



PRIME DE TRACTION

PRIME DE TRACTION, UN SYSTÈME DÉPASSÉ

Depuis les années 1840, le début du ferroviaire, un système de primes de traction a été mis en place pour les « mécaniciens » reprenant notamment la prime de charbon qui a disparu depuis. Dans les années 1970, ce dispositif a évolué à ce que nous connaissons aujourd'hui.

La méthode de calcul de la prime traction est incompréhensible pour bon nombre de conducteurs. Cette prime composée de plusieurs éléments est injuste car elle ne prend en compte que très partiellement le travail effectué. Des écarts importants entre les plus hautes et les plus basses primes de traction existent entre les différents roulements sans aucune explication accessible aux agents.

Cette prime représente environ 150 millions d'euros par an pour les conducteurs de ligne.

Un système incompréhensible

Chaque conducteur sait qu'en fin de mois, il aura une prime de traction. Mais personne ne sait comment la calculer... Qui n'a pas été surpris, pensant avoir fait un mois avec beaucoup de kilomètres, de voir le montant de sa prime traction ?

Comment expliquer que, deux conducteurs effectuant le même nombre de kilomètres avec le même type de train de 2 roulements différents, peuvent toucher une prime différente ?

Comparaison de deux roulements FRET

(Les lieux ne sont pas cités mais les roulements existent réellement)

	Roulement	Nombre de kilomètres/ jour	PMJT*
X	121	274	57,24€
Y	121	274	45,87€

*PMJT : Prime Moyenne Journalière Théorique

Un système injuste

Injuste sur plusieurs points :

- ✓ Prime de présence reniée : les deux premières heures ne sont pas rémunérées dans le calcul du paiement de la présence horaire.



- ✓ Outil aux mains de la direction : lors du calcul de la prime de la traction, au niveau national, la prime complémentaire est égale à la prime de parcours : elle est issue du nombre de kilomètres effectués par l'ensemble des conducteurs.

L'application de l'article 6 de la T009 ne permet que d'attribuer la moitié de cette prime sur les différents roulements. L'autre partie reste à disposition de la direction pour effectuer ses choix politiques en termes de hiérarchie des roulements ou de déplacement de la charge de travail.

Exemple : La direction peut prendre plus de 4€ par conducteur sur la PMJT à un roulement pour les distribuer à un autre roulement, selon son choix politique.

- ✓ Ecart trop conséquent entre la plus basse et la plus haute des primes au niveau national : les inégalités dépendent de l'accès ou non aux roulements à grande vitesse, ou à l'interopérabilité entre différents réseaux. Ces différents trains ne sont pas accessibles par l'ensemble des conducteurs.

Exemple : Prime Moyenne Journalière Théorique plus élevée et plus basse.

	PMJT
Roulement 100	77,20€
Roulement 171	36,14€

Cet écart important se retrouve quand les conducteurs ouvrent leur droit à la retraite.

Exemple : Différence entre deux roulements fin de carrière (un TGV et un autre sans accès TGV)

	PMJT
Roulement 100	77,20€
Roulement 120	45,64€

- ✓ Le système n'est pas protecteur en cas de descente de machine : chaque conducteur sait qu'en cas de descente de machine, il aura une perte de sa prime de traction car elle correspond à la prime de travail. De ce fait, une prime de travail « sédentaire » lui sera allouée.

En conclusion, ce système est au bord de l'explosion. De plus, la création de la Société par Actions Simplifiée FRET et l'ouverture à la concurrence vont sonner le glas de cette méthode de calcul. A ce jour, la direction n'envisage aucune évolution de la procédure.

Depuis plusieurs années, la CGT souhaite un nouveau système. Elle revendique la mise en place d'une prime de traction plus juste, avec moins d'écart entre les différentes primes attribuées et permettant de limiter la perte de rémunération pour les conducteurs descendus de machine. Ce système ne reposerait pas sur des kilomètres effectués mais sur le temps de travail réalisé.