



## SOCIETE KEOLIS DIJON

---

### PROTCOLE D'ACCORD N° 2011/03 RELATIF A L'ADAPTATION DU TEMPS DE TRAVAIL DES CONDUCTEURS RECEVEURS DE KEOLIS DIJON

Entre :

La Société Keolis Dijon, représentée par son Directeur, Monsieur Gilles FARGIER,

D'une part,

Le Syndicat C.G.T., représenté par Monsieur Frédéric PISSOT, délégué syndical,

Le syndicat FO représenté par Messieurs Joaquim BISPO et Cataldo SGARRA, délégués syndicaux,

Le syndicat CFDT, représenté par Monsieur François VANDENBROUCKE, délégué syndical

D'autre part,

*FW*  
*JP*  
*JP*  
*JP*

## PREAMBULE

Dans le cadre de la Délégation de Service Public signée avec le Grand Dijon, Keolis Dijon doit mettre en œuvre, à l'automne 2012, l'exploitation et la maintenance du tramway dans le respect d'objectifs de recettes et de dépenses.

La mise en œuvre du tramway amène à fixer de nouvelles règles d'organisation de travail pour tous les services. Ce projet engendre de nouveaux emplois, l'évolution de certains métiers ainsi que de nouveaux modes de fonctionnement pour lesquels aucune règle n'est prévue à ce jour.

Pour fixer les nouvelles règles en matière d'organisation de travail, la Direction et les Organisations Syndicales ont choisi de négocier dans le cadre d'une révision des accords existants.

Ce présent protocole d'accord porte uniquement sur l'aménagement du temps de travail des conducteurs-receveurs de Keolis Dijon. Il a pour objectif d'adapter les organisations de travail des conducteurs aux nouveaux enjeux de l'entreprise et notamment au tramway, tout en gardant les principes actuels auxquelles les conducteurs sont attachés.

Il est l'opportunité de :

- Proposer le choix entre la conduite « bus » ou la conduite « bus + tram »
- Redéfinir les rythmes de travail

## ARTICLE 1 : CADRE JURIDIQUE

Le présent accord annule et remplace les articles de l'ensemble des accords de l'entreprise portant sur l'aménagement du temps de travail et contraires aux dispositions ci-dessous. En cas de litige portant sur les mêmes thèmes, les modalités de cet accord seront seules valables.

## ARTICLE 2 : CHAMPS D'APPLICATION

Cet accord s'applique à la totalité des conducteurs receveurs de Keolis Dijon qui sont affectés à un roulement de conduite.

## ARTICLE 3 : DECOMPTE DU TEMPS DE TRAVAIL

L'article 5.2 du protocole d'accord n°99/01 en son point 1, l'article 3.1.2 du protocole d'accord n°2000/03 relatif au décompte du temps de travail, ainsi que l'ensemble des dispositions prévues à l'avenant n°1 au protocole d'accord n°99/01 relatif à la réduction du temps de travail sont supprimés et remplacés par les dispositions suivantes.

2  
1  
FP 30  
A

### 3.1. Temps de travail dans l'entreprise

Le temps de travail pour un conducteur à temps plein, conformément à l'accord n°99/01 relatif à la réduction du temps de travail, est de 34.20h hebdomadaire en moyenne (34h12min) soit un temps de travail mensuel de référence lissé de 148.20h.

### 3.2. Le cycle de travail

Le cycle de travail des conducteurs receveurs de Keolis Dijon est de 12 semaines, à l'exception des conducteurs receveurs affectés au roulement R45.

Le cycle de 12 semaines constitue le cadre du décompte du temps de travail. Toutefois, afin d'assurer aux agents de conduite un équilibre sur leur temps de travail moyen à l'intérieur même de ce cycle, les 12 semaines sont construites sur la base de 4 semaines glissantes (soit 4 x 34h12min, hors dimanche). Le cycle est composé de jours de travail, de repos dits « RS » et de repos hebdomadaires (RH). Les dimanches ne sont pas inclus dans le cycle. Toutefois, il est précisé que le nombre de dimanches travaillés par conducteur ne peut excéder 3 par mois, hors fêtes légales, pour un total de 33 dimanches par an soit 260 heures maximum.

Le contingent annuel d'heures supplémentaires est fixé à 220h par salarié.

Le principe de rémunération des éléments variables restent inchangé.

## ARTICLE 4 : MODALITES DE CONSTRUCTION DES ROULEMENTS DE CONDUITE

La mise en place d'un réseau bus + tram au sein de l'agglomération dijonnaise, en complément du réseau de bus actuel, amène l'entreprise à revoir l'ensemble de l'organisation du temps de travail des conducteurs receveurs de Keolis Dijon, et notamment les roulements mis en place dans le cadre des protocoles d'accord n°99/01 relatif à la réduction du temps de travail, n°99/02 relatif au roulement TC5 et son avenant en date du 26 octobre 1999, et n°2005/01 qui formalise en son article 2 la création du roulement TC65.

Ainsi, l'article 5.2 du protocole d'accord n°99/01 en ses points 1, 2 et 3, l'ensemble des annexes du même protocole 99/01, et les articles 2, 4 et 6 du protocole d'accord n°2005/01 sont supprimés et remplacés par les dispositions suivantes.

L'ensemble des roulements institués dans l'entreprise depuis 1999 disparaissent au profit des roulements ci-dessous.

#### 4.1. Les roulements R1 Bus, R1 bus + tram, et R1 bus + tram soirée

Ces roulements sont construits sur la même base.

Le nombre moyen de jours travaillés par semaine sur le cycle est de 4.33 jours, hors dimanche.

La valeur moyenne du temps de travail journalier sur ces trois roulements est de 7h53min32s. Le temps de travail effectif (TTE) de ces services est planifié entre 6h55min et 8h28min, soit sur une semaine planifiée de 4 jours entre 27h40mn et 33h53mn ou sur une semaine planifiée sur 5 jours entre 34h36mn et 42h35mn.

3  
x  
FP  
JD  
A

80% des services sont assurés en continu.

**Ces différents roulements revêtent chacun leur spécificité :**

✓ **Le roulement R1 bus**

Ce roulement est spécifique aux conducteurs qui assurent l'activité bus.

✓ **Le roulement R1 bus + tram**

Ce roulement est spécifique aux conducteurs qui assurent les activités bus et tram.

✓ **Le roulement R1 bus+tram soirée**

Ce roulement est spécifique aux conducteurs qui assurent les activités bus et tram.  
30% des services s'effectuent en journée.

#### 4.2. Les roulements R2 bus et R2 bus+tram

Le roulement R2 bus est spécifique aux conducteurs qui assurent l'activité bus.

Le roulement R2 bus + tram est spécifique aux conducteurs qui assurent les activités bus et tram.

Ces roulements sont construits sur la même base.

Le nombre moyen de jours travaillés par semaine sur le cycle est de 4.33 jours, hors dimanche.

La valeur moyenne du temps de travail journalier sur ce roulement est de 7h53min32s.

Les services semaines hiver (lundi-vendredi) sont planifiés en deux fois entre 06h30 le matin et 19h30 le soir, tout en respectant une amplitude maximum de 12 heures.

#### 4.3. Les roulements R5 bus et R5 bus+tram

Le roulement R5 bus est spécifique aux conducteurs qui assurent l'activité bus.

Le roulement R5 bus+tram est spécifique aux conducteurs qui assurent les activités bus et tram.

Ces roulements sont construits sur la même base.

Le nombre moyen de jours travaillés par semaine sur le cycle est de 5 jours, hors dimanche.

La valeur moyenne du temps de travail journalier est de 6h50min.

80% des services sont assurés en continu.

#### 4.4. Le roulement R45

Ce roulement est spécifique aux conducteurs qui assurent l'activité bus.

Le temps de travail des conducteurs de ce groupe est annualisé.

Le nombre moyen de jours travaillés par semaine est de 4.5 jours.

La valeur moyenne du temps de travail journalier est de 7h36min.

L'ensemble des dispositions de l'accord n°99/02 relatif à certaines conditions de travail de temps complet roulement dit « TC5 » ainsi que son avenant 99/02 conclu en date du 26 octobre 1999, non contraires au présent accord, restent en vigueur et s'appliquent au groupe des R45.

4  
r  
FP  
JB  
C  
FV

Le nombre de conducteurs concernés par le roulement R45 ne pourra dépasser 44 agents dans la grille de roulement.

#### 4.5. Les roulements TPV 32 bus et TPV 32 bus+tram

Le roulement TPV32 bus est spécifique aux conducteurs qui assurent l'activité bus.  
Le roulement TPV32 bus+tram est spécifique aux conducteurs qui assurent les activités bus et tram.

Ces roulements sont construits sur la même base.

Ils s'adressent aux agents en Temps Partiel Volontaire (TPV).

Le temps de travail d'un salarié qui entre dans l'un des deux roulements en temps partiel est de 25 heures hebdomadaires en moyenne sur le cycle.

Le nombre moyen de jours travaillés par semaine sur le cycle est de 3.2 jours.

La valeur moyenne du temps de travail journalier est de 7h48min06s.

Le roulement TPV32 bus est composé exclusivement de services « dispos », 2/3 de ces dispos étant dits « dispos orientés » (service du matin ou d'après-midi).

Le roulement TPV32 bus+tram est composé de services dispos pour les services effectués en activité bus, les services tram étant pour partie affectés afin de garantir le taux de services tram nécessaires au maintien de l'habilitation.

#### 4.6. Mise en place des roulements de conduite

Au moment de leur mise en place, les roulements de base R1 bus et R1 bus+tram intégreront de manière automatique les agents anciennement en TC1, selon l'obtention ou non de l'habilitation tram.

Les roulements R1 bus+tram soirée, R2bus, R2 bus+tram, R5 bus, R5 bus+tram, et TPV 32 bus+tram seront constitués sur la base du volontariat et prioritairement par :

- Les agents dans les grilles existantes correspondantes
- Les agents dans les listes d'attente des grilles existantes correspondantes et dans l'ordre d'inscription
- Les agents par ordre de matricule, du plus petit au plus grand

Les grilles des différents roulements à la date du présent accord sont présentées en annexe. Les parties conviennent de se revoir dans le cas où le positionnement des repos planifiés serait modifié.

### ARTICLE 5 : PRIME FORFAITAIRE DE ROULEMENT DE CONDUITE

La prime forfaitaire de journée continue prévue aux articles 5.4 du protocole d'accord n°99/01 relatif à la réduction du temps de travail, 1.2.1.b du protocole d'accord n°2000/03 relatif au décompte du temps de travail, ainsi qu'à l'article 3 du protocole d'accord n°2005/01 est supprimée.

Elle est remplacée par une prime forfaitaire de roulement de conduite qui compense la variabilité des horaires journaliers des conducteurs et les contraintes spécifiques liées à l'aménagement de leur temps de travail.

5  
FU  
JB  
FD

## 5.1. Montant de la prime forfaitaire de roulement de conduite

La prime forfaitaire de roulement de conduite est attribuée par journée complète de conduite, hors dimanche. Son montant dépend du service effectué et non du roulement dans lequel le conducteur est intégré.

Les conducteurs se verront attribuer une prime équivalente à :

- 24 minutes pour les services des roulements R1 bus, R1 bus + tram, R1 bus + tram de soirée, R2 bus et R2 bus+tram
- 23 minutes pour les services des roulements R5 bus et R5 bus+tram
- 13 minutes pour les services du roulement R45

Les conducteurs en TPV 32 bus ou TPV32 bus+tram (Temps Partiels Volontaires), ainsi que les conducteurs qui travaillent sur des journées de conduite effectuées sur des services « dispo » se verront également attribuer la prime valorisée en fonction du service effectué.

Tout conducteur effectuant un service n'appartenant pas à son roulement se verra attribuer la prime la plus favorable.

## 5.2. Modalité de versement de la prime

La prime forfaitaire de roulement de conduite est par principe donnée sous forme d'une rémunération.

### *a. Principe de versement de la prime « PFR » sous forme de rémunération*

La prime, telle que définie à l'article 5.1 du présent protocole, est créditée dans un compteur jour par jour, le compteur PFR (compteur pour la Prime Forfaitaire de Roulement de conduite), en fonction du service effectué. Elle est rémunérée mensuellement et selon le principe du paiement des éléments variables.

### *b. Dérogation au principe de rémunération de la prime « PFR »*

Toutefois, les conducteurs receveurs dont le cycle de travail est de 12 semaines auront la liberté de transformer cette prime :

- en jours de récupération
- ou en mixant jours de récupération et paiement

#### ➤ Principe d'attribution de la prime sous forme de récupération

Dans ce cadre, les conducteurs-receveurs pourront, en septembre de chaque année, faire le choix de profiter du régime dérogatoire sous forme de récupération pour l'année civile suivante.

Une fois ce choix effectué, l'agent n'aura la faculté de le modifier qu'à partir de septembre de l'année suivante.

La prime sera versée sur le compteur PFR entre janvier et décembre de chaque année.

Au mois d'octobre de l'année d'acquisition, il sera demandé à l'agent de positionner la totalité des jours de récupération qu'il a acquis durant l'année sur l'année suivante, selon les mêmes règles que les congés payés pour les 5 premiers jours soit un positionnement sur une

6  
FP 53  
81

période unique et continue, les jours de récupération restants pouvant être positionnés de manière fractionnée, sous réserve de faisabilité.

Si le salarié décide de ne pas planifier ses récupérations, les heures acquises se cumuleront dans le compteur PFR dans la limite de 400 heures.

Dans ce cadre, l'utilisation de ces heures s'effectuera uniquement sous forme de repos et devra au préalable faire l'objet d'une demande écrite, celle-ci devant être validée par le Responsable d'Exploitation, selon les possibilités de l'entreprise.

Toutefois, en cas de nécessité, l'agent aura la possibilité de demander, annuellement, le paiement de tout ou partie des heures accumulées dans le compteur PFR.

Au-delà du seuil total de 400 heures, la prime « PFR » sera automatiquement rémunérée selon les mêmes modalités qu'à l'article 5.2.a.

La valeur d'une journée de récupération en temps de cette prime est égale à la valeur moyenne du temps de travail journalier du roulement auquel le conducteur est affecté.

Il est rappelé que les congés payés doivent être posés en priorité.

➤ **Principe d'attribution de la prime sous forme mixte de récupération et de paiement**

Dans ce cadre, les conducteurs-receveurs pourront, en septembre de chaque année, faire le choix de profiter du régime dérogatoire sous la forme d'une solution mixant récupération et paiement.

Le nombre de jours qu'il sera possible de récupérer est fixé à 5, jours qui seront à planifier sur chaque année civile par anticipation, au mois d'octobre, simultanément et selon les mêmes règles que les congés payés. Ils pourront aussi être planifiés de manière fractionnée, sous réserve de faisabilité.

Le solde d'heures de la PFR acquises sur l'année civile considérée sera rémunéré en janvier de l'année suivante.

**c. Dispositif transitoire**

A titre transitoire, pour l'année de démarrage du dispositif, et pour les salariés qui ont choisi de bénéficier soit de la prime sous forme de récupération soit de la solution mixte, l'acquisition de la prime s'effectuera entre septembre 2012 et décembre 2013, soit une période de 16 mois au lieu de 12.

Afin de pallier à la période des 16 mois d'acquisition, les agents qui auront choisi le versement de la prime sous forme de récupération auront la possibilité de prendre 5 jours par anticipation sur l'année 2013, jours qui devront être posés en octobre 2012.

Pour les conducteurs-receveurs qui auront choisi la solution mixte, la valeur de la prime qu'ils auront acquise entre septembre et décembre 2012 leur sera rémunérée en janvier 2013.

FV  
S<sup>7</sup> JB  
FP

## ARTICLE 6 : LES TEMPS ANNEXES

Les temps annexes (temps de caisse, temps de prise et de fin de service et temps de trajet), prévus à l'article 5.4 de protocole d'accord n°99/01 relatif à la réduction du temps de travail, restent inchangés.

Les temps annexes ci-dessous sont créés pour les services de conduite tram :

- Aucun temps de caisse
- Temps de prise de service : 20 minutes
- Temps de fin de service : 10 minutes

Il est convenu qu'un point sera fait 6 mois après la mise en service pour valider que les temps annexes créés pour les services de conduite tram sont adaptés.

## ARTICLE 7 : PLANIFICATION DU TEMPS DE TRAVAIL SPECIFIQUE AUX ROULEMENTS BUS + TRAM

### 7.1. Principe de répartition du temps de travail

En mode nominal, à terme, l'objectif de planification et de répartition des services bus et tram sera de 50% bus / 50% tram, en fonction du nombre de conducteurs bus + tram disponibles au sein du roulement.

Il est convenu de faire le point un an après la mise en place effective du service afin d'évaluer les avantages et inconvénients de cette répartition.

### 7.2. Modalités de prise de congés payés

Afin d'assurer un service continu du Tramway, deux grilles de roulements de congés payés, permettant de prioriser les départs, sont mises en place : la grille actuelle continue d'exister pour les conducteurs affectés aux roulements de conduite bus, une nouvelle grille est activée pour les conducteurs affectés aux roulements de conduite bus + tram selon le même fonctionnement.

### 7.3. Réglementation des changements de service entre conducteurs

Tout changement de service doit être étudié et validé au préalable par le planning. L'article 3.4 du protocole d'accord n°2000/03 est applicable aux services bus + tram.

### 7.4. Règles de construction d'un service tram

Le temps maximum d'une pièce sera de 3h45.

Pour chaque service planifié continu, le conducteur-receveur devra disposer d'au moins une pause de 20 minutes entre 2 pièces, quelque soit le nombre de pièces, hors temps de déplacement entre deux lieux de relève.

Handwritten notes and signatures in the bottom right corner, including the number 8, the initials 'FP', 'JB', and a large checkmark.



## ARTICLE 8: APPLICATION DE L'ACCORD

Les dispositions prévues au présent accord s'appliquent à compter du 27 août 2012.  
Il est conclu pour une durée indéterminée.

Le présent accord peut être révisé ou dénoncé dans les conditions prévues aux articles L2261-7 et suivants du Code du Travail.

## ARTICLE 9 : COMMUNICATION ET PUBLICITE DE L'ACCORD

Le présent accord donnera lieu à dépôt selon les conditions prévues aux articles L2231-6 et D2231-2 du Code du Travail, en 2 exemplaires à la DIRECCTE, et en un exemplaire au Conseil des Prud'Hommes de Dijon.

Le présent accord, une fois signé par les parties signataires, sera notifié à l'ensemble des organisations syndicales représentatives dans l'entreprise. Son existence figurera aux emplacements réservés à la communication du personnel.

A Chenôve, le 14 octobre 2011

Le Directeur  
Gilles FARGIER



Le délégué syndical CGT  
Frédéric PISSOT



Les délégués syndicaux FO  
Joaquim BISPO



Cataldo SGARRA



Le délégué syndical CFDT  
François VANDENBROUCKE



R1 BUS							
SEM	lun	mar	mer	jeu	ven	sam	dim
1							
2							
3							
4							
5							
6							
7							
8							
9							
10							
11							
12							
13							
14							
15							
16							
17							
18							
19							
20							
21							
22							
23							
24							
25							
26							
27							
28							
29							
30							
31							
32							
33							
34							
35							
36							
37							
38							
39							
40							
41							
42							
43							
44							
45							
46							
47							
48							
49							
50							
51							
52							
53							
54							
55							
56							
57							
58							
59							
60							

FW JA  
HP  
S  
A

R1 BUS +TRAM							
SEM	lun	mar	mer	ieu	ven	sam	dim
1							
2							
3							
4							
5							
6							
7							
8							
9							
10							
11							
12							
13							
14							
15							
16							
17							
18							
19							
20							
21							
22							
23							
24							
25							
26							
27							
28							
29							
30							
31							
32							
33							
34							
35							
36							
37							
38							
39							
40							
41							
42							
43							
44							
45							
46							
47							
48							
49							
50							
51							
52							
53							
54							
55							
56							
57							
58							
59							
60							

JB  
 FV KP  
 R  
 81

Annexe 3

R2 BUS							
SEM	lun	mar	mer	jeu	ven	sam	dim
1							
2							
3							
4							
5							
6							
7							
8							
9							
10							
11							
12							

JB  
 FW  
 JP  
 JK  
 H

Annexe 4

R2 Bus + Tram							
SEM	lun	mar	mer	jeu	ven	sam	dim
1							
2							
3							
4							
5							
6							
7							
8							
9							
10							
11							
12							

JB  
 FU  
 FP &  
 @

Annexe 5

SOIREES							
SEM	lun	mar	mer	jeu	ven	sam	dim
1							
2							
3							
4							
5							
6							
7							
8							
9							
10							
11							
12							
13							
14							
15							
16							
17							
18							
19							
20							
21							
22							
23							
24							
25							
26							
27							
28							
29							
30							
31							
32							
33							
34							
35							
36							

JB  
 RP  
 PV  
 K  
 G

Annexe 6

R 5 BUS							
SEM	lun	mar	mer	jeu	ven	sam	dim
1							
2							
3							
4							
5							
6							
7							
8							
9							
10							
11							
12							
13							
14							
15							
16							
17							
18							

JB  
 PV  
 AP JC  
 H

Annexe 7

R 5 Bus + Tram							
SEM	lun	mar	mer	jeu	ven	sam	dim
1							
2							
3							
4							
5							
6							
7							
8							

JB  
 FU  
 FP  
 82  
 81



## Annexe 8

R45							
SEM	lun	mar	mer	jeu	ven	sam	dim
1						I	I
2	I	RV					I
3					I		I
4					I	I	I
5	I						I
6				I			I
7		I	RV				I
8					I	I	I
9			I				I
10	RV	I					I
11				RV		I	I
12					I		I
13	I						I
14				I			I
15		I	RV			I	I
16			I				I
17						I	I
18	I	RV					I
19					I		I
20					I	I	I
21	I						I
22				I			I
23		I	I				I
24					RV	I	I
25			I				I
26	RV	I					I
27					RV	I	I
28			I				I
29	I			I			I
30				I			I
31		RV				I	I
32				I			I
33			I	RV			I
34						I	I
35	RV	I					I
36					I		I
37		I	RV				I
38						I	I
39	I			I			I
40			I				I
41					RV	I	I
42				I			I
43		I	I				I
44				I			I

JB  
 FU  
 FPH  
 CH

## Annexe 9

TPV 32 BUS							
SEM	lun	mar	mer	jeu	ven	sam	dim
1				dism	dism	dism	
2	dism	dism	dism				
3				diss	diss	diss	
4	diss	diss	diss				
5			dis	dis	dis	dis	
6	dism	dism	dism				
7				dism	dism	dism	
8	diss	diss	diss				
9				diss	diss	diss	
10	dis	dis	dis	dis			
11				dism	dism	dism	
12	dism	dism	dism				
13				diss	diss	diss	
14	diss	diss	diss				
15			dis	dis	dis	dis	
16	dism	dism	dism				
17				dism	dism	dism	
18	diss	diss	diss				
19				diss	diss	diss	
20	dis	dis	dis	dis			

JB  
 FV  
 FD  
 JZ  
 CH

## Annexe 10

TPV 32 BUS + TRAM							
SEM	lun	mar	mer	jeu	ven	sam	dim
1	I	I	I	dism	dism	dism	I
2	mat T	mat T	mat T	I	I	I	I
3	I	I	I	diss	diss	diss	I
4	apr T	apr T	apr T	I	I	I	I
5	I	I	dis	2 fois T	2 fois T	dis	I
6	dism	dism	dism	I	I	I	I
7	I	I	I	mat T	mat T	mat T	I
8	diss	diss	diss	I	I	I	I
9	I	I	I	apr T	apr T	apr T	I
10	2 fois T	2 fois T	2 fois T	dis	I	I	I

JB  
 FV  
 JP  
 de  
 CH