de vente de Blagnac. Initialement, ils avaient prévu de faire tourner tous les agents sur ce point, mais après consultation de la majorité d'entre eux, aucun ne souhaite y être affecté de manière régulière et fréquente. Ils ont donc pris l'option de dédier 4 personnes à la couverture de ce point en alternance avec les autres points de vente. Le roulement présenté est donc sur 4 semaines avec 3 dimanches de repos sur 4 et 1 samedi sur 2 ; ce qui est dans la norme des roulements des AIV et AIC. Ils ont aujourd'hui 3 personnes qui se

remplacent : les 2 anciennes personnes qui travaillaient au point de vente et 1 personne qui est en attente d'affectation au commercial de manière définitive. La 4^{ème} personne est en cours de recrutement en externe.

Ils avaient débattu en CHSCT sur les pauses à insérer dans les équipes. Il y a eu une visite hier de la commission du CHSCT. Les agents préfèrent avoir la liberté d'effectuer la pause quand ils le peuvent ou quand ils le souhaitent. Ils proposent donc de fixer des plages durant lesquelles ils peuvent faire ces pauses à leur initiative.

M. DELPERIER remarque que quand ils peuvent et quand ils veulent ne veut pas dire la même chose.

M. GROS ajoute que s'ils ne peuvent pas, ils ne font pas de pause.

M. BESSAC répond que sur une plage de 45 minutes, il y a toujours un moment où ils peuvent faire la pause.

M. LAGUENY indique que la proposition faite par la CGT lors de la visite du CHSCT consiste à avoir un remplacement systématique des salariés lors de la pause pour éviter de fermer le point de vente. En effet, lors de cette visite, ils ont constaté de visu, qu'il était impossible pour la salariée toute seule de prendre à son initiative une quelconque pause puisque lorsqu'ils sont arrivés, elle n'avait pas pris sa pause et lorsqu'ils sont repartis elle ne l'avait toujours pas prise alors qu'il n'était pas loin de midi. Ce système est obsolète et il faut prendre la décision de remplacer la personne qui ne pourra pas, vu l'afflux de voyageurs et d'usagers, prendre l'initiative de fermer le point de vente. En clair, ces personnes n'auront jamais de pause. Ils demandent donc que ces personnes soient remplacées, à leur demande si elles le souhaitent, sur une période à définir avec elles pour qu'elles aient la possibilité de prendre une pause effective.

M. BESSAC explique qu'il y avait la solution de dire que la pause était fixe de 11h45 à 12h05. Mais à l'aéroport de Blagnac, les arrivées ne sont pas calées à la minute près et il se peut très bien qu'à l'heure de la pause, il y ait 10 clients dans le point de vente. L'agent ne va pas fermer et les mettre dehors. Ils ont donc préféré dire que sur un créneau défini entre 11h30 et 12h15, l'agent peut faire une pause de 20 minutes. Mais il la fera quand il n'y aura personne.

M. DELCOUR propose de changer la formulation par « l'agent doit, pendant le créneau, prendre à sa liberté une pause de 20 minutes. »

M. FERRAND rejoint les propos de M. Lagueny. Entre la théorie et la pratique, ils savent très bien qu'à l'aéroport il y a souvent quelqu'un, ne serait-ce qu'une personne. Ils voient bien ce qui se passe au niveau des points de vente internes à l'entreprise comme Capitole, Marengo ou autre : l'agent rencontre une réelle difficulté quand il est seul pour aller uniquement aux toilettes. Cela déclenche un tollé quand ils mettent un panneau « on revient ». Dire à une personne qu'elle va devoir attendre 20 minutes pour avoir son renseignement, ce n'est pas commercial et c'est source de problème. Il faut trouver une solution sécurisante pour l'employé et commerciale vis-à-vis de la clientèle.

M. TOGNASCO est pour une pause bien programmée ou pour mettre un deuxième vendeur car il y a une affluence de personnes en permanence devant ce kiosque.

M. FERRAND demande où mangent ces agents.

M. BESSAC répond qu'il y a un réduit à l'arrière du point de vente avec un réfrigérateur et un four à micro-ondes.

M. LAGUENY trouve scandaleux de proposer ce placard aux agents.

M. DELCOUR propose donc la rédaction suivante : « Une pause de 20 minutes doit être prise sur le créneau 10h45-11h30 pour les équipes matin et sur le créneau 18h00-18h45 pour les équipes après-midi. »

M. DAYDE demande une étude supplémentaire pour faire chevaucher les équipes du matin et d'après-midi.

M. DELCOUR rappelle qu'ils sont obligés de présenter ce point rapidement en CE pour avis, mais il s'agit ici d'une organisation temporaire.

M. DELPERIER demande si la direction s'engage à tenir compte de l'avis du CHSCT suite à la visite de ce point de vente.

M. DELCOUR répond qu'ils en prendront dans tous les cas connaissance.

M. FERRAND demande combien de temps durera le temporaire. S'agit-il de plusieurs jours ou de plusieurs mois ?

M. BESSAC indique que le point de vente de Blagnac sera intégré dans la mise en place des nouvelles agences commerciales avec le métier de conseiller clientèle, les nouveaux roulements de repos, etc.

M. FERRAND demande quand.

M. DELCOUR précise que la réorganisation de ces points de vente a pris du retard à cause des travaux. A son avis, ce ne sera pas livré en septembre et il serait plutôt prudent en annonçant un délai pour la fin d'année.

M. FERRAND annonce que son organisation syndicale est défavorable à cette organisation temporaire. Il demande la mise en place d'un système temporaire qui permette que le point de vente soit ouvert en permanence pour le confort de la clientèle qui ne doit pas être pénalisée par le fait que des agents ont légitimement le droit d'aller manger, et qui permette également aux agents de se restaurer lors d'une pause comme la loi le prévoit sans être obligés de se gendарmer avec la clientèle.

M. TOGNASCO partage cet avis.

M. DELCOUR soumet ce point au vote :

Pour :	0
Contre :	9
Abstention :	0

M. LAGUENY informe le CE de la visite qu'a effectué le CHSCT. Il a constaté que la mise en service avait été faite un peu dans la précipitation car le confort des salariés n'est pas forcément pris en compte. Il énumère différents points :

- les agents ont l'ouverture de la porte en plein visage, ils sont au froid et aux courants d'air
- il n'y a pas de vestiaire mais un petit local fermé sans fenêtre où se trouve un désordre important et dans lequel les salariés peuvent tout juste de réfugier 5 minutes
- sous le comptoir de service, les installations électriques traînent au sol, il y a des câbles et des prises partout.

Il pense être dans une entreprise de service public un peu sérieuse et ces détails pourraient être évités. Il ajoute qu'il y a d'énormes progrès à faire pour la signalétique usagers et notamment pour le positionnement de l'autobus très éloigné du point de vente, ce qui est un handicap au développement du transport.

M. DELCOUR dit que l'avis CHSCT va leur être transmis mais sans attendre, il demande à M. Bessac de s'occuper des installations électriques avec les services à l'entreprise.

Sortie de M. Bessac.

Informations du président.

1/ Actuellement, les discussions avancent sur la question de la séparation EPIC et SPA et cela accapare beaucoup la direction. Ils proposent de soumettre pour avis au CE du 26 mars prochain la nouvelle organisation, puisque la mise en exploitation est prévue au 01 avril.

Les premiers conseils d'administration se sont tenus avec la préparation administrative de Tisséo Régie. Le premier a permis en particulier l'élection du bureau et le deuxième concernait en particulier le transfert vers l'EPIC des marchés publics initialement gérés au SMTC.

M. DELPERIER ajoute qu'ils ont abordé l'importance de l'information des salariés par un courrier joint à la feuille de paye, sur la reprise des contrats de travail, des accords d'entreprise, etc., pour qu'il n'y ait ni doute ni inquiétude dans l'esprit des gens.

M. SOUYRIS indique qu'il y aura très certainement un envoi séparé qui se fera entre le 25 et le 31 mars.

M. DELCOUR dit que cela mérite effectivement un courrier séparé à l'ensemble des personnels, courrier qui souligne bien que cela ne met en cause aucun des avantages ni aucun des acquis contractualisés que les salariés peuvent avoir au sein l'entreprise. Le prochain CA de l'EPIC est fixé au 29 mars pour une dernière mise au point avant la mise en exploitation.

M. DELPERIER profite du fait qu'ils vont entrer dans une nouvelle entreprise avec un nouveau président pour demander la remise à plat de tous les retards DRC. SUD souhaite, par une amnistie présidentielle, que tout le monde reparte à zéro sans retard DRC au moment d'intégrer cette nouvelle entreprise. Il rappelle qu'ils sont contre les critères et les retards mais il y a une volonté ferme de la direction et ils sont en conflit sur ce point. Néanmoins, repartir à zéro ne change pas l'accord d'entreprise et n'a pas d'autre conséquence. Une personne qui a 25 ans d'ancienneté et qui traîne une valise de retard est complètement découragée car elle ne peut plus se remettre dans le flot. Ce serait bien de repartir du bon pied dans la nouvelle entreprise pour que tout le monde aille dans le bon sens.

M. DELCOUR transmettra cette demande au président.

M. TOGNASCO demande si des gens qui ont 30 ans d'ancienneté n'ont pas eu le 220 à ce jour.

M. DELCOUR indique qu'il a noté la question et qu'ils y répondront une prochaine fois.

M. DAYDE indique que la CGT a toujours combattu les critères qu'ils considèrent comme illégaux puisque ce sont des critères qui portent atteinte aux libertés individuelles et au droit de grève. De plus, ces critères pénalisent les salariés en maladie. Ils mènent une action en justice pour que le tribunal se prononce sur ce point. La décision a été rendue le mois dernier et ils attendent de savoir si l'entreprise fera appel de cette décision avant de pouvoir publier dans l'entreprise les résultats prononcés par le TGI. Il rejoint entièrement la demande de M. Delperier car il trouve anormal que les éventuels arrêts maladie liés à l'arrivée d'un enfant dans une famille par exemple pénalisent le DRC d'une traminote. Il serait bon aujourd'hui de remettre ces retards DRC à plat.

4. Activités sociales et du Comité d'Entreprise.

Informations du secrétaire du CE.

1/ La cotisation patronale n'a pas été versée en février, le secrétaire en a fait part à M. Souyris. Comme les chèques vacances doivent être commandés à cette période et que cela représente une somme importante, ce retard de versement entraîne un décalage dans la distribution des chèques vacances qui ne pourra s'effectuer que courant avril si la question est réglée rapidement.

M. SOUYRIS indique qu'il va se rapprocher des services comptables pour voir s'il y a eu un souci technique soit en interne, soit à la paierie. Il faut connaître les raisons et il faut surtout accélérer le règlement de cette question.

2/ M. GROS demande que le CE puisse avoir un accès direct à intranet pour donner quelques informations aux salariés.

M. LEAL précise qu'il s'agirait d'une page ouverte qui serait gérée par le CE.

M. DELCOUR transmettra cette demande au service STI.

M. SOUYRIS dit qu'aujourd'hui, il existe un lien sur intranet qui renvoie sur le site Internet du CE.

M. GROS dit que c'est possible depuis les bureaux mais pas depuis les bornes intranet accessibles aux conducteurs.

M. SOUYRIS dit qu'ils peuvent peut-être régler cette question techniquement mais il ne voit pas l'intérêt pour le CE qui a développé son site Internet de gérer la même information sur 2 zones différentes. L'important pour un salarié est de pouvoir aller facilement sur le site du CE.

M. LEAL est d'accord dans l'absolu mais s'ils ouvrent les bornes sur Internet, les gens vont surfer sur le site et dans les salles conducteurs, les agents ne pourront plus aller consulter leurs équipes ou autre. S'il s'agit simplement d'une page avec quelques infos ponctuelles du moment, ce sera différent. Cela n'a pas la prétention de dupliquer le site du CE.

M. DELCOUR a noté la question.

5. Questions diverses.

Question CGT

1/ La CGT demande pourquoi le CE n'a pas été informé des résultats d'appel d'offre concernant l'attribution par lots pour la Sécurité du Métro A et B.

M. DELCOUR répond que cela n'entre pas dans les compétences du CE d'être destinataire de l'ensemble des résultats d'attribution des marchés. Ils ne leur rendent pas forcément compte de l'attribution de l'ensemble des marchés publics, que ce soit des chiffons, des écrous ou de la construction des SMAT.

M. LAGUENY précise qu'il ne s'agit pas ici de boulons ou de vis mais de personnels. Il informe qu'au 27 février 2010, aucun agent n'était encore contacté, ni par Deigen France, ni par Torann Security pour la reprise des contrats de travail. C'est déplorable. Tisséo SMTC a choisi 2 prestataires de services sous-traitants qui sont au-dessous de tout socialement. Des salariés sont depuis 2 mois dans la nature, sans travail et ne savent pas ce qu'ils vont devenir. Ils demandent leur intégration immédiate dans la régie.

2/ La CGT demande l'arrêt à la sous-traitance et revendique l'embauche immédiate des salariés des TAD et des salariés qui assurent la Sécurité Métro.

M. LAGUENY regarde les choses de près avec les instances départementales et locales. Ils ne sont pas certains que l'entreprise trouve un quelconque intérêt, qu'il soit financier ou qualitatif, de faire appel à des entreprises de sous-traitance, notamment pour les TAD. Il y a même un élu du SMTC qui a interpellé l'ancien président sur la qualité des entreprises des TAD. Il y a en effet confusion au niveau de la direction de ces multiples entreprises où les mêmes noms reviennent parfois en tant que président parfois en tant que directeur général suivant les entreprises. Ils font la démonstration avec la sécurité métro qu'ils font appel à des entreprises qui certes légalement amènent les preuves de leur compétence mais qui dans la pratique les obligent à faire des bons de commande pour assurer la surveillance métro. Ils feraient sans doute plus d'économies en terme de formation, de qualité de service et de relationnel avec des agents Tisséo. Il s'est laissé dire qu'une des difficultés qui empêchait l'intégration de ces personnels serait le fait que certains pourraient avoir l'ambition d'évoluer socialement à l'intérieur de la régie. Il espère que ce ne sont pas les paroles de la direction, car il trouve ces propos scandaleux.

M. DELCOUR pense qu'il s'agit plutôt d'une saisine de la direction sur l'ensemble de la sous-traitance. Il y a en effet la sous-traitance sur les personnels de service et de ménage, la sous-traitance BVA, etc. La direction considère qu'ils ne peuvent pas embrasser tous les métiers, dans tous les secteurs et selon tous les rythmes avec des pics d'activité ponctuels ou autre. Aujourd'hui, la sous-traitance s'établit autour de 2%. Il aimerait faire un parangonnage ou cueillette de renseignements pour leur

montrer vraiment que leur entreprise ne sous-traite pas beaucoup par rapport à leurs collègues de l'UTP.

Il entend la position de la CGT qui ne veut aucune sous-traitance et notamment pas pour les services importants cités ici. Mais ils ne peuvent pas partir sur le 9 à 22 places avec une centrale de réservation alors qu'ils sont eux-mêmes en forte croissance et en mutation avec une forte progression de l'offre de services. Ils ne peuvent pas tout absorber. Ensuite, le produit TAD n'est pas tout à fait leur cœur de métier ; c'est une organisation différente avec des véhicules différents, des ramifications, etc. Le dernier argument des élus est celui du coût : investissement compris le kilomètre est à 2,40€ alors qu'avec les véhicules Tisséo, hors investissement, le kilomètre est à 4,70€.

M. LAGUENY objecte que ce coût est au détriment des salariés la plupart du temps.

M. DELCOUR indique qu'il fera passer au prochain CE les chiffres de l'UTP concernant leur réseau : ils sont le premier réseau de France par sa superficie qui est de 900 Km². A moyens identiques, et population identique, ils ont un territoire qui est 2 fois voire 3 fois supérieur à celui de Nantes ou de Lille. C'est un vrai problème pour les élus.

M. LAGUENY remarque que les TAD deviennent des lignes régulières, il suffit de regarder à Labège, Balma ou ailleurs, avec des arrêts et des véhicules 20 places. Ensuite, pour la sécurité métro, il rappelle que la Convention Collective des transports urbains de voyageurs prévoit les métiers d'agent de station fixe et itinérant. Ce sont aussi des personnels qui sont au contact de l'utilisateur et qui doivent représenter l'entreprise. Il rappelle que ces entreprises de sous-traitance, depuis la Brink's jusqu'à celles d'aujourd'hui, sont en déficit de formation et que les agents ont beaucoup de mérite à connaître à brûle pourpoint la tarification, les nouveaux tickets, etc. en autoformation. De plus, socialement, à chaque appel d'offres, c'est une catastrophe pour les salariés. Ils ne peuvent pas continuer comme cela. Aux TAD c'est pareil : pour tenir les cadences et les horaires, les conducteurs sont obligés de conduire de telle manière qu'ils finiront par avoir un accident grave. Il invite le directeur à aller sur les routes de Vigoulet-Auzil ou de Pin-Balma pour voir ce qui se passe. Il faut être cohérent, il y a certes quelques endroits où ils ne seront pas en capacité de faire, mais certaines lignes TAD aujourd'hui sont des lignes régulières.

M. TOGNASCO rejoint ces propos. Dès qu'une ligne devient régulière avec plus de 20 personnes transportées, ce n'est plus du TAD.

M. FERRAND ajoute qu'une ligne TAD est censée ne pas doubler une ligne régulière et ne pas être cadencée.

M. TOGNASCO précise que le 111 tourne avec des autocars et que le 108 tourne avec des bus de plus de 20 places. Il faut se poser des questions comme ils l'ont déjà fait sur la 107. Il rejoint les propos de M. Lagueny : ces navettes portent le logo Tisséo et si le service n'est pas correct, c'est l'entreprise qui en porte les conséquences.

M. BOUARD trouve la situation des agents de sécurité du métro scandaleuse. Ils les ont alerté depuis longtemps sur cette situation. C'est le SMTC qui prépare ces appels d'offres et il trouve anormal de se trouver encore dans cette situation alors qu'ils les ont alerté à de nombreuses reprises. Ils sous-traitent à des entreprises qui sont incapables de respecter une quelconque règle.

M. DELPERIER demande à la direction de les informer sur la situation réelle.

M. DELCOUR répond qu'il n'y a pas eu d'information car ce sont 2 entreprises indépendantes et les règles des marchés publics disposent qu'il ne peut pas intervenir dans la vie de ces 2 entreprises qui ont été adjudicataires et qui vont exécuter ce marché, sous réserve de revoir requalifier le marché par du sous-emploi. Ce serait de la gestion de fait que d'aller se mêler de cela. Ce qui est certain, c'est qu'il y a une procédure entamée par Néo Sécurité, ex filiale de Brink's ou repreneur des agents de Brink's, de réunion du CE pour déterminer le transfert à la suite du fait qu'ils n'ont pas été désignés pour le marché. Cette procédure a été invalidée judiciairement suite à des recours des salariés qui ont considérés, apparemment à raison, que la procédure de réunion du CE n'avait pas été faite dans les règles. Du coup, ils ne savaient pas si cela arrêterait les procédures de transfert des salariés protégés ou toutes les procédures de transfert. Il y a donc eu un laps de temps pour que se réunisse à nouveau un

CE exécutoire la semaine dernière. Les procédures de transfert sont maintenant en cours. Tisséo s'attendait à ce que les marchés soient effectifs au 01 janvier et ils ont donc dû bricoler pour assurer les services d'incendie et de secours en faisant appel à l'entreprise Deigen ou autre pour leur fournir des personnels qualifiés en matière de sécurité. Ils ont aussi fait appel aux services de prévention et de vérification pour faire acte de présence dans les stations mais il y a eu effectivement des recrudescences de Tag et de recours à la fraude.

Ils attendent donc des résultats plus fiables d'ici 1 à 2 jours. Mais suite à la visite de ces salariés, ils ont téléphoné à la préfecture pour alerter l'inspection du travail qui est seule habilitée à contrôler et à s'impliquer lors des opérations de transfert. Cela a été fait et ils ont reçu des écrits de l'inspection du travail qui a été vigilante et qui a bien insisté sur un certain nombre de points.

M. BARRADAS demande si l'entreprise contrôle la fréquentation des TAD.

M. DELCOUR répond qu'il n'y a pas de billettique mais ils contrôlent la fréquentation par sondages.

M. BARRADAS rejoint ce qui a été dit plus haut. En contrôlant davantage, ils verraient que ces TAD sont en fait des lignes régulières avec de grosses fréquentations.

M. DELCOUR explique que lorsqu'ils voient partir les 3 lignes 106 en même temps de Balma, ils peuvent penser qu'ils remplissent mais en fait, le TAD zonal peut se répartir sur 10 endroits différents.

M. BARRADAS est d'accord pour certains TAD mais d'autres devraient déjà être intégrés comme la 108 qui est toujours pleine. Il faut contrôler davantage les fréquentations.

M. DELCOUR répond qu'ils ont la centrale de réservations qui leur fournit aussi une donnée sur la fréquentation. Mais le sujet est intéressant et ils ont demandé un rapport à la direction de la mobilité des transports publics face à l'essor rencontré : ils sont passés à 3 millions de kilomètres en ne transportant toujours que 0,10% des gens. Les coûts ne sont donc plus du tout marginaux. Ce rapport pourra être vu ensemble s'ils le souhaitent.

M. FERRAND rappelle qu'il a alerté il y a plus d'1 an sur le problème du TAD 106. Il avait alors demandé à la direction de vérifier un point important car il y a des navettes qui partent avec plus de voyageurs que la capacité autorisée et il n'était pas persuadé que les gens qui conduisaient ces navettes 106 étaient toutes titulaires du permis transport en commun. Aujourd'hui, le problème est le même et il n'a pas de réponse.

Ensuite, au dernier CE il avait alerté la direction sur les pratiques courantes de commencer tôt le matin et finir tard le soir pour les agents de sous-traitance, ainsi que sur le manque d'habilitation et de formation pour ces agents avant de commencer. Le directeur avait répondu qu'il attendait de voir avec le nouveau prestataire : la situation est la même.

Enfin, il est temps que l'entreprise, même si elle emploie des sous-traitants, regarde de plus près ce qui se passe. Il donne l'exemple de la CNIM qui a repris tout le marché du gros entretien des escalators à un prix défiant toute concurrence mais qui sous-traite à nouveau à une autre entreprise : les agents se retrouvent à travailler seuls la nuit et c'est un problème de sécurité sur lequel doit se pencher l'entreprise.

M. DELCOUR répond qu'une entreprise adjudicataire d'un marché qui prend un sous-traitant pour une partie est obligée de le signaler et de faire agréer le sous-traitant. Il vérifiera donc si la CNIM a fait agréer un sous-traitant.

M. FERRAND ne trouve pas normal ces pratiques de reprise à prix bas au détriment des gens qui feront effectivement le travail. Ils n'ont pas tiré les conséquences du gros accident qui a eu lieu à Jean Jaurès il y a plus d'1 an où une fillette a eu le pied coincé et les marches ont sauté dans tous les sens. Aujourd'hui, il faut que l'entreprise regarde tout cela de plus près.

M. DELCOUR entend bien. Pour la suspicion sur le 106 que certains conducteurs n'auraient pas leur permis, ils emploient un sous-traitant qui est agréé, qui a des qualifications qui sont appliquées par les règlements transports et la loi d'orientation sur les transports intérieurs. Ce sous-traitant risquerait gros mais ce n'est pas à eux de vérifier cela.

M. FERRAND explique que l'autorisation d'opération est retirée au PC par un technicien de chez CNIM, mais pendant qu'une autre personne d'une entreprise sous-traitante fait les réparations, le technicien de chez CNIM va sur un autre chantier ailleurs.

M. DELCOUR retient tous ces signalements.

M. DELPERIER considère qu'il n'y a pas de petite ou de moyenne sous-traitance. Ils sont donc contre toutes les formes de sous-traitance dans l'entreprise et demande un niveau à zéro.

M. DAYDE invite le directeur à aller un peu sur ces lignes TAD. Il verra que ces lignes ont des potelets d'arrêt communs à leurs lignes régulières et s'arrêtent prendre des usagers qui attendent la ligne régulière.

M. LAGUENY indique que sur Balma les navettes concurrencent le 72 et sur Labège elles concurrencent le 80.

M. TOGNASCO indique que les 108 font les mêmes arrêts que le 79 : ils prennent les clients, ils vont plus vite avec un itinéraire qui coupe à travers et ils sont gratuits.

3/ La CGT demande quelle décision a pris le Directeur Général des Services pour l'ensemble des salariés concernant les journées du 9 et 10 janvier 2010.

M. SOUYRIS confirme les dispositions prises qui ont conduit à recaler les choses pour le 09 janvier afin de traiter tous les conducteurs de Langlade et d'Atlanta de manière homogène. Pour les autres jours, ils ont largement échangé ici et dans d'autres instances sur les règles qu'ils appliquent. Ce sont des règles qui respectent le choix du salarié de venir ou de ne pas venir en tenant compte de l'état de la route entre son domicile et son lieu de travail. Ils confirment la compréhension qu'ils ont par rapport à cela mais en même temps, l'entreprise ne peut pas tout assumer et dans ces cas là, la non venue d'un salarié est à la charge du salarié.

M. DAYDE considère ce traitement inégalitaire entre les salariés puisque les agents qui devaient assurer l'ouverture des points de vente le samedi 09 et qui avaient des lieux géographiques très éloignés, plus de 50 Kms, étaient dans l'impossibilité de venir. Mais l'entreprise n'a pas pris les mêmes dispositions pour ces AIC et AIV que pour les conducteurs. Il constate que la décision de la direction est ferme et définitive. C'est dommageable car la prochaine fois qu'il y aura de la neige, ces agents ne vont pas s'embêter et l'entreprise en portera les conséquences. Pour une journée et pour des personnels bien ciblés qui étaient éloignés géographiquement, l'entreprise se pénalise dans des semaines ou mois prochains lors de situations similaires. C'est regrettable mais le retour du CE sera fait à ces agents en leur disant qu'il y a 2 poids, 2 mesures.

M. SOUYRIS répond que le 09 les agents du métro ont travaillé et les agents information vente avaient également du travail. Par contre, ils ont constaté l'impossibilité de faire travailler les conducteurs. Mais ce n'est pas 100% de Tisséo régie qui s'est retrouvé sans travail ce jour là.

M. DAYDE dit qu'il faut se mettre à la place de ces gens là, la direction a parfois tendance à oublier qu'il y a des hommes et des femmes derrière les claviers ou derrière les volants. L'agent information vente qui habite Montauban ne pouvait pas venir assurer l'ouverture à Occitane le 09 à midi. Il n'est pas venu mais contrairement au conducteur qui était dans la même impossibilité, il a eu une journée en moins. Les agents ne le comprennent pas.

M. DELCOUR répond qu'ils iront leur expliquer s'il le faut mais il y a une différence notable entre la situation du salarié qui est pris en charge par l'entreprise parce qu'il n'y a pas le travail à lui donner et la situation du salarié qui avait du travail et qui prend en charge sa journée.

M. DAYDE dit que si la direction décide que les bus doivent sortir les jours de neige, tous les conducteurs auront à leur charge la journée.

M. DELCOUR répond qu'il ne faut pas tout mélanger : un bus peut ou ne peut pas rouler alors que l'ordinateur de l'AIC/AIV fonctionne tous les jours.

M. TOGNASCO demande où sont écrites les règles dont la direction parle.

M. SOUYRIS le renvoie au PV du CE de l'an dernier où ils en ont parlé et au PV des DP.

Autres questions diverses.

1/ M. DELPERIER demande le nombre de signataires sur les accords NAO en cours.

M. SOUYRIS répond que l'accord initial des NAO a été signé par 5 organisations syndicales sur 6. L'avenant à l'accord salarial est ouvert à la signature jusqu'à vendredi, à ce jour il n'a pas recueilli de signature.

2/ M. PIZZINATO a lu sur le PV du CE de décembre que l'entreprise Sacareau qui dispense la formation FCO, prenait en compte le restaurant pour les agents en formation. Ces agents gardent-ils alors le ticket restaurant.

M. SOUYRIS explique que c'est l'entreprise Tisséo qui prend en charge le repas et non pas Sacareau. Il ajoute qu'ils ne peuvent pas indemniser 2 fois le même repas. Donc, quand un agent est en formation, il ne bénéficie pas du ticket restaurant mais du remboursement des frais jusqu'à un montant plafonné. Dans le cas particulier de Sacareau, il y a une convention passée avec un restaurant qui se trouve à côté.

3/ M. BARRADAS demande, en référence à la question de FO plus haut, combien d'agents sont à ce jour au 220 après 23 ans d'ancienneté.

M. SOUYRIS pense qu'ils ont déjà donné l'information en DP.

M. DELPERIER répond que c'était au 210 mais s'ils donnent une information DRC en CE, il faudrait qu'elle soit complète et objective, avec pour chaque échelon, combien de conducteurs arrivent à l'heure, en avance ou en retard.

M. SOUYRIS ne leur promet pas cette information pour la prochaine réunion car le passage en EPIC entraîne quelques tâches supplémentaires à réaliser.

4/ M. GROS demande si des salles sont prévues pour le CE au tramway, salle de distraction et salle de permanence.

M. DELCOUR a vu sur le plan des salles mises de côté mais il n'a pas vu d'affectation pour ces salles. Il vérifiera ce point.

M. DELPERIER dit qu'il faut voir la possibilité de mettre une télé, un billard, un baby-foot, etc.

M. DAYDE ajoute qu'il faut des locaux syndicaux.

M. SOUYRIS indique qu'ils ont déjà répondu sur la question des locaux syndicaux.

M. PIZZINATO dit qu'il y a, au 1^{er} étage, au fond à gauche une grande salle qu'ils ne savent pas encore, selon Colette Royer comment aménager. Il propose, sachant que cette salle est encore en cours de construction, de la faire habilitier pour des formations. Si les formations tramway se déroulaient dans cette salle, cela éviterait de délocaliser certaines formations comme la FCO chez Sacareau.

La séance est levée à 16h00.

