

Mme Lucile Quessart
DRH de la SA Voyageurs
2, place aux Etoiles
93200 Saint Denis

Paris, le 27 mars 2025

Nos refs : PC 14/2025

Objet : Demande d'audience

Madame la Directrice,

La FGAAC-CFDT demeure comme vous le savez très attachée au système de primes de traction qui repose sur 3 piliers :

- un juste retour sur le travail effectué grâce notamment à la prime de parcours et de présence ;
- un principe de solidarité grâce à la prime complémentaire. Si la prime de parcours profite mécaniquement aux roulements à fort rendement, la prime complémentaire bénéficie quant à elle principalement aux "petits" roulements ;
- une prise en compte de certaines spécificités comme la conduite des TGV, la conduite à agent seul, l'interopérabilité...

La FGAAC-CFDT a partagé avec la Direction de la Traction des propositions concrètes et structurées autour de 3 grands axes :

- simplifier le calcul de la prime de traction ;
- rendre plus lisible pour les agents de conduite le système des primes de traction ;
- revaloriser le montant des primes de traction afin de mieux prendre en compte les évolutions techniques et réglementaires et les exigences imposées aux conducteurs.

La FGAAC-CFDT a par exemple proposé, pour le calcul de la prime de présence, d'abandonner la ventilation par quart de journée en fonction du code d'utilisation, et de calculer le temps à primer à la minute, sur la JS et non plus sur le mois. Le mode de calcul actuel complexifie inutilement les choses, car les barèmes appliqués après ventilation sont identiques.

La FGAAC-CFDT a également transmis à la Direction, des propositions d'évolution des différents états afin de les rendre plus lisible. Aujourd'hui les différents états reprennent en effet des codes, qui renvoient à des informations censées être affichées dans les dépôts, ou reprises dans les textes

La FGAAC-CFDT revendique une simplification et une meilleure lisibilité des pièces comptables (états 31, 32, 113, 110, ...), afin que chaque conducteur puisse facilement contrôler que l'ensemble des éléments qu'il a transmis sur son bulletin de service a bien été pris en compte pour le calcul de la prime de traction.

La FGAAC-CFDT a également porté ses légitimes revendications pour les conducteurs en matière de revalorisation des primes de traction au niveau du Groupe et de la SA Voyageurs :

- Revalorisation des différents barèmes de la TT00010, notamment les taux des primes de parcours et les taux de présence et de nuit ;
- Revalorisation de la prime de conduite des TGV ;
- Revalorisation de la prime conduite EAS/ANS ;
- Revalorisation de *la prime interopérable IOP et la prime de conduite en territoire étranger* ;
- *Création d'un taux aux 1000 km pour la conduite des trains InterCités*,
- création d'une prime spécifique pour la conduite des V200 ;
- création d'une "prime de bord" permettant de prendre en compte les évolutions techniques du métier de conducteur (SIRIUS, ERTMS,...),
- mise en place d'une meilleure compensation en cas de journée non productive (SU) ou de trains supprimés,
- revalorisation de la prime moniteur afin d'assurer une meilleure reconnaissance des fonctions de moniteur,
- évolution du calcul d'une prime garantie calculée sur la journée et non sur la moyenne mensuelle.

La FGAAC-CFDT pose également le constat que même si la Valeur Moyenne Théorique a été revalorisée depuis 2022, son montant pour les agents de la qualification TB apparaît comme sous-estimée.

Depuis la crise COVID, les STAT PRIMES ne sont plus communiquées. Sur la base des derniers éléments théoriques (PMJT de octobre 2019), la FGAAC-CFDT avait estimé en 2022 que 93,09 % des roulements TB avait une PMJT supérieure à la valeur de la VMT. Une même estimation concernant les roulements TA plaçait 29,20 % des roulements au-dessus de la VMT.

Ces chiffres nous conduisent à penser que la valeur de la VMT, bien qu'ayant été revalorisée, reste sous-évaluée. Nous vous rappelons que la VMT sert d'assiette de garantie de rémunération mensuelle pour tous les ADC (prime garantie chap 7 de la TT0009), mais aussi dans les cas de reclassement. La VMT sert également à calculer la revalorisation des compléments de rémunération des agents de conduite.

Un autre point concerne les dispositifs de maintien de la prime en situation dégradée (travaux non planifiés, suspension de trafic durable...). Ces situations impactent la rémunération des agents, et les mécanismes de soutien ne sont pas systématiquement mis en œuvre. Ces situations ont encore plus d'impact sur les trafics transfrontaliers pour lesquels aucune mesure n'est prévue.

Comme vous le voyez, la FGAAC-CFDT a formulé de nombreuses propositions en lien avec sa volonté de faire évoluer les primes de traction sur la base d'une préservation des mécanismes existants, d'une amélioration et d'une revalorisation associée à une simplification des pièces comptables transmises aux agents.

Au regard de l'importance de ce sujet pour les agents de conduite, il nous paraît opportun d'avoir un échange le plus rapidement possible, dans le cadre d'une audience, afin de pouvoir engager des actions rapides.

Dans l'attente de votre réponse, nous vous prions de croire, Madame la Directrice en l'assurance de notre considération distinguée.

Pour la CFDT Cheminots
Pascal Couturier
Secrétaire Général Adjoint CFDT Cheminots
Secrétaire Général FGAAC-CFDT

