
MUNICIPALITE

REPONSE

de la Municipalité à l'interpellation des groupes Les Verts, Socialiste et Fourmi Rouge relative au "Projet CAP-35 aux tl : vers une dégradation des conditions de travail et une baisse des prestations à la population ?"

Renens, le 24 avril 2012

AU CONSEIL COMMUNAL DE R E N E N S,

Madame la Présidente,
Mesdames, Messieurs,

Lors de la séance du Conseil communal du 29 mars 2012, les groupes Les Verts, Socialiste et Fourmi Rouge ont déposé une interpellation concernant le "Projet CAP-35 aux tl : vers une dégradation des conditions de travail et une baisse des prestations à la population ?".

En introduction, nous rappelons ci-après la réponse préalable que Mme la Syndique a donnée directement en séance :

Nous transmettrons toutes vos questions précises de votre interpellation à la Direction des tl. Mais dans un premier temps, je peux déjà vous répondre que nous avons eu ce débat lors du Comité de Direction des tl, sur l'ensemble des propositions internes d'économies des tl qui nous ont été soumises. J'avais moi-même je crois interpellé la Direction sur son premier projet, qui était une réduction encore plus massive du nombre de conducteurs remplaçants (de 14 à 4). Même si ce sont des mesures opérationnelles qui relèvent de la Direction, ce sont en même temps des mesures fortes qui avaient provoqué la réaction des syndicats. Suite à cette discussion au Comité de Direction, cette diminution a été réduite, soit de 14 à 8. Je ne suis pas au courant si les négociations sont terminées et le projet finalisé. La Direction des tl nous avait assuré que le nombre de conducteurs remplaçants n'était pas utilisé, ce qui permettait cette réduction. Mais votre inquiétude est légitime et vous posez un certain nombre d'autres questions que nous allons transmettre aux tl.

En date du 4 avril 2012, les tl nous ont communiqué leur réponse à cette interpellation, à savoir :

Situation initiale

Les tl mettent actuellement en œuvre un Plan d'entreprise ambitieux pour la période 2010 – 2013. Celui-ci doit permettre une amélioration quantitative sensible de l'offre, en particulier dans l'Ouest lausannois, sans attendre l'échéance 2018 de la mise en service des premiers Axes Forts. Le Conseil d'administration s'est fixé l'objectif de maintenir le taux de couverture des charges par les produits des transports à 35% à cette échéance.

Il est réjouissant de constater que le nombre de voyageurs attendu en 2013 sera certainement supérieur à la prévision d'augmentation de 16%, le seuil de plus de 100 millions de voyageurs transportés par an sera franchi. Par contre, l'augmentation des recettes de transport n'a malheureusement pas suivi dans les mêmes proportions suite à une plus grande utilisation de nos services par la clientèle abonnée. Ce phénomène nouveau entraînera une diminution du taux de couverture et donc une augmentation de la participation financière annuelle des collectivités de CHF 30.1 millions au lieu des CHF 22 millions annuels prévus dans le Plan. Pour mémoire, l'indemnité d'exploitation des tl s'est élevée à CHF 137 millions en 2010.

Pour faire face à cette situation, le Conseil d'administration des tl, dans sa séance du 27 juin 2011, a mandaté la Direction pour mettre en œuvre le projet « cap35 » visant le maintien de l'objectif de taux couverture de 35% à l'horizon 2013. Il a par ailleurs demandé de lui soumettre toutes les mesures qui pourraient avoir un fort impact pour la clientèle et le personnel.

Le Projet cap35

La Direction a constitué 17 groupes de travail pour évaluer des pistes d'augmentation de l'efficacité de l'entreprise au-delà de l'amélioration continue usuelle. D'ici à 2013, 125 mesures à mettre en œuvre ont été identifiées, en agissant sur les 3 leviers :

- *Recherche de nouvelles recettes hors transport*
- *Revisite du rapport coût/bénéfice des prestations de transport actuelles et planifiées*
- *Recherche de nouvelles mesures d'augmentation de la productivité.*

Une des mesures proposées consiste à diminuer la fonction de « réserve » à laquelle sont affectés des conducteurs.

Le projet de diminution des réserves de conducteurs

Pour assurer un bon niveau de qualité de service, les tl disposent d'une réserve de conducteurs. Elle est constituée de 14 UTC sur un effectif global de 565 UTC à fin 2011. L'ensemble des conducteurs se partage les services de réserve tout au long de l'année selon leur choix ATT.

Cette réserve permet de pallier une absence de dernière minute, qu'elle soit liée à une perturbation d'exploitation ou à l'absence d'un conducteur pour raison de maladie ou pour une demande de congé urgente. Dans ce cas, le conducteur s'annonce auprès du Centre d'organisation du travail ou très souvent, directement auprès du poste central de régulation. Aucune justification n'est demandée pour les absences de moins de 5 jours.

A aucun moment le conducteur est invité à venir travailler alors qu'il ne se sent pas en état de conduire et il en sera de même dans le futur. Le conducteur est responsable de la sécurité de conduite du véhicule et, à ce titre, c'est à lui seul de juger s'il est en état de conduire. C'est d'ailleurs très certainement pour cette raison que le taux d'absentéisme des conducteurs est supérieur à celui des autres collaborateurs tl, ce qui est parfaitement admis par l'entreprise. Nous ne partageons pas l'appréciation du SEV selon laquelle «une partie du personnel préfère aujourd'hui conduire en état de maladie, plutôt que de devoir justifier son absence auprès de la Direction ».

Les premières réflexions de faisabilité montrent qu'il est envisageable, moyennant un certain nombre de mesures, de réduire l'effectif de réserve à 4 conducteurs. Ceci permettrait une diminution de coûts annuels de CHF 1.0 million. Globalement, il ne s'agit pas d'une diminution de postes de travail de conducteurs, sachant que les augmentations d'offre prévue jusqu'en 2013 génèrent des dizaines de postes de conducteurs supplémentaires.

Les mesures à prendre consistent à :

- Etre informé le plus tôt possible des absences, les absences urgentes au jour J restant toujours possibles à demander*
- Mieux gérer la réserve roulante des véhicules*
- Optimiser les mesures de régulation en intervalle des véhicules.*

En conséquence, il va être demandé aux conducteurs de s'annoncer plus tôt dans la mesure du possible, lorsqu'ils considèrent qu'ils ne pourront pas conduire.

Aujourd'hui déjà, les tl fonctionnent avec une réserve roulante. Cela consiste à absorber une perturbation par le réseau lui-même, en réaffectant temporairement un ou plusieurs véhicules sur une autre ligne. Cela permet d'être efficient en termes de coûts, et d'être beaucoup plus réactif en cas de besoin. C'est de cette manière qu'en cas de dérangement sur le m2, les tl sont en mesure de mettre en place un service de substitution (métrobus) sur le m2 en 20 min. environ.

Affecter un véhicule sur une nouvelle ligne signifie qu'il faut réguler en intervalle la ligne d'où il a été retiré. Grâce à un Centre de gestion du trafic moderne et à son personnel très qualifié, la régulation par intervalle est devenue chose commune ces dernières années. La clientèle, de son côté, considère que la ponctualité/régularité a augmenté durant la même période.

Mise en œuvre du projet de réduction des réserves

Le Conseil d'administration a validé le lancement du projet de diminution des réserves avec une première phase de réduction de l'équivalent de 5 conducteurs (de 14 à 9), dès juillet 2012. Un rapport d'expérience et une proposition pour la suite sera proposée par la Direction au Conseil d'administration, en automne 2012.

La Commission du personnel a été consultée et la Direction souhaite qu'elle participe à la mise en œuvre du projet. En tout état de cause, les retours des conducteurs seront analysés et pris en compte pour la suite du projet.

Quant à la clientèle, nous surveillerons de très près ses réactions. A noter que, grâce à notre système de suivi de la Qualité du Service Rendu (QSR), nous suivons trimestriellement l'appréciation des clients quant à la régularité et à la ponctualité de nos services.

Un suivi quotidien de l'utilisation des réserves sera également mis en place, de même que seront mis en place des formulaires de retour d'expérience pour les conducteurs, dès la première phase. Enfin, il est à signaler que les tl engagent et forment chaque mois de nouveaux conducteurs (environ 6 par mois) et que l'effectif est donc régulé mensuellement. Si, contre toute attente, une détérioration importante de la situation pour les conducteurs ou pour la clientèle devait survenir, l'entreprise pourrait réagir et corriger rapidement.

Santé au travail

L'interpellation se réfère à « une enquête sur la santé au travail aux tl réalisée en 2011 ». Nous ne connaissons pas d'enquête spécifique aux tl sur ce sujet.

Réponse aux questions

1. La Municipalité confirme-t-elle que la direction des tl souhaite réduire le nombre de conducteurs dits de "réserve ?" Combien d'unités de travail seraient maintenues après la réforme ?

Les tl ont l'intention de diminuer l'effectif de réserve des conducteurs. Une première réduction équivalente à 5 postes est prévue dès juillet 2012. Au vu de l'augmentation de l'offre planifiée, l'effectif global des conducteurs continuera cependant d'augmenter.

2. Quel est le taux d'occupation des 14 employés travaillant aujourd'hui en réserve ? La Direction des tl estime-t-elle disposer actuellement de personnel surnuméraire ?

La réserve est utilisée en moyenne sur l'année à 60%. Elle peut être mobilisée entièrement dans certaines situations. Il n'y a pas de collaborateurs spécifiquement dédiés à la réserve. Les tl ne disposent pas d'effectifs surnuméraires ; par contre, ils recherchent à améliorer leur efficacité en perfectionnant leurs fonctionnements.

3. Est-il exact qu'en cas de réduction du personnel dit de "réserve", des véhicules en panne ne pourraient plus être remplacés et seraient ainsi supprimés de l'horaire, avec ce que cela implique de dégradation de la qualité des prestations à la population ?

Oui, certains véhicules pourraient ne pas être remplacés, comme c'est le cas déjà aujourd'hui dans certaines circonstances. La dégradation du service est alors difficile à percevoir pour le client. Sur les grandes lignes d'où ces véhicules sont retirés, la cadence peut passer momentanément de 7 min à au maximum 8 min 30. L'expérience nous a montré jusqu'ici que les clients ne perçoivent pas ce type de dégradation d'autant que l'outil d'informations voyageurs permet une remise à jour en temps réel des horaires pour nos voyageurs (internet, bornes d'information dynamique, applications Smartphone, ...).

4. En cas d'accident impliquant un chauffeur inapte à travailler au sens de la LCR et de l'OCR, quelle serait la part de responsabilité respectivement du conducteur et de l'employeur ?

En cas d'accident impliquant un conducteur inapte, c'est ce dernier qui est responsable conformément à la loi. C'est pour cette raison que l'entreprise laisse à chacun des conducteurs le soin d'apprécier s'il est en état de conduire. C'est dans cet esprit que l'entreprise considère que le taux d'absentéisme supérieur des conducteurs par rapport aux autres collaborateurs est normal.

Conclusion de la Municipalité

Comme Mme la Syndique l'avait relevé dans sa première réponse, la diminution des conducteurs de réserve a fait l'objet de discussions aux tl, non seulement par les syndicats, mais aussi au niveau des instances décisionnelles et politiques. La solution qui sera mise en vigueur en juillet 2012, soit une diminution du nombre de chauffeurs affectés spécifiquement aux remplacements de 14 à 9 (au lieu des 14 à 4 initialement prévus), paraît acceptable au vu des chiffres et du contexte. La Municipalité s'engage par sa représentante aux instances tl à être très attentive lors de l'évaluation de cette mesure et de ses effets, prévue en automne 2012.

La Municipalité considère avoir ainsi répondu à l'interpellation des groupes Les Verts, Socialiste et Fourmi Rouge relative au "Projet CAP-35 aux tl : vers une dégradation des conditions de travail et une baisse des prestations à la population ?", du 29 mars 2012.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

La Syndique :

Le Secrétaire :

Marianne HUGUENIN (L.S.)

Jean-Daniel LEYVRAZ