

LES PRIMES DE PARCOURS + LA PRIME COMPLÉMENTAIRE = UNE JUSTE RÉPARTITION DE LA PRODUCTIVITÉ !

Le 29 mai 2009

UN MODE DE CALCUL QUANTIFIABLE ET VÉRIFIABLE PAR CHAQUE AGENT DE CONDUITE

Les primes de traction sont régies selon quelques grands principes, figurant dans la TT009, **qui devraient être connus de tous :**

- Les agents assurant effectivement un service à la route ou un service de manœuvres reçoivent une prime de traction, basée sur le travail, qui rémunère les **responsabilités spéciales de cette activité et tient compte également des difficultés plus ou moins grandes des différents services assurés** (vitesse, catégorie de trains, travail de nuit, TGV, etc....).
- Cette prime de traction qui, sauf cas particulier, **dépend de la fonction remplie, du service effectivement assuré et non de la qualification des agents.**

Ces principes démontrent l'importance de cet élément de rémunération pour nos spécificités et leur reconnaissance.

Loin de l'opacité mise en exergue par quelques ignorants qui qualifient depuis des années ce système « de système à bout de souffle » (ce qui est FAUX), prétextant qu'il s'agit d'un système individualiste et qu'il nuit indirectement à l'emploi (Sic), cette méthode nous met à l'abri de l'arbitraire d'un certain niveau d'encadrement régnant dans bon nombre d'autres filières.

Deux paramètres permettent de rémunérer la quantité de travail :

- La prime de présence horaire, (sujet traité ultérieurement)
- La prime de parcours.

Si les principes des primes permettent à **CHAQUE AGENT DE CONDUITE** de percevoir individuellement la rémunération de chaque journée travaillée, ils garantissent A **TOUS** le retour de la productivité de l'ensemble des agents ayant effectué des journées de service en premier : **c'est le rôle de la PRIME COMPLÉMENTAIRE.**

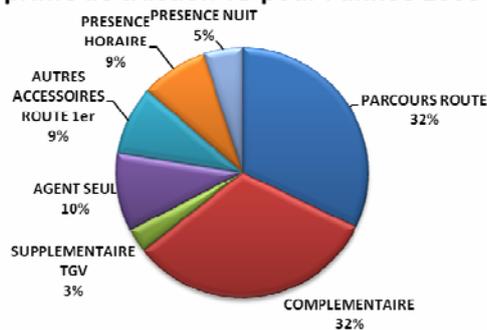
LA PRIME COMPLÉMENTAIRE, LA GARANTIE D'UNE JUSTE RÉPARTITION DE LA PRODUCTIVITÉ

La somme est calculée:

- Pour les TB, au niveau national et **son montant est égal à celui de la prime de parcours.**
- Pour les TA, le montant de cette prime doit permettre d'attribuer au minimum la prime journalière « Parcours + Complémentaire » donnée par la formule $Y = a * x + b$.

La répartition de la prime complémentaire tient compte des **parcours** et du **nombre de jours de service en 1^{er}** entre chaque Réseau. Cette répartition permet, par comparaison des rendements de chaque Réseau avec le rendement moyen national, **de redistribuer**, sur la base d'un coefficient K (10/10ème), la différence en faveur des Réseaux **les moins favorisés par leur situation géographique ou la nature des trafics qui leur sont attribués.** Aujourd'hui par exemple, le Réseau Sud-est « donne » 5% de sa prime complémentaire dont 2/3 au Réseau Nord-est et 1/3 au Réseau Atlantique.

Répartition des différents éléments de la prime de traction TB pour l'année 2008



SOLIDARITÉ ET ÉQUILIBRE ENTRE LES ROULEMENTS

La somme de prime complémentaire ainsi déterminée est répartie entre l'ensemble des roulements de chaque Réseau de la manière suivante :

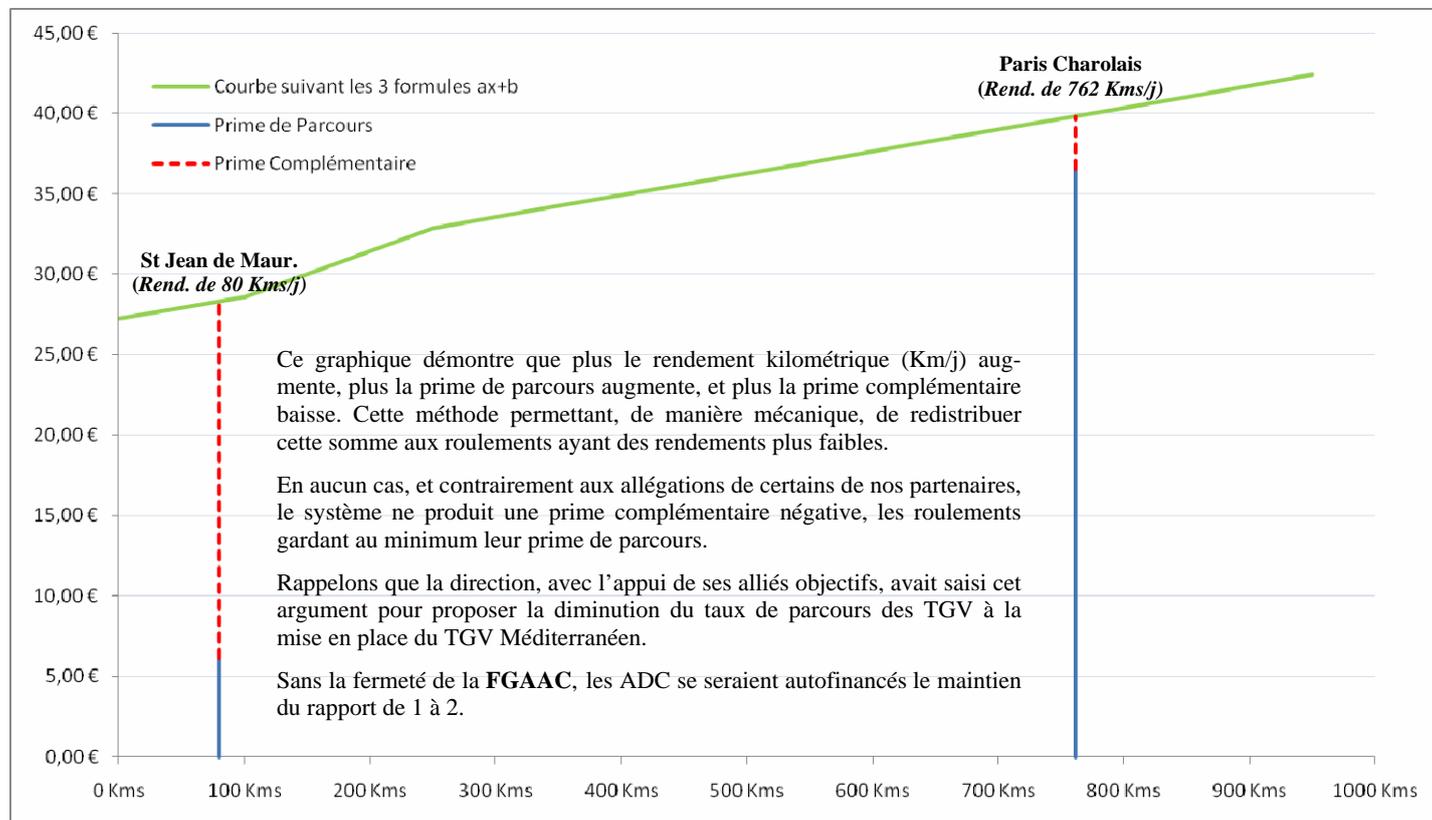
- Un barème de principe est établi pour déterminer le taux pour 1000 Kms parcourus tout mode de traction,
- Les taux sont fixés de telle façon que la prime **théorique par jour d'un roulement (Y)**, comprenant la prime de parcours (PP) et la prime complémentaire (PC), ne soit pas inférieure à une valeur proportionnelle au parcours moyen par

de chaque roulement. **Cette prime théorique est donnée par la formule : $Y = a * x + b$**
x est le parcours moyen journalier, **a** est un coefficient identique pour toutes les catégories de trains et **b** est un taux fixe.

Pour assurer la limitation de l'éventail de 1 à 2 afin que le roulement le plus productif ne soit pas supérieur à 2 fois la PP+PC du roulement le moins productif, il est adopté des taux différents pour chaque tranche de parcours :

De 0 à 100 Kms :	$Y = a1 * x + b1$
De 101 à 250 Kms :	$Y = a * x + b$
Supérieur à 250 Kms :	$Y = a * 250 + a1 (x-250) + b$

Taux au 1er Novembre 2008			
a :	0,0285	b :	10,60
a1 :	0,0137	b1 :	12,08



UNE INCITATION À LA COURSE AUX KILOMÈTRES OU DES ENGIN MOTEURS PLUS PERFORMANTS ?

Depuis la création des chemins de fer, les progrès de la technique et de la technologie ont permis d'effectuer, selon leur importance, de nombreux sauts de productivité.

LA PRINCIPALE VALEUR MARCHANDE DU TRANSPORT A TOUJOURS ÉTÉ LA TONNE/KILOMÈTRE ET LE KILOMÈTRE PARCOURU POUR LES VOYAGEURS. C'EST LOGIQUEMENT QUE TOUTE ENTREPRISE DE CE SECTEUR CHERCHE À AUGMENTER SA CAPACITÉ.

L'augmentation du nombre de kilomètres parcourus dans une journée de travail restera, encore longtemps, une constante, et ce, quel que soit le mode de rémunération. Preuve en est aujourd'hui par l'augmentation accrue de productivité demandée par les activités qui raisonnent TOUTES en Kilomètres par Journée de Service !

A L'INVERSE, DÉCONNECTER LES PRIMES DE TRACTION DES PARCOURS, C'EST AUTORISER LES ACTIVITÉS À ENGRANGER LA TOTALITÉ DE LA PRODUCTIVITÉ SANS RETOUR POSSIBLE POUR CEUX QUI LA PRODUISENT : LES AGENTS DE CONDUITE !

Par exemple, sur les 10 dernières années, la baisse de l'effectif conduite TB de -13 % (-2037 TB) ajoutée à la baisse du nombre de journées de service TB de -12,94% ont eu pour conséquence une augmentation accrue de productivité kilométrique des TB de + 15,62 % (de 197,2 kms / JS à 232 kms / JS).

Durant cette période, la prime moyenne mensuelle TB a augmenté de + 39,67%...alors que le temps de conduite ne variait pratiquement pas ! (3h20)

Hormis L'ÉCONOMIE MASSIVE QUE L'ENTREPRISE A FAITE SUR LA MASSE SALARIALE DURANT CETTE PÉRIODE, nous vous laissons imaginer L'ÉCONOMIE SUPPLÉMENTAIRE QU'ELLE AURAIT PU FAIRE AVEC L'AIDE DE NOS RÉFORMATEURS à la petite semaine, souhaitant révolutionner ce système en les déconnectant des kilomètres, soit au gré de leur humeur, pour un paiement au temps (mais qui ne varie pratiquement pas par rapport au saut de productivité), soit pour une forfaitisation des primes incluses dans le traitement.

Si cette dernière solution avait été adoptée il y a une trentaine d'années, **IL MANQUERAIT EN MOYENNE PLUS DE 400 €/ MOIS SUR VOTRE FICHE DE PAIE !**

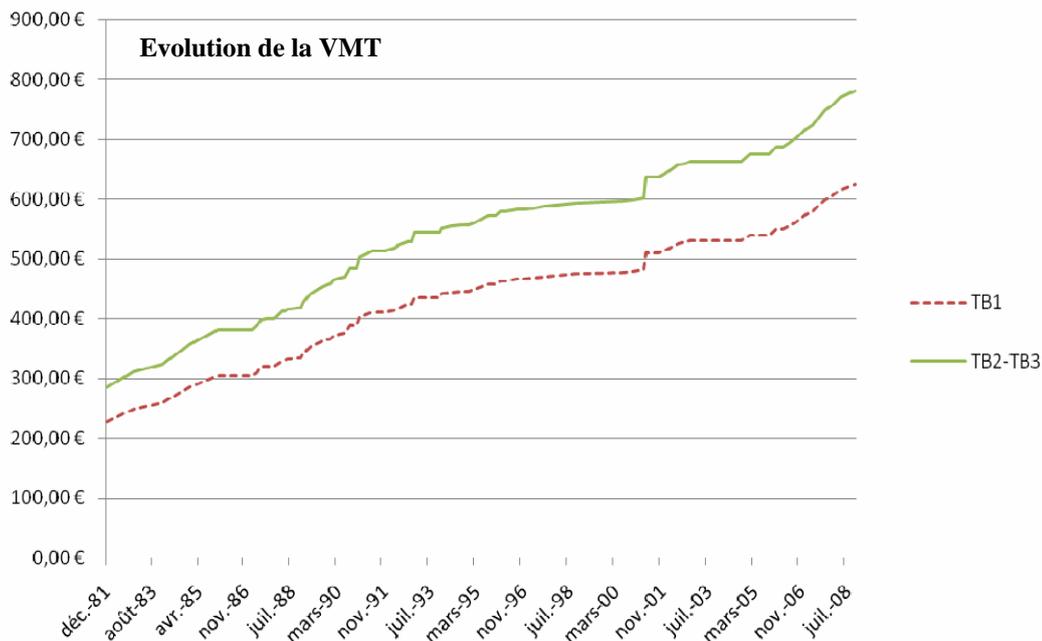
Finalement, nous sommes en droit de nous demander qui défend réellement le pouvoir d'achat dans notre entreprise, non ?

AUTRE EXEMPLE :

La Valeur Moyenne Théorique (VMT) rentre dans la détermination du **COMPLÉMENT DE RÉMUNÉRATION** et de la **PRIME GARANTIE** pour les agents en activité.

Elle représente la valeur moyenne nationale des primes pour les TA, TB1 et TB2-TB3.

Entre 1996 et 2001, la direction avait décidé l'abandon des méthodes de calcul basées sur **L'ÉVOLUTION DES PRIMES RÉALISÉES**. Alertée par la **FGAAC**, depuis 1996, la direction a réévalué la VMT de + 5,8% en 2001. Cette réévaluation est insuffisante pour rattraper le retard pris depuis 1996, mais le retour au calcul normal ne peut que nous satisfaire et se remarque ci-contre.



UN CONSTAT À LA LECTURE DE CE GRAPHIQUE : du fait de l'augmentation de la productivité et des nombreuses mesures catégorielles obtenues par la **FGAAC** sur la période, la Valeur Moyenne Théorique a augmenté entre décembre 1981 et juillet 2008 de près de + **180 %**...alors que les salaires, rappelons le, peinaient à atteindre...les + **40%** !

SORTIR LA REPARTITION DE LA PRIME COMPLEMENTAIRE DU RENDEMENT KILOMETRIQUE

La **FGAAC/CFDT** a, depuis l'origine du système, revendiqué une répartition de la prime complémentaire qui soit indépendante des kilomètres parcourus telle qu'elle est effectuée actuellement, tout en gardant évidemment la règle « Primes de parcours = Prime complémentaire ».

La **FGAAC/CFDT** revendique la réduction du nombre de taux de primes de parcours passant de 11 à 4, ainsi que leur revalorisation (Trains GL, Trains du service Régional et IDF, Trains FRET et Trains FRET à Maîtrise régionale).

Toute forfaitisation, sous quelque forme que ce soit, c'est à dire en figeant la prime complémentaire ou en la transformant en élément de rémunération par grade, consisterait à diminuer l'ensemble des primes pour alimenter le relèvement des plus basses primes. Ce serait rendre un fier service à la direction qui financerait ainsi la mise en place de sa politique industrielle sur le dos des agents de conduite.

LA FGAAC/CFDT , CONTRAIREMENT À D'AUTRES ORGANISATIONS SYNDICALES, ESTIME QU'IL N'Y A PAS D'AGENTS DE CONDUITE QUI GAGNENT TROP, MAIS TROP QUI NE GAGNENT PAS ASSEZ !

LA PRIME COMPLEMENTAIRE A LA JOURNEE DE SERVICE

La mise en place de la prime complémentaire à la journée doit permettre de se libérer des contraintes kilométriques et d'arriver à une répartition sur des critères objectifs.

C'est le moyen de mettre en place de véritables roulements de fin de carrière quelle que soit la charge de travail en gardant à **CHACUN** sa productivité tout en faisant jouer pour **TOUS** la solidarité.

Garantir un minimum journalier à chaque ADC pour toutes les journées comportant des kilomètres et correspondant :

- A son expérience,
- Aux sujétions et à la technicité de son roulement.

Grâce au maintien de PP+PC, le montant de la **Base Fixe Garantie (BFG)** n'est pas soumis à la forfaitisation et suit l'évolution de la productivité de l'ensemble des ADC.

Cette BFG simplifie le calcul et répond à l'attente d'une plus grande lisibilité exprimée par les ADC.

La FGAAC/CFDT mettra tout en œuvre pour préserver les caractères spécifiques des primes de traction qui, par la solidarité de la prime complémentaire, sont source d'unicité de la filière .

LES PRIMES DE PARCOURS + LA PRIME COMPLÉMENTAIRE = UNE JUSTE RÉPARTITION DE LA PRODUCTIVITÉ !

LA PRIME COMPLÉMENTAIRE DES TA

Lors de la réforme de la filière en 1992, la Direction avait ouvert les compétences des TA (CRMP/CRMPP) en les autorisant à la conduite en ligne alors qu'à l'origine, ils n'étaient utilisés qu'à la manœuvre.

Aussi, pour permettre d'attribuer au minimum la prime journalière « Parcours + Complémentaire » donnée par la formule $Y = a*x + b$, une partie de la prime complémentaire dégagée par les TB était reversée aux TA car ceux-ci ne produisaient pas suffisamment de prime de parcours pour que cette équation soit réalisée.

C'est lors de la CPCMT du 18 janvier 1996 qu'il avait été décidé une séparation comptable des primes complémentaires des TA et des TB.

Lors de cette réunion, il avait été acté que :

- la prime complémentaire des TB reviendra intégralement aux TB et devra donc être égale à leur prime de parcours au niveau de la SNCF.
- la prime complémentaire des TA reviendra également intégralement aux TA.
- pour tenir compte du faible parcours journalier effectué par les TA, l'enveloppe totale de la prime complémentaire affectée à ceux-ci sera augmentée de façon à ne pas modifier la proportion "prime complémentaire sur prime de parcours" attribuée en 1994.
- cette proportion de 1,8 au niveau de la SNCF, mais qui peut être différente selon les réseaux sera retenue pour l'avenir, sauf décision contraire prise en Commission Spécialisée Agents De Conduite (CS ADC) suite à une modification importante du rapport primes TB sur primes TA.

Nous rappellerons que la **FGAAC/CFDT** a toujours été contre la séparation de la prime complémentaire.

En lieu et place de la mise en place d'un coefficient multiplicateur de 1,8 tel que $PC = 1.8 \times PP$, la **FGAAC/CFDT** revendique le paiement des parcours effectués par ces agents de conduite au taux 9.

La somme générée par cette mesure aurait été plus conséquente et aurait été répartie de façon plus juste.

ET AUJOURD'HUI, OÙ EN SOMMES-NOUS ?

Observant fin 2008 une dérive du calcul concernant le ratio de 1.8 dans le calcul de la prime complémentaire des TA, la **FGAAC/CFDT** travaillait à la recherche d'une solution quand la CGT s'est emparée du problème et a sommé la Direction de tenir l'engagement pris en 1996.

La somme a donc été réaffectée selon les anciens paramètres, inadaptés à la situation actuelle, amplifiant ainsi les écarts entre les roulements de lignes, de manœuvres et d'évolution. A titre d'exemple, le roulement de Cerbère pour une moyenne kilométrique de 25 kms a une PP+PC de 14,92 € alors que celui de Marseille pour une moyenne de 100 kms a 15,95 € en PP+PC !

IL FAUT DONC REDONNER DE LA COHÉRENCE AU SYSTÈME DE REDISTRIBUTION DES TA.

Aussi, la Direction nous a dévoilé son intention de remettre en cause l'accord de 1992 compte tenue de l'évolution des parcours effectués par les TA et sous réserve d'un retournement des trafics. Elle ne souhaite pas remettre en cause la somme affectée aux TA, mais ses modalités de répartition.

Pour la **FGAAC/CFDT**, il est clair qu'il est hors de question que les conducteurs TA puissent perdre le moindre centime dans cette modification. Nous avons réclamé la plus grande transparence dans la répartition de la prime complémentaire des TA, avec un meilleur équilibrage en faveur des roulements les plus faibles.

Plusieurs solutions pourraient être proposées, en particulier celle de les intégrer dans le mode de calcul des TB ($Y = a*x + b$), la difficulté étant dans l'identification des roulements effectuant peu ou pas de parcours en ligne, afin de les sortir de cette règle de calcul et bien évidemment sous réserve que la prime de parcours servant à alimenter le système par les TA soit réévaluée.

IL SERAIT DONC UTILE QUE LES PARCOURS EFFECTUÉS PAR LES TA SOIENT RÉMUNÉRÉS PAR UN TAUX DE PRIME DE PARCOURS SPÉCIFIQUE (TAUX 9) COMME L'A TOUJOURS REVENDIQUÉ LA FGAAC/CFDT.

La **FGAAC/CFDT** a réitéré sa proposition de créer une **Base Fixe Garantie** comme nous l'avons présentée dans ses grandes lignes, de nature à redonner du sens à la répartition de la prime complémentaire.

FGAAC/CFDT : LA GARANTIE DE VOS INTERETS !

ALORS N'HESITEZ PLUS, REJOIGNEZ-NOUS !