

**UNE SEULE VOIE POSSIBLE ?**  
**NON !!!** N°4  
**Les primes de traction,**  
**un système juste et équitable ?**

**Système juste et équitable ?** Faut-il rappeler que ce système si juste a fait l'objet d'un constat partagé entre les OS et la Direction, lors de la modernisation de la traction dont le résultat fut édifiant :

- Une **baisse de rémunération importante en cas de maladie, blessures hors service,...**
- Une **individualisation** de plus en plus forte.
- Des **écarts de primes importants** à qualification identique.
- Un **intéressement productiviste** favorisant la chute des effectifs (*moins il y a de monde, plus les parts sont grandes*).
- Une incitation à accepter la **déqualification** ou à **abandonner des charges de travail** par le transfert de journées jugées peu rémunératrices.
- Une **remise en cause de l'unicité** de la filière, du métier, avec l'éclatement par activité, par produit.

Fin 2001, Direction et organisations syndicales avaient lancé une négociation appelée : « modernisation de la traction ». Cette négociation intégrait la réforme du système des primes. Après un constat sur les carences du système actuel, la Direction avait présenté un projet.

**Négociation qui sera arrêtée unilatéralement par la Direction,  
avec l'appui de la FGAAC en juillet 2003.**

**RETOUR EN ARRIERE EN 2000 AVEC L'ACCORD RTT :**

Les affirmations de certaines organisations syndicales annonçant des diminutions de primes avec la RTT, n'ont jamais été fondées. Au contraire, dès le premier projet, la CGT a imposé que les taux de primes soient revus, afin de compenser l'attribution de jours de repos. Le passage de 112 à 126 repos provoque une modification du nombre de jours primés. Moins il y a de jours primés, plus il faut revaloriser les taux de primes pour avoir le maintien de sa rémunération.

**LES TAUX DE PRIMES AURAIENT DU ETRE REVALORISES DE 6,11%**

Avec les taux de primes revalorisés de 6,11%, les ADC auraient touché plus les jours travaillés et l'on sait que l'acompte congé et la **Valeur Moyenne Théorique (VMT)** ne tiennent pas compte des jours non travaillés, que sont les repos.

**Soutenue par certaines organisations syndicales, la Direction a décidé :**

- Que les 10 repos complémentaires (RM) soient primés à la prime congé.
- Que seuls les 4 repos périodiques supplémentaires (passage de 112 à 116) soient pris en compte pour la revalorisation des taux de primes, **soit 1,67% au lieu de 6,11%**.

En conséquence, la prime congé fût revalorisée de seulement 1,67%, ainsi que la VMT (**Valeur Moyenne Théorique**) servant pour le calcul de la retraite et la revalorisation de la pension des retraités ADC.

**Merci aux grands connaisseurs de la prime traction !**

**La prime moyenne TB a évolué en 10 ans de 26%, ce qui pourrait dire que le système est bon pour tous ! Mais analysons cette évolution en détail :**

- ✓ Compte tenu de la baisse du nombre de Km réalisés, la valeur PP+PC n'a pas évolué sur cette période.
- ✓ **La seule évolution de l'enveloppe s'est réalisée sur les autres primes !**

### **POURQUOI ?**

- ☑ Tout d'abord, la mesure gagnée lors de la négociation métier de 2004 sur le paiement de la présence horaire au-delà de la 3<sup>ème</sup> heure jusqu'à la 5<sup>ème</sup> heure.
- ☑ Mais il faut aussi parler de l'évolution du paiement de certains services annexes telles la RAD ou la DAD,
- ☑ Mais surtout de l'évolution de la somme des primes telles la supplémentaire TGV et la prime radio, vu l'évolution du trafic TGV, du trafic TER et la mise en place de l'EAS en et hors région parisienne.

L'évolution de la rémunération des agents de conduite est assujettie totalement aux types de trafics existant sur leur localité.

**Les agents de conduite qui travaillent sans trafic Grand Axe, ni EAS, ni TGV et qui ont vu leur moyenne kilométrique journalière chuter, ont perdu en valeur de primes, donc en pouvoir d'achat.**

**En outre, l'augmentation des primes s'est réalisée sur la baisse des effectifs conduite.**

Comme l'enveloppe PP+PC n'a pas évolué, les écarts vont grandissant entre les agents de conduite, pendant que les uns bénéficient d'une certaine évolution, les autres ont vu stagner leur PMJR (**P**rice **M**oyenne **J**ournalière du **R**oulement) depuis 6 ans.

### **Merci pour un système si juste !**

En conclusion, il y a quelques années, nous disions que l'évolution des primes était grandement liée à l'évolution kilométrique, aujourd'hui cela reste vrai, mais en plus l'évolution dépend aussi de la nature du trafic réalisé sur les sites traction et de la mixité des trafics.

Cela fait froid dans le dos, quand on pense à l'ultra spécialisation des roulements et à la dédicace des agents !

Entre 1998 et 2006, le rendement kilométrique journalier a progressé de 9% pendant que les effectifs chutaient de 10%.

Les évolutions technologiques (augmentation des vitesses, charges des trains,...) ne sont pas prises en compte, elles se font même au détriment du volume des primes, ce qui est un comble !

Comme la prime journalière PP+PC est calculée en fonction du rapport PP réalisée/ nombre de JS, on peut en conclure qu'à PP égale plus les JS sont productives, plus les primes journalières sont élevées.

Et si moins de monde se partage le gâteau, les parts sont plus grosses !

Tout cela joue sur l'effectif conduite, donc sur la défense de l'emploi et cela n'incite pas à se battre sur le développement des trafics.

**Vous retrouvez là, la stratégie d'une OS catégorielle**

Sur le sujet des autres primes, comment passer sous silence les mesures gagnées par la CGT lors de la négociation métier de 2004 sur le paiement de la prime de présence ?

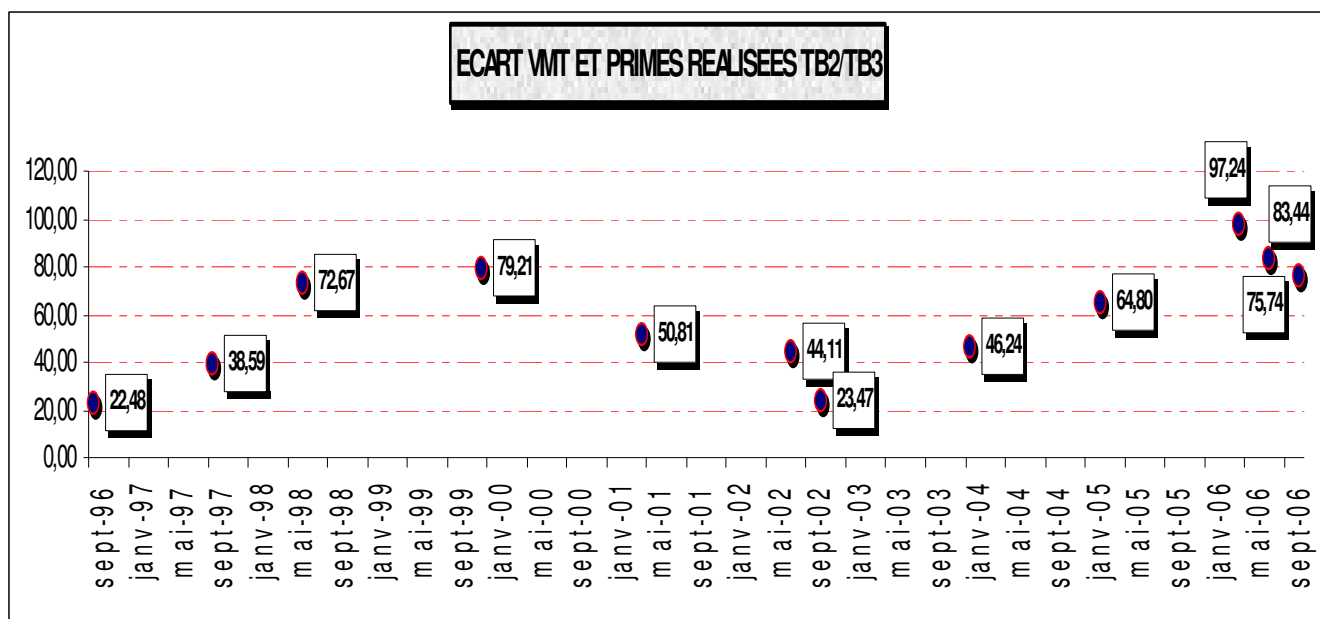
**Rappelons que la CGT revendique le paiement de la prime de présence dès la 1<sup>ère</sup> heure.**

**Le tableau ci-dessous représente l'évolution de l'enveloppe prime de présence horaire.**

Présence horaire	De Jan à Déc. 2004	De Jan à Déc. 2005	De Jan à Déc. 2006	De Jan à Déc. 2007	EVOLUTION 2004/2007
<b>TB</b>	<b>4 797 658 €</b>	<b>6 820 993 €</b>	<b>7 891 828 €</b>	<b>8 626 994 €</b>	<b>179,82%</b>
<b>TA</b>	<b>999 713 €</b>	<b>1 213 815 €</b>	<b>1 404 086 €</b>	<b>1 692 160 €</b>	<b>169,26%</b>

Concernant la **Valeur Moyenne Théorique**, nous dénonçons le fait que la Direction **n'applique pas les engagements pris le 16 mai 2001** concernant sa revalorisation.

La CGT conteste le fait que l'augmentation de la VMT ne corresponde pas à l'augmentation réelle des primes de traction, notamment pour les TB, le tableau ci-dessous donne l'écart réel entre les primes réalisées et le taux de VMT :



**En refusant de réévaluer la VMT à sa juste valeur, comme le demande la seule CGT, la Direction, avec l'appui de la FGAAC qui se contente du niveau des primes actuel, met donc en cause :**

- Le niveau de pension des futurs retraités (car si le calcul sur VMT est plus favorable, on retient celui là),
- Les compléments de primes garanties (§ 7 de la TT009),
- La prime versée en cas d'accident de travail (VMT si plus favorable),
- Le complément de rémunération et la retraite (art 30 à 32 du RH0131) de ceux qui sont descendus des machines,
- Les coefficients d'actualisation des primes de traction.

Voilà ce que la CGT écrivait **lors de la Commission Mixte Paritaire du 23/7/1975** :

*« Voilà maintenant près de 2 ans que le système des primes a été modifié. L'évolution des primes théoriques ne correspond pas à la réalité ...l'éventail des primes a baissé seulement pour les agents de conduite en régulier, les agents de conduite ne sont pas responsables d'un système de primes qui ne leur permet pas de contrôler si ce qui leur est versé est exact, qui entraîne des variations importantes de rémunération, qui dépend du lieu de leur affectation, des engins qu'ils utilisent, de la longueur des lignes qu'ils empruntent ; qu'est-ce que tout cela à voir avec leur qualification ?*

***Nous ne sommes pas pour la prime unique pour tous, mais nous sommes contre un système qui crée des différences de primes équivalentes à 80 ou 90 points de grille pour des agents d'un même grade*** ».

## **QU'EST CE QUI A CHANGE DEPUIS 30 ANS ?**

### **La CGT revendique une réforme en profondeur du système des primes de traction actuel avec pour objectifs :**

- ✓ Simplifier, pour que chaque ADC puisse contrôler (TA et TB).
- ✓ Revaloriser l'ensemble des primes.
- ✓ Garantir un minimum plus important en cas de maladie, blessures hors service.
- ✓ Réduire les écarts.
- ✓ Remplacer la Prime Complémentaire par une prime forfaitaire de base garantie, identique pour tous les agents de même grade.
- ✓ Réduire le nombre de taux de la Prime de Parcours à 4 (1/ GL, 2/TER, 3/ FRET et HLP, 4/ Dessertes terminales, Evo et Manœuvres).
- ✓ Revaloriser la prime de présence de nuit qui doit être attribuée à tous les agents de conduite (TA et TB).
- ✓ Améliorer la prime attribuée en cas d'absences pour accident du travail et en cas d'inaptitude temporaire.
- ✓ Transformer la prime supplémentaire TGV et l'indemnité LN en élément mensuel de prime de traction à tous les autorisés TGV et quelle que soit leur utilisation.
- ✓ Revaloriser la prime de présence horaire, mise en place d'un taux unique et paiement dès la 1<sup>ère</sup> heure.
- ✓ Revaloriser les primes CRTT pour les relever au niveau de la VMT des TA.

Montreuil, le 29 juillet 2008