

Projet

TRANSFORMATION DES TRAINS

Chantier « Adaptation de la rémunération »

Document préparatoire pour le groupe de travail
du 08 octobre 2008

1. INTRODUCTION	2
2. OBJECTIFS ET PRINCIPES FONDAMENTAUX.....	2
3. METHODOLOGIE ET ELEMENTS CLEFS DE L'ETUDE SUR LES RHR	3
4. CALCUL DE LA MASSE SALARIALE DEGAGEE POUR UN RHR SUPPRIME	6
5. PROCHAINE ETAPE.....	7

Groupe de travail du 08 octobre 2008 Document préparatoire

1. Introduction

Pour rappel et conformément aux engagements pris, mise en œuvre dans l'ensemble des ECT du réseau des mesures annoncées dans le cadre de la DCI d'Avril 2008 :

- 1^{er} Mai 2008 :
 - Majoration de la valeur moyenne théorique de la prime de travail de 50€
- 1^{er} Octobre 2008 :
 - Création d'un palier de déclenchement de la prime commerciale renforcée lorsque le temps de travail effectif d'une journée de service est compris entre 6h et 6h30.
 - Création d'une indemnité de non affectation à un roulement de service d'un montant forfaitaire mensuel brut de 70 € afin de compenser le caractère non prévisible des *repos* et de l'*utilisation* des agents. Cette indemnité est attribuée aux agents affectés de manière permanente à la réserve.

Les textes réglementaires précisant les modalités d'application des ces mesures (VO 0152 notamment) sont en cours de rédaction avec la DRH.

Ces mesures sont déconnectées du chantier rémunération.

2. Objectifs et principes fondamentaux

a. Objectifs du chantier « Adaptation de la Rémunération »

Le chantier « Adaptation de la Rémunération » vient en accompagnement du projet de Transformation des Trains et des évolutions du métier des ASCT qui en découleront. Les objectifs de ce chantier sont :

➤ **La diminution des dépenses externes.**

La facture hébergement a progressé de 50% en 4 ans, entraînant une dérive des coûts, et les activités nous demandent de travailler dans un cadre budgétaire contraint. Il est donc nécessaire pour le Réseau Trains de maîtriser ce poste de dépenses.

➤ **La maîtrise des charges globales pour VFE, TER et Transilien.**

➤ **La diminution du temps contraint pour les agents.**

Au-delà de la journée de service effectuée, les 9h réglementaires de repos hors résidence (11h27 en moyenne nationale) constituent un temps *contraint* pour l'agent.

Diminuer le nombre de RHR au profit du nombre de journées simples permet :

- de diminuer l'amplitude moyenne de temps contraint pour un agent (23h33 de temps contraint en moyenne en RHR entre la prise de service du jour 1 et la fin de service du jour 2 contre deux fois 6h07 en moyenne pour deux journées simples),
- d'augmenter le repos journalier de l'agent : 14h réglementaires contre 9h pour un RHR.

➤ **Une plus grande valorisation de la production utile.**

b. Principes fondamentaux

➤ **Améliorer l'efficacité de la production.**

Les roulements actuels sont composés à la fois de RHR strictement indispensables à la production et d'autres qui peuvent être évités.

Travailler sur les roulements de façon à ne conserver que les RHR indispensables à la production permettrait à la fois :

- d'améliorer l'efficacité de la production,
- de réduire les temps contraints,
- de limiter le poids de la facture hôtelière (et donc de mieux respecter le cadre budgétaire imposé).

➤ **Pas de perte de rémunération globale pour les ASCT.**

La suppression des RHR non indispensables à la production signifie une baisse du nombre de RHR à effectuer en moyenne par mois et donc une diminution des allocations déplacement (absence de sujétion = absence d'allocation).

La baisse des RHR générant des économies pour l'entreprise sur les allocations de déplacement la Direction des Trains s'est engagée à travailler en parallèle sur des mesures d'adaptation de la rémunération selon deux principes clefs. Le mode de rémunération doit être :

- *incitatif*, corrélé à la productivité des JS,
- et *motivant* quelle que soit l'activité pour laquelle travaille l'agent.

Une contrainte majeure : les mesures sur la rémunération ne doivent pas alourdir la facture du Réseau Trains.

3. Méthodologie et éléments clefs de l'étude sur les RHR

Une analyse détaillée pour l'ensemble des ECT du réseau sur les 3 derniers services (été 2007, hiver 2007-2008, été 2008) du nombre de RHR par roulement régulier, de la durée moyenne des RHR, du TE (temps effectif) moyen, de la HAC (heure d'activité commerciale) moyenne a été réalisée au cours de l'été.

Sources : SEJ (prévu) et SILO PROD (réalisé).

a. Premiers résultats globaux

Les situations sont très variables suivant les roulements allant de 3,6 RHR par agent / mois à 9,9 RHR par agent par mois.

⇒ Constat : la diminution du nombre de RHR ne peut pas être le même d'un ECT à un autre, ni même d'un roulement à un autre au sein d'un même ECT.

	RHR	Durée	TE	HAC
Moyenne ECT du réseau	6,8	11h19	6h07	3h46
Minimum	3,6	9h29	4h55	2h04
Maximum	9,9	16h27	7h16	5h37
Ecart type	0,9	54mn	22mn	24mn

b. Réalisation d'une cartographie des roulements

Pour permettre une analyse des données production recueillies, un travail de segmentation permettant de comprendre les extrêmes a été nécessaire.

L'idée était dans un premier temps de séparer les données VFE des données TER puis dans un deuxième temps de trouver au sein de ces deux grandes catégories les traits commun permettant de regrouper des roulements ou des ECT suivant une même typologie.

Une cohérence s'établit en regroupant les données :

- par axe pour VFE : Atlantique, Nord Est, Sud Est.
- par type pour TER : dense (péri-urbain, cadencé), diffus.

Pour chaque roulement nous avons de plus recherché les grandes caractéristiques : exemple : identifier les roulements dédiés à un produit spécifique comme IDTGV, Artésia, Thalys, Railteam ...

c. Segmentation des résultats

Ce travail indispensable permet d'affiner les résultats par branche (VFE et Proximités) et notamment de mieux cerner les contraintes production spécifiques et donc les gains de RHR possibles par segment (axes VFE et type de TER). On constate que pour chaque typologie établie semblent se dessiner une moyenne basse en terme de nombre de RHR par agent par mois et un certain nombre d'ECT (2 – 3) très largement au dessus de cette moyenne.

• **Situation actuelle sur VFE :**

- Axe Atlantique :

	RHR	Durée	TE	HAC
Moyenne service été 2008	7,1	12h24	6h15	4h36
Moyenne des ECT les + bas	6,33	12h15	6h17	4h44

3 ECT sont au dessus de la cible de 6.33 RHR / mois / agent avec 7.8 RHR en moyenne.

- Axe Nord Est :

	RHR	Durée	TE	HAC
Moyenne service été 2008	6,9	12h18	6h27	4h06
Moyenne des ECT les + bas	6,31	12h25	6h19	4h01

2 ECT sont au dessus de la cible de 6.31 RHR / mois / agent avec 8 RHR en moyenne.

- Axe Sud Est :

	RHR	Durée	TE	HAC
Moyenne service été 2008	7,3	12h27	6h19	4h29
Moyenne des ECT les + bas	6,62	12h46	6h21	4h46

3 ECT sont au dessus de la cible de 6.62 RHR / mois / agent avec 7.9 RHR en moyenne.

- **Situation actuelle sur TER :**

- TER Dense / péri-urbain :

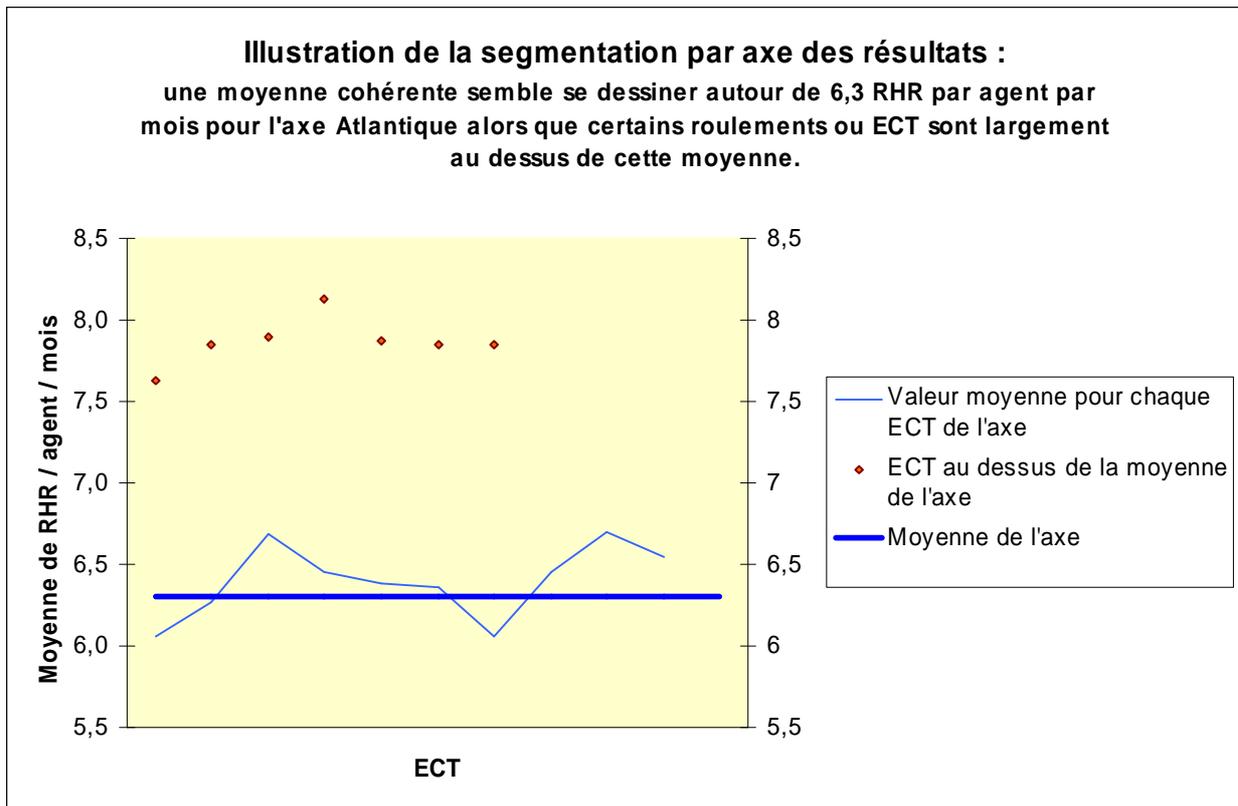
	RHR	Durée	TE	HAC
Moyenne service été 2008	7,1	11h01	6h15	3h36
Moyenne des 3 ECT les + bas	6,1	10h17	6h10	3h40

4 ECT sont au dessus de la cible de 6,1 RHR / mois / agent : avec 7.8 RHR en moyenne.

- TER diffus :

	RHR	Durée	TE	HAC
Moyenne service été 2008	6,7	10h40	6h13	3h32
Moyenne des 6 ECT les + bas	6,2	10h32	6h17	3h35

5 ECT sont au dessus de la cible de 6,2 RHR / mois / agent avec 7.3 RHR en moyenne.



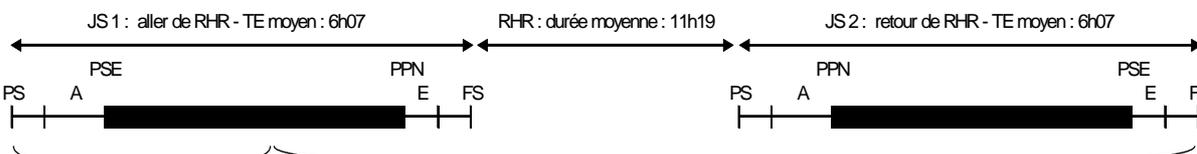
4. Calcul de la masse salariale dégagée pour un RHR supprimé

Afin d'estimer l'impact de la baisse des RHR sur les allocations déplacement perçues par les ASCT, il convient de calculer la différence entre l'allocation perçue pour un RHR et l'allocation perçue pour deux journées simples.

Les valeurs de références utilisées pour les calculs ci-après correspondent aux moyennes du réseau à savoir :

- TE moyen d'une journée de service : 6h07,
- Durée moyenne d'un RHR : 11h19.

➤ Allocation moyenne perçue pour un RHR : 46,51 €



5h rémunérées au taux A Durée du déplacement jusqu'à la fin de service du deuxième jour rémunérée au taux B (arrondi à l'heure supérieure)

$$5h \times \text{taux A} + [(6h07-5h) + 11h19 + 6h07] \times \text{taux B}$$

$$= 5h \times 1,36 \text{ €} + 18h35 \text{ 19h} \times 2,09 \text{ €}$$

$$= 46,51 \text{ €}$$

➤ Allocation moyenne perçue pour deux journées simples : 21,96 €



5h rémunérées au taux A puis taux B jusque la FS (arrondi à l'heure supérieure) Repos non rémunéré 5h rémunérées au taux A puis taux B jusque la FS (arrondi à l'heure supérieure)

$$5h \times \text{taux A} + (6h07-5h) \times \text{taux B} + 5h \times \text{taux A} + (6h07-5h) \times \text{taux B}$$

$$= 5h \times 1,36 \text{ €} + 1h07 \text{ 2h} \times 2,09 \text{ €} + 5h \times 1,36 \text{ €} + 1h07 \text{ 2h} \times 2,09 \text{ €}$$

$$= 21,96 \text{ €}$$

➤ Baisse estimée de l'allocation de déplacement pour un RHR supprimé : 24,55 €

La différence entre l'allocation perçue pour un RHR et l'allocation perçue pour 2 journées simples est de : 46,51 € - 21,96 € = 24,55€ (moyenne nationale).

Cette moyenne peut être pondérée par activité : pour chaque RHR non effectué un agent perd :

- 22,46 € sur TER,
- 26,64 € sur VFE.

NB : en réalité la baisse de rémunération pour l'ASCT sera vraisemblablement moindre puisque la baisse du nombre de RHR au profit des JS simples devrait entraîner une légère augmentation du TE moyen des journées.

5. Prochaine étape

Dans un premier temps, il convient de déterminer roulement par roulement le nombre de RHR strictement indispensables à la production et d'évaluer finement la diminution possible des RHR.

Nous travaillons actuellement à partir des données fournies par les ECT, par les CAT (Chargés d'Affaires Trains) et par l'étude des données production afin de déterminer des cibles pour chaque roulement.

A partir de là, nous pourrons évaluer le budget dégagé. L'objectif est d'adapter la rémunération des ASCT aux nouvelles données production, et notamment de mieux valoriser les journées productives, et de motiver les agents quelle que soit l'activité pour laquelle ils travaillent. Les modalités d'adaptations de la rémunération seront présentées au cours des prochains groupes de travail.

Prochain groupe de travail Transformation des Trains, chantier « Adaptation de la rémunération » :

Le 20 Octobre.