

SIGNATURE D'UN ACCORD ENTRE LA DIRECTION ET LE SYNDICAT - FICHE TECHNIQUE -

Le dispositif concerne, in fine, des dispositions dont certaines sont propres à l'organisation du travail d'une société de transport en commun comme la C.A.M. :

- Des dispositions concernant le planning général des chauffeurs ont été clarifiées : réaffirmation du principe d'une rotation générale (sous réserve du vote de cette disposition par une majorité du personnel), mise en œuvre de services continus et sans coupure.
- De la même manière, les règles relatives aux périodes de conduite des chauffeurs ont été affinées et précisées :
 - temps minimum et maximum de conduite dans la journée,
 - principe de consultation préalable des délégués du personnel en cas de changement des horaires,
 - ajustement du temps nécessaire pour parcourir dans de bonnes conditions le trajet de chaque ligne. Dans ce cas, le principe d'une remontée périodique des informations de terrain a été retenu ainsi que celui de la création d'horaires saisonniers pour tenir compte des situations différentes de trafic au cours de l'année. Le dispositif retenu confère finalement plus de souplesse et d'agilité pour tenir compte des évolutions de l'environnement de conduite des chauffeurs, tout en garantissant le confort et la sécurité des voyageurs.
- La Convention Collective prévoit que si le service d'un chauffeur lui impose de prendre une pause repas en dehors d'une certaine plage horaire, il bénéficie d'une Prime de Repas Décalé. Les conditions d'application de cette Prime de Repas Décalé ont été longuement débattues et une solution consensuelle a été trouvée pour dépasser ce problème. Dans un premier temps, les conditions d'application de la Prime de Repas Décalé ont été précisées afin d'éviter toute difficulté ultérieure d'interprétation de ce dispositif. De plus, une Indemnité Forfaitaire de Déjeuner a été créée pour bénéficier à tout le personnel (hors cadres). Cela revient à octroyer une participation aux frais de repas pour tous les services qui se terminent pendant les horaires de repas (entre 11h30 et 14h), ou qui les chevauchent.
- Enfin l'accord concerne l'organisation des week-ends. En effet, les chauffeurs de bus travaillent 6 jours sur 7. Toutefois, l'organisation du temps de travail permet de leur faire bénéficier d'environ un week-end par mois en moyenne. La difficulté de cette situation est que ces week-ends ne sont pas prévisibles, ce qui n'est pas neutre en termes d'organisation de la vie de famille des chauffeurs. Une revendication forte concernait donc l'octroi d'un week-end par mois programmé, c'est-à-dire connu longuement à l'avance. Il n'a pas été possible de répondre totalement à cette demande, mais le dispositif de l'accord améliore la situation en permettant par année :
 - 11 week-ends programmés incluant ceux des congés annuels au lieu de 9 ;
 - 2 jours de récupération programmés comme suit, créant ainsi deux journées consécutives de repos, ce qui est plus avantageux :
 - le premier un vendredi, accolé à un repos le samedi
 - le deuxième un lundi accolé à un repos le dimanche
