



SOCIETE KEOLIS DIJON

PROTCOLE D'ACCORD N° 2012/02 RELATIF A L'ORGANISATION ET LA COMPENSATION DES ASTREINTES AU SEIN DU SERVICE MAINTENANCE

Entre :

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

D'une part,

Le Syndicat CGT, 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,

82 13
91

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, en complément de celle des bus, dans le respect d'objectifs stricts de sécurité.

La mise en œuvre du tramway amène à fixer de nouvelles règles d'organisation de travail pour l'ensemble des services de l'entreprise et notamment au sein du service maintenance. Ce projet engendre notamment l'évolution de certains métiers ainsi que de nouveaux modes de fonctionnement pour lesquels aucune règle n'est prévue à ce jour.

Ce présent protocole d'accord porte sur la réglementation et la compensation de l'astreinte au sein du Service Maintenance de Keolis Dijon.

ARTICLE 1 : CADRE JURIDIQUE

Le présent accord est défini dans le respect des règles du code du travail relatives à l'astreinte.

Les dispositions du présent accord sont notamment conformes à l'article L3121-5 du Code du Travail selon lequel « une période d'astreinte s'entend comme une période pendant laquelle le salarié, sans être à la disposition de l'employeur, a l'obligation de demeurer à son domicile ou à proximité afin d'être en mesure d'intervenir pour accomplir un travail au sein de l'entreprise. La durée de cette intervention est considérée comme un temps de travail effectif. »

Il est précisé qu'au vu de la spécificité de l'activité de l'entreprise, les interventions pourront s'effectuer au sein de l'entreprise et sur l'ensemble du périmètre du réseau bus+tramway.

ARTICLE 2 : CHAMPS D'APPLICATION

Cet accord s'applique à l'ensemble des personnels du Service Maintenance amenés à effectuer des astreintes.

ARTICLE 3 : MODALITES D'ORGANISATION DES ASTREINTES

Deux types d'astreintes sont mis en place au sein du Service Maintenance : une astreinte opérationnelle assurée par les mainteneurs bus et tram et les techniciens bus et tram, une astreinte d'encadrement technique assurée par l'encadrement du service.

JE
AL 2
JR

3.1. Modalités d'organisation de l'astreinte opérationnelle

L'astreinte opérationnelle s'applique à l'ensemble des mainteneurs bus et tram et des techniciens bus et tram, quelque soit leur roulement. L'équipe d'astreinte opérationnelle assure les interventions sur le terrain lors de défaillances ayant un impact sur l'exploitation du réseau.

3.1.1. Durée de l'astreinte

L'astreinte opérationnelle est mise en place tout au long de l'année de manière continue.

La durée de l'astreinte est décomposée par semaines complètes, semaines qui démarrent le vendredi à partir de 14 heures pour se terminer le vendredi de la semaine suivante à 14 heures.

3.1.2. Délais de prévenance

La programmation des périodes d'astreinte est portée à la connaissance de chaque salarié concerné, conjointement au planning des congés pour l'année N.

En cas de circonstances exceptionnelles, notamment en cas d'absence de l'agent normalement programmé en astreinte, l'agent remplaçant devra en être informé au moins un jour franc à l'avance, conformément à l'article L3121-8 du Code du Travail.

3.1.3. Organisation de l'astreinte

La mise en place de l'astreinte est basée sur le principe de complémentarité entre les pôles maintenance bus et maintenance tramway. Un mainteneur pour chacun des pôles assure l'astreinte sur une même période.

Les agents d'astreinte seront affectés prioritairement, sur le planning théorique annuel, à des roulements de soirée.

Ces astreintes seront programmées après positionnement des congés payés sur le planning théorique.

Elles pourront faire l'objet d'échanges dans le respect des temps de repos et sous réserve de validation de la hiérarchie.

Chacun des mainteneurs ou techniciens sera appelé par l'astreinte d'encadrement technique pour intervention.

3.1.4. Conditions d'exécution de l'astreinte

Pour pouvoir intégrer le roulement d'astreintes, les mainteneurs et techniciens bus devront remplir les conditions suivantes :

- Etre en possession du permis B valide
- Etre titulaire du permis C valide

← JB
81 3

- Etre titulaire du permis D, valide
- Avoir un an d'expérience en maintenance sur les bus

Pour pouvoir intégrer le roulement d'astreintes, les mainteneurs et techniciens tramway devront remplir les conditions suivantes :

- Etre en possession du permis B valide
- Etre titulaire du permis C, valide
- Etre détenteur de l'habilitation conduite Tramway dans l'enceinte du CEM
- Etre détenteur de l'autorisation de conduite du véhicule rail/route

3.2. Modalités d'organisation de l'astreinte d'encadrement technique

L'astreinte d'encadrement technique est sollicitée lors de défaillances ayant un impact sur l'exploitation du réseau.

Elle est tenue par l'encadrement du Service Maintenance. Elle dirige et coordonne les missions confiées à l'astreinte opérationnelle.

3.2.1. Durée de l'astreinte et délais de prévenance

Les conditions de durée de l'astreinte et des délais de prévenance sont identiques à celles prévues aux articles 3.1.1 et 3.1.2 du présent accord.

3.2.2. Organisation de l'astreinte d'encadrement technique

L'astreinte d'encadrement technique est assurée par un encadrant du Service Maintenance.

De manière générale, l'assistance d'encadrement dirige l'astreinte opérationnelle par téléphone.

Si l'assistance d'encadrement technique nécessite un déplacement, le temps d'intervention sera alors comptabilisé comme défini à l'article 4.

ARTICLE 4 : COMPENSATION DE L'ASTREINTE

Le présent article annule et remplace l'alinéa 3 de l'article 8 du protocole d'accord 2005/01 relatif à l'indemnisation d'éventuels dépannages de nuit.

4.1. Compensation de l'astreinte

En contrepartie de l'astreinte, les salariés concernés bénéficient d'une prime forfaitaire de 260 € bruts, à condition d'effectuer une semaine complète d'astreinte.

 JB
4

En cas d'absence, la prime forfaitaire sera proratisée en fonction du nombre de jours d'astreinte effectués dans la semaine (soit $260 / 7 * \text{nb de jours d'astreinte effectués}$).

Le salarié remplaçant se verra attribuer une prime selon le même calcul.

La compensation de l'astreinte sera indexée chaque année au 1^{er} juillet sur la base de l'évolution de la valeur du point entre le 1^{er} août N-1 et le 1^{er} juillet N.

4.2. Temps d'intervention

4.2.1. Temps de Travail Effectif

Le temps d'intervention pendant l'astreinte est considéré comme du temps de travail effectif. Il est ainsi rémunéré comme tel et majoré selon les règles appliquées aux heures normalement intégrées dans le roulement (majoration de nuit, dimanche, éventuelles heures supplémentaires, ...).

Après toute intervention, il est prévu un point entre le salarié concerné et le responsable hiérarchique afin de s'assurer du respect des durées journalières et hebdomadaires de travail et des temps de repos prévus par les dispositions législatives et conventionnelles en vigueur.

Conformément à l'article R3121-1 du Code du Travail, un document récapitulatif du nombre d'heures d'astreinte effectuées dans le mois ainsi que la compensation correspondante sera remis au salarié mensuellement. L'inspecteur du travail sera informé dans les cas et conditions prévus par les articles R.3172-6 et D.3131-5 du Code du Travail.

Le temps d'intervention est décompté à partir de l'appel commandant l'intervention.

4.2.2. Temps de déplacement


Le temps d'intervention étant décompté à partir de l'appel téléphonique commandant l'intervention, le temps de trajet aller entre le domicile et l'entreprise est considéré comme temps de travail effectif. Les mêmes conditions de rémunérations s'y appliquent.

Le temps de trajet retour est compensé forfaitairement à hauteur d'une demi-heure rémunérée.

4.2.3. Indemnisation des frais kilométriques

L'utilisation du véhicule personnel par l'agent d'astreinte pour le trajet domicile/entreprise fera l'objet d'une indemnisation kilométrique pour l'aller/retour à partir du lieu de résidence connu par l'entreprise.

Le calcul de l'indemnisation s'effectuera en fonction de la puissance fiscale du véhicule du salarié et du nombre de kilomètres réels existants entre le domicile et le lieu de travail sur la base du barème des indemnités kilométriques diffusé annuellement par l'administration fiscale. La distance sera évaluée via le site internet Via Michelin et sur lequel est retenue la distance la plus courte proposée. La puissance fiscale du véhicule retenue sera celle indiquée sur la carte grise du véhicule personnel de l'agent.

 JB
5

ARTICLE 5: APPLICATION DE L'ACCORD

Les dispositions prévues au présent accord s'appliquent à compter du 27 juillet 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 6 : 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 6 juin 2012

Le Directeur
Gilles FARGIER



Le délégué syndical CGT
Frédéric PISSOT



Les délégués syndicaux FO
Joaquim BISPO Cataldo SGARRA



Le délégué syndical CFTD
François VANDENBROUCKE