

505LH66111

H232

(1939-h2, h9-50)

Primes des mécaniciens et chauffeurs, des ouvriers et manoeuvres.

Relèvement et unification des Primes des mécaniciens et chauffeurs, des ouvriers et manoeuvres

(s)	CD	19.12.39	25	VI
	CD	26.12.39	38	VIbis
	CD	9. 1.40	85	X (c)
(s)	CA	17. 1.40	17	IIbis b)
(s)	CA	II. 6.4I	I6	IX
(s)	CA	5.11.41	15	IX
(s)	CA	9. 9.42	13	IIter

Pour le relèvement ultérieur de ces primes (entre les années 42 à 48: Voir les dossiers 4211 relatifs aux différents relèvements de salaires des cheminots après la guerre

Révision des primes de traction : Rapport Dieudonné. (V.D.4210)

Lettre MTP à SNCF	25. 4.49		
	CA	22. 6.49	24 VII

Amélioration des primes de rendement de certains ouvriers hautement qualifiés : suite au rapport Dieudonné (voir le dossier reclassé 4210)

Lettre S.N.C.F. au M.TP	28. 5.49		
	CA	21.12.49	9 VI
	CA	18. 1.50	28 VII

Mesures concernant les primes du personnel de conduite

	CA	18. 1.50	VII
--	----	----------	-----

Augmentation des primes en 1953

V D.4233 - Création de parts de productivité.

Augmentation des primes en 1954

Lettre SNCF au MTP

C.A. 15.12.54
22.12.54 12 III 1° & 2°

Augmentation des primes en 1955

Augmentation des primes de rendement des agents des services actifs de la Voie et des Bâtiments et du Matériel et de la Traction.

V.D. : 4211 - Aménagement de la rémunération en 1955 - C.A. 30.11.55 17 IV

Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration
du 22 décembre 1954

P.12

III - Questions administratives et financières

- (1°) Compte rendu du Président du Conseil d'Administration concernant l'application aux cheminots des décisions gouvernementales relatives au salaire minimum garanti.
- (2°) Demandes des organisations syndicales C.F.T.C., Force Ouvrière et Cadres autonomes concernant la rémunération des mécaniciens et chauffeurs.

M. BOURRIE, Directeur du Personnel, est introduit en séance.

M. LE PRESIDENT expose les mesures destinées à améliorer la rémunération du personnel auxquelles M. le Ministre des Travaux Publics a donné son agrément.

M. BOURRIE commente les propositions soumises au Conseil concernant l'aménagement des primes du personnel chargé de la conduite des trains.

M. BODEAU se félicite d'être enfin en mesure de donner une réponse concrète aux inquiétudes manifestées par ses mandants; mais il ne saurait, pour autant, se déclarer pleinement satisfait des mesures qui sont portées à la connaissance du Conseil en vue de l'amélioration de la rémunération du personnel. Il leur fait grief essentiellement :

1°) de ne pas mettre fin totalement et définitivement à toutes les anomalies que présentent les rémunérations des cheminots en ce qui concerne, soit les différences existant à la S.N.C.F. entre certaines catégories de personnel, soit la situation relative des cheminots par rapport à celles des autres industries du secteur nationalisé;

...../.....

2°) d'être sans répercussions sur les pensions et de ne prévoir aucune amélioration du sort des retraités;

3°) de ne pas être affectées, tout au moins en ce qui concerne le complément de part de productivité, d'un coefficient de rétroactivité analogue à celui qui a été admis pour la prime de rendement accordée au personnel d'E.G.F.

S'il ne peut que déplorer, à ce dernier égard, la pénalisation infligée aux cheminots, il insiste vivement, par contre, pour que ses deux premières observations soient prises en considération dans le plus bref délai possible, et qu'on s'attache surtout à résoudre le problème vital du sort des petits retraités.

Il craint, par ailleurs, que le terme "complément de part de productivité" ne prête à confusion et il voudrait être assuré que ce complément ne constitue, en aucun cas, une avance sur la 4^{ème} part de productivité dont le déclenchement doit intervenir dans le courant de 1955.

M. BODEAU se félicite, d'autre part, de l'aménagement des primes du personnel chargé de la conduite des trains. Il regrette seulement que l'application de cette mesure intervienne peu de temps après le mouvement de grève déclenché par le Syndicat autonome des agents de conduite, permettant ainsi à cette organisation syndicale de s'en attribuer aussi bruyamment qu'indûment tout le mérite, alors qu'il est patent que ce mouvement de grève, privé de l'appui des organisations syndicales véritablement représentatives, a été un échec complet. En ce qui concerne le raccord entre les échelles 19 et B, il résulte des engagements pris lors de la signature du Protocole du 24 mai 1953. Cependant, M. BODEAU se demande si la formule adoptée est bien judicieuse. Quoi qu'il en soit, les anomalies subsistantes pour d'autres catégories ne méritent pas moins d'attention.

Il tient, en tout cas, à marquer sa reconnaissance à M. le Président et à M. le Directeur Général ainsi qu'aux représentants de l'Administration Supérieure pour la compréhension et le désir d'aboutir à des résultats tangibles dont ils ont fait preuve au cours des négociations qu'ils ont menées avec les organisations syndicales.

M. PAILLIEUX reconnaît, lui aussi, que la S.N.C.F. a fait effort pour assurer à son personnel une rémunération mieux en rapport avec la situation économique actuelle et le personnel ne manquera pas d'être très sensible à cette marque d'intérêt, mais il reste bien évident que les mesures qui sont soumises au Conseil sont loin de constituer une remise en ordre des salaires.

Il joint ses instances à celles de M. BODEAU pour une révision de la situation des petits retraités dont certains ne bénéficient même pas du minimum de retraite de la fonction publique. Il s'agit là, en effet, d'une mesure d'équité qui, au surplus, n'est pas de nature à obérer gravement la situation financière de la S.N.C.F.

.....

Il se félicite, lui aussi, de l'aménagement des primes des agents de conduite des trains, mais il regrette, avec M. BODEAU, les circonstances dans lesquelles cet aménagement intervient : celle-ci semblent donner raison à la Fédération Générale Autonome des Agents de Conduite, qui ne manquera pas de se targuer d'avoir obtenu gain de cause grâce au mouvement de grève vainement déclenché dans le courant de décembre.

Il ajoute que cette question des primes des agents de conduite souligne combien il est urgent de reprendre l'examen des primes de travail et la nécessité de modifier la structure même de ces éléments de rémunération. Sans vouloir aborder au fond ce problème, il voudrait, à tout le moins, recevoir l'assurance qu'il n'est pas perdu de vue.

M. REDON fait siennes les observations de MM. BODEAU et PAILLIEUX. Il reconnaît avec eux l'amélioration sensible de la rémunération que constituent les mesures soumises au Conseil et le redressement de la hiérarchisation des salaires qui en résulte, tout en déplorant que la rétroactivité de leur application et leurs répercussions sur les pensions aient été écartées. Cette dernière décision, surtout, cause un préjudice sensible aux cheminots par rapport aux agents des autres services nationalisés, E.G.F. par exemple.

Il se réjouit, par ailleurs, de voir aboutir les revendications présentées en vue de réduire l'écart qui existait entre les rémunérations des échelles 16 à 19 d'une part, celles des échelles à lettres, d'autre part. Sans doute la majoration de prime de fin d'année qui est envisagée ne répond-elle pas exactement au désir exprimé par l'organisation syndicale qu'il représente, mais il pense qu'il s'agit là d'une étape et que la différence de rémunération qui, de 21 %, se trouve ramenée à 17 ou 18 %, sera à brève échéance réduite, comme il se devrait, à 13 ou 14 %.

Enfin, M. REDON n'a pas d'observation à présenter en ce qui concerne le ramaniement des primes allouées au personnel de conduite des trains, à condition de le considérer également comme une étape dans la réorganisation générale du régime des primes du personnel du service Matériel et Traction.

M. LE PRESIDENT a conscience que la S.N.C.F. a obtenu, en faveur de son personnel, le maximum de ce qu'elle pouvait attendre eu égard aux circonstances particulièrement défavorables à tout accroissement des charges financières du Chemin de fer et, partant, de l'Etat.

Il n'ignore pas la déception que l'application des mesures dont le Conseil est saisi va provoquer parmi les retraités dont les pensions ne seront pas péréquées. Si un problème existe, en particulier, pour les petits retraités, la question est rendue

délicate par le fait que la situation des retraités de l'Etat, en fonction de laquelle celle des retraités du Chemin de fer doit statutairement évoluer, demeure, dans l'ensemble, moins favorable que celle de ces derniers.

M. LE PRESIDENT est bien d'accord avec MM. BODEAU, PAILLIEUX et REDON pour regretter que la Commission de coordination des salaires se soit prononcée contre la rétroactivité au 1er octobre 1954 du complément mensuel de part de productivité, au moment même où elle l'admettait au regard de la prime de rendement allouée au personnel d'E.G.F. Son attitude peut s'expliquer, toutefois, par le souci d'éviter au budget de la S.N.C.F. et, par ricochet, au budget de l'Etat, une surcharge supplémentaire dépassant un milliard. Il tient, en tout cas, à assurer à M. BODEAU que le complément mensuel de part de productivité est absolument indépendant de la 4ème tranche de part de productivité et que les agents bénéficieront intégralement de cette dernière, conformément aux dispositions du protocole du 24 mai 1953 auquel il n'a été aucunement dérogé.

M. LE PRESIDENT ne méconnaît pas, d'autre part, que les mesures prises ne résolvent pas tous les problèmes et il est bien d'accord pour que les questions restant à résoudre fassent l'objet d'un examen concerté avec les organisations syndicales. Ces mesures n'en marquent pas moins un résultat important, en ce qui concerne, notamment, le raccord entre les rémunérations des dernières échelles statutaires et celles des premières échelles hors statut.

En ce qui concerne, enfin, l'aménagement des primes allouées au personnel de conduite des trains, M. LE PRESIDENT donne acte bien volontiers aux administrateurs représentant le personnel de ce que le mouvement de grève déclenché sans succès par une organisation professionnelle non qualifiée est totalement étranger à l'aboutissement de revendications dont le bien-fondé avait été formellement reconnu par la S.N.C.F.

M. GOETZE n'a aucune observation à présenter sur le fond même des questions dont le Conseil est saisi, si ce n'est pour attirer l'attention sur les dispositions bienveillantes dont il faut reconnaître que le Gouvernement a fait preuve, en l'espèce, à l'égard des cheminots, si l'on considère que la charge résultant des mesures en cause incombera, en définitive, au budget de l'Etat. C'est, d'ailleurs, en fonction de ces considérations qu'il n'a pas paru possible de faire droit à toutes les revendications présentées, ni d'accorder pour les améliorations consenties une rétroactivité dont ont bénéficié certaines entreprises plus prospères du secteur nationalisé. Au surplus, si la comparaison avec E.G.F. est au bénéfice de celle-ci, la comparaison avec la fonction publique est à l'avantage des cheminots, qu'il s'agisse de la rémunération ou des retraites. Cette appréciation d'ensemble ne saurait, selon lui, faire obstacle à ce que

certaines situations particulières fassent encore l'objet d'un examen également spécial : tel est le cas pour les titulaires de petites pensions.

M. GOETZE a été très frappé, d'autre part, de la complexité que présentent les systèmes de rémunération et de primes en vigueur à la S.N.C.F. et il ne verrait que des avantages à ce qu'une simplification intervienne.

M. ARMAND, après avoir rappelé les causes de la complexité des systèmes de rémunération, assure le Conseil de son constant souci d'y porter remède. Des études en vue d'aboutir à une simplification ont été à maintes reprises effectuées, mais il n'a pas été possible d'y donner suite dans le cadre des crédits dont la S.N.C.F. a jusqu'à présent disposé. Il est, en effet, bien évident qu'une simplification substantielle suppose des alignements et que ces derniers devraient être obligatoirement opérés sur les cas les plus favorisés. Il en résulterait donc un supplément de dépenses appréciable. La Direction du Personnel reprendra néanmoins l'étude de ce problème et des propositions concernant une première étape de simplification pourraient être prochainement soumises au Conseil.

M. ARMAND se réjouit, par ailleurs, de constater que l'Administration Supérieure paraît disposée à envisager avec bienveillance un relèvement des pensions de retraite les plus basses et il prend bien volontiers l'engagement de se pencher sans plus tarder sur cette question.

Il tient, enfin, à s'associer aux hommages rendus à la compréhension et à la célérité avec lesquelles M. le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme et les fonctionnaires des Administrations de tutelle ont examiné les dossiers qui leur étaient soumis par la Direction Générale. Il partage également les regrets qu'a motivés la coïncidence fâcheuse du mouvement de grève avorté déclenché par la Fédération Générale Autonome des Agents de Conduite et de l'aboutissement des études relatives à l'aménagement des primes de traction. Cette coïncidence ne doit être interprétée que comme une illustration du caractère entièrement gratuit de cette grève.

M. MICHEL fait entièrement siennes les observations de M. GOETZE et il insiste tout particulièrement sur la nécessité de ne négliger à l'avenir aucune occasion de simplifier les éléments de rémunération des cheminots.

M. PAILLIEUX, tout en reconnaissant la bonne volonté avec laquelle la Direction Générale de la S.N.C.F. s'efforce constamment d'associer les Organisations syndicales aux pourparlers concernant les conditions de rémunération des cheminots, doute

qu'une réforme profonde de la structure de cette rémunération puisse être obtenue tant que ne seront pas rapportées les dispositions du décret du 1er juin 1950.

Sous le bénéfice de ces observations et après un dernier échange de vues auquel participent, en outre, M. de TARDE, M. de LAVIT et M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT, le Conseil prend acte du compte rendu présenté par son Président au sujet des modalités d'application aux cheminots des décisions gouvernementales relatives au salaire minimum garanti et approuve les propositions qui lui sont soumises concernant l'aménagement des primes du personnel chargé de la conduite des trains.

M. BOURRIE quitte la salle des séances.

Paris, le 20 décembre 1954

Direction du Personnel

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 22 DEC. 1954

Question N° ~~IV~~ / 2

N O T E

pour Messieurs les Membres du Conseil d'Administration
au sujet d'un aménagement des primes du personnel chargé de la
conduite des trains

La prime du personnel chargé de la conduite des trains est
constituée en moyenne à raison de :

- 39 % par une prime de parcours proportionnelle au nombre de kilomètres parcourus;
- 12 % par une prime de présence avantageant les agents dont la durée moyenne de travail est la plus élevée ou qui travaillent la nuit;
- 5 % par une prime de temps gagné incitant à la régularité;
- 44 % par une prime d'économie de combustible ou d'énergie.

Cette dernière prime donne lieu à des difficultés. Elle résulte de la répartition, au prorata des économies, d'une prime globale dont le montant est proportionnel au nombre de journées de service, les journées passées à la conduite des engins de traction moderne (électrique, autorail ou diesel) étant affectées du coefficient 1/2. Il en résulte notamment les deux anomalies suivantes :

- la prime d'économies n'est pas améliorée parallèlement à l'accroissement de productivité (nombre moyen de km parcourus par journée);
- lorsque la traction vapeur est convertie en traction moderne, la prime journalière d'économies de l'agent de conduite est en moyenne moitié de ce qu'elle serait en traction vapeur, ceci malgré un parcours moyen plus élevé.

Ces anomalies ne se présentent pas pour la prime de parcours. Bien que la relativité soit également de 1/2 entre les

.....

taux kilométriques respectifs de base des deux modes de traction, l'augmentation du parcours moyen permet de réaliser en traction électrique ou autorail une prime journalière de parcours nettement supérieure à la moitié de celle vapeur.

Afin de remédier aux anomalies de la prime d'économies nous nous proposons de déterminer le montant global de cette prime proportionnellement, non plus au nombre de journées de service, mais au nombre de kilomètres parcourus.

Pour permettre cet aménagement et faciliter les transitions, il est nécessaire d'augmenter, dans une certaine mesure, la valeur des primes, ce qui aurait en outre la conséquence favorable d'améliorer la valeur relative des primes par rapport au salaire, cette valeur relative s'étant trouvée fort amoindrie à la suite des diverses augmentations de salaire effectuées ces dernières années.

Les mesures envisagées, qui comportent une amélioration des taux de base des primes de parcours et de présence, entraîneraient des augmentations variables suivant les Régions et les modes de traction, mais qui atteindraient au minimum 7 % pour la traction vapeur et 9 % pour les autres modes de traction.

L'ensemble de ces mesures créera un intéressement plus important du personnel de conduite des trains à la productivité et favorisera les modes de tractions modernes à grand rendement.

Il est proposé au Conseil d'approuver ces mesures qui prendraient effet du 1er janvier 1955 et qui entraîneraient la péréquation à la même date des pensions des agents de conduite retraités.

La dépense supplémentaire annuelle s'élèverait à 350 millions environ y compris les charges directes pour les agents en activité de service, et à 350 millions environ en ce qui concerne les pensions, soit 700 millions au total.

Le Directeur du Personnel,

signé : BOURRIE

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

---:---:---:---

Paris, le 15 décembre 1954

Le Président
du Conseil d'Administration

- COPIE -

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre agrément les mesures que je me propose d'appliquer dans le cadre des directives que vous nous avez données le 11 décembre, afin de régler les différentes questions en instance relatives à la rémunération des cheminots.

- 1°) - Aménagement de la rémunération dans le cadre d'une augmentation hiérarchisée de 3 % sans répercussion sur les pensions.

La meilleure façon d'appliquer ces directives consisterait à attribuer un complément mensuel de part de productivité, intégralement hiérarchisé et soumis à la majoration résidentielle (11 à 25 %); pour rester très strictement dans la limite (5 milliards 250) de 3 % du montant global des salaires imposables (175 milliards), ce complément devrait être limité à 470 fr.

Les Organisations syndicales avec lesquelles nous avons pris contact, ont demandé que ce montant soit arrondi à 500 fr, ce qui porterait la dépense annuelle à 5 milliards 550 (3,20 % du montant global des salaires) soit 6 milliards 150 charges comprises.

Sous cette réserve elles ont donné leur accord au mode de répartition envisagé.

Je serais pleinement d'avis d'accéder à cette demande.

En ce qui concerne la date d'effet, les mêmes Organisations ont fait observer que le doublement de la prime de rendement attribué au personnel d'E.G.F. ayant, en fait, été accordé même au titre de l'exercice 1954, il serait normal qu'une certaine

Monsieur le Ministre des Travaux Publics,
des Transports et du Tourisme,
Direction Générale des Chemins de fer et
des Transports - Service de la Main-d'Oeuvre

.....

rétroactivité intervienne également pour la S.N.C.F. Sans envisager à cet égard une mesure aussi large que celle intervenue à E.G.F. elles insistent pour une rétroactivité de quelques mois.

Je serais heureux qu'il vous paraisse possible de fixer en conséquence au 1er octobre 1954 la date d'effet des mesures ci-dessus envisagées.

Ces mesures seraient complétées de telle sorte que la rémunération de base actuelle de l'échelle 1 à l'essai soit augmentée d'au moins 6 fr 50 par heure à Paris, soit $6,5 \times 216 \text{ h } 66 = 1.408 \text{ fr}$ par mois; cette rémunération constituerait un minimum qui, en tout état de cause, serait assuré aux agents des plus basses échelles dès le 1er octobre 1954.

Cette garantie d'un minimum ne jouerait pratiquement que pour les garde-barrières; la dépense annuelle correspondante serait d'environ 50 millions.

En donnant leur accord à l'ensemble de ces propositions, les Organisations syndicales ont exprimé le regret qu'aucune mesure ne soit prise en faveur des retraités et leur très vif désir de voir rattraper progressivement le retard important des pensions par rapport aux salaires.

2°) - Aménagement des primes attribuées au personnel de conduite des engins de traction.

Par ailleurs, nous avons examiné les conditions dans lesquelles pourrait intervenir un aménagement des primes de traction, aménagement décidé à la suite du protocole du 23 mai 1953 et qui a fait l'objet, depuis lors, de plusieurs interventions et, en dernier lieu, de votre lettre du 22 novembre 1954.

Nous envisageons de mettre en vigueur, à partir du 1er janvier 1955, un nouveau mode de détermination des primes d'économie de combustible ou d'énergie qui aurait pour objectif d'atténuer les différences actuellement constatées entre les personnels des différents dépôts effectuant des services comparables.

La prime globale d'économie à répartir serait déterminée, pour chacun des modes de traction (vapeur, électrique, autorail ou diesel) compte tenu de la productivité, c'est-à-dire des parcours effectués; il en résulterait une certaine réduction de l'écart entre les primes dont bénéficient les agents de conduite selon qu'il s'agit de conduite vapeur ou de conduite électrique, autorail ou diesel, la réduction étant plus accentuée pour les conducteurs affectés aux grands parcours que pour les autres conducteurs.

Indépendamment de cet aménagement, et pour permettre les transitions, il est nécessaire d'augmenter, dans une certaine mesure, la valeur des primes, ce qui aurait en outre la conséquence favorable d'améliorer la valeur relative des primes par rapport aux salaires,

cette valeur relative s'étant trouvée fort amoindrie à la suite des diverses augmentations de salaires effectuées ces dernières années.

Je me propose de réaliser ces aménagements dans le cadre d'une dépense annuelle de 350 M. pour le personnel en activité, soit 700 M. au total (charges comprises) compte tenu des retraités.

Je crois devoir appeler de façon instante votre attention sur l'intérêt psychologique de faire aboutir sans plus attendre la mesure qui a fait l'objet, en dernier lieu, de ma lettre Ph 155 du 9 août 1954 tendant à réduire l'écart existant entre l'échelle 19 et l'échelle B. A ma connaissance les dispositions envisagées ont fait, il y a deux mois, l'objet d'un avis favorable de la Commission de coordination. Elles devraient avoir effet sur la prime de fin d'année de 1954.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

Le Président du Conseil d'Administration,

Pierre TISSIER.

QUESTION VII - Primes du personnel de conduite des machines.

p.28

M. BERTRAND analyse les propositions contenues dans la note distribuée aux membres du Conseil.

M. LE PRESIDENT souligne qu'il s'agit là véritablement de primes à l'économie et au rendement.

M. PAILLIEUX se demande, en ce qui concerne la prime à accorder aux agents de conduite des machines de manoeuvres, s'il n'eût pas été préférable, - s'agissant d'agents du Service de la Traction, - de maintenir la prime de traction qui leur est allouée, sauf à l'accroître par un allongement fictif des distances parcourues. En tous cas il ne s'oppose pas à l'adoption des mesures envisagées.

M. BERTRAND répond que la formule proposée est plus favorable pour les intéressés, qu'elle a pour effet de faire participer directement au bénéfice résultant des améliorations constatées dans le rendement du triage. Cette formule est également favorable à la bonne exécution du service, le conducteur d'une machine de manoeuvres étant ainsi amené à s'intéresser à son travail et à accroître son rendement personnel, qui est l'un des éléments du rendement de l'ensemble du triage.

M. ARMAND appuie l'observation de M. BERTRAND et ajoute que la réforme est de nature à donner à tout le personnel des triages une plus grande cohésion et un esprit d'équipe plus développé en doublant d'une communauté d'intérêt la communauté de la tâche.

M. GOETZE reconnaît que la première des primes répond bien à une notion d'économies, mais il ne lui semble pas qu'on puisse en dire autant de la seconde. Il serait, au surplus, par principe, hostile à l'adoption d'une nouvelle formule de prime ajoutant encore à l'extrême complexité du régime actuel en cette matière. Dans ces conditions et malgré la modicité de la somme en jeu, il eut préféré substituer à cette formule celle suggérée par M. PAILLIEUX.

M. BERTRAND fait observer qu'il n'y a pas, en définitive, création d'une nouvelle prime, mais simple substitution, pour une catégorie particulière de bénéficiaires, d'une formule déjà existante à une autre, la prime de parcours incluse dans la prime de traction étant remplacée, pour le personnel des machines de manoeuvres, par les primes de rendement établies en faveur des agents du Service de l'Exploitation.

M. OURADOU souscrit entièrement aux propositions présentées par le Service Central du Personnel qui n'offrent que des avantages pour les agents en cause. Il tient, à cette occasion, à appeler l'attention du Conseil sur l'amenuisement, par rapport au traitement, de la productivité des primes allouées au personnel de conduite.

Il demande, en conséquence, que cette première réforme soit l'amorce d'une étude générale portant révision de la situation des mécaniciens et chauffeurs, afin de rétablir la relativité qui s'impose entre les salaires et les primes de ces agents.

M. de TARDE constate la nécessité majeure d'intéresser les agents à leur travail pour augmenter le rendement. De ce point de vue, la mesure qui tend à associer directement les agents de conduite des machines de manoeuvres au rendement du triage ne peut qu'être approuvée.

Sous le bénéfice de ces observations, le Conseil approuve les propositions qui lui sont soumises.

11.
S.N.C.F.
Service Central
du Personnel.

1ère Division

N/Réf.: Ph.

Rapport au Conseil d'Administration

Mesures concernant les primes du personnel
de conduite des machines

I - Prime d'économie de combustible

La prime de traction dont bénéficie le personnel de conduite des machines est constituée pour 40 % environ par une prime d'économie de combustible qui a pour objet d'intéresser ce personnel à une utilisation économique du combustible de traction.

En octobre 1946, la consommation kilométrique étant encore supérieure, toutes choses égales d'ailleurs et compte tenu notamment de la qualité des combustibles utilisés, de 20 % environ à celle de 1938, il avait été convenu, en accord avec le personnel intéressé et afin d'inciter celui-ci à réduire cet écart, que chaque réduction de 5 % de l'excédent de consommation par rapport à 1938 donnerait lieu à une majoration de 2.500 frs de la prime annuelle de combustible.

A ce titre, deux tranches d'augmentation ont été distribuées le 1er janvier 1947 et le 1er octobre 1947.

La comparaison des consommations pour les mois de mai, juin et juillet 1949 justifiant la libération d'une troisième tranche, il est proposé au Conseil d'accorder à partir du 1er janvier 1950 une augmentation de 2.500 frs par an de la prime de combustible.

Le supplément de dépense qui en résultera sera d'environ 60 M. par an.

Une quatrième et dernière tranche d'augmentation restera à accorder lorsque la consommation de combustible sera revenue au niveau de 1938.

II - Institution d'une prime de rendement de triage pour les agents de conduite des locomotives de manoeuvre

Les agents du Service de l'Exploitation affectés aux chantiers de triage bénéficient d'une prime de rendement basée sur divers éléments caractérisant le rendement des triages et qui intéresse notamment ce personnel aux économies réalisées dans l'utilisation des machines de manoeuvre.

...

Le rendement des triages est grandement influencé par l'activité des agents de conduite des locomotives de manoeuvre; or, non seulement ces derniers ne participent pas à la prime de rendement des triages, mais les économies réalisées dans l'utilisation des machines de manoeuvre entraînent la réduction de la prime de traction dont ils bénéficient, et dont le montant dépend pour une large part des parcours effectués.

Il en résulte que, dans de nombreux triages, la prime de traction que touche l'agent de conduite de la locomotive de manoeuvre est inférieure à la prime de rendement de l'agent du Service de l'Exploitation de l'échelle 2, cette différence étant d'autant plus grande que le rendement du triage est meilleur.

Pour remédier à cette anomalie, il est envisagé d'attribuer aux agents de conduite des locomotives de manoeuvre, une prime de rendement de triage qui se substituerait pour partie à la prime de parcours actuellement incluse dans la prime de traction que perçoivent les intéressés et qui serait rattachée, pour le triage considéré, à la prime de rendement de triage du Service de l'Exploitation.

L'augmentation de prime serait d'environ 450 frs en moyenne par mois pour un mécanicien de manoeuvres et de la moitié de cette somme pour un conducteur électricien ou un conducteur de Diesel.

Il est proposé au Conseil d'approuver l'institution de cette prime qui serait mise en vigueur à partir du 1er janvier 1950. Le supplément de dépense annuel qui en résulterait serait de l'ordre de 7 M.

Le Directeur,

BERTRAND.

QUESTION VI - Amélioration des primes de rendement de
certains ouvriers qualifiés.

p.24

M. LE PRESIDENT rappelle que cette question a déjà figuré à l'ordre du jour de la séance du Conseil du 21 décembre 1949; il demande à M. BERTRAND, Directeur du Service Central du Personnel, d'en exposer les éléments au Conseil.

M. BERTRAND rappelle que des propositions ont été soumises au Conseil tendant à accorder aux ouvriers professionnels hautement qualifiés du Service du Matériel et de la Traction, c'est-à-dire aux 3 catégories d'ouvriers énumérées ci-après : modeleurs, calibristes et métrologistes, une majoration de 25 % des primes de rendement allouées aux ouvriers professionnels qualifiés travaillant dans les ateliers. Cette mesure, destinée à compenser le manque à gagner résultant, pour ces agents, de ce qu'ils n'ont pas été reclassés à l'échelle 7, répond aux conclusions présentées par M. DIEUDONNE dans son rapport sur le reclassement et à la décision prise par le Conseil dans sa séance du 25 mai 1949. Cependant, les organisations syndicales ont déclaré ne pouvoir l'accepter et demandent, à tout le moins, que la majoration de prime envisagée soit portée de 25 à 50 %.

M. BERTRAND fait observer tout d'abord que les primes allouées aux ouvriers professionnels qualifiés, parmi lesquels figurent les 3 catégories en cause, se trouvent déjà majorées de 15 %.

D'autre part, si ces primes étaient majorées de 50 %, elles seraient susceptibles de dépasser le montant de celles accordées aux chefs de brigade, ce qui romprait le parallélisme entre la hiérarchie des fonctions et celle des rémunérations.

Enfin, si les modeleurs, les calibristes et les métrologistes ont des connaissances spéciales ou font preuve d'une

habileté professionnelle particulière justifiant une rémunération supplémentaire, leur métier n'est ni pénible, ni salissant comme le sont ceux des chaudronniers qui bénéficient de ce fait de la majoration de 15 %.

C'est compte tenu de ces diverses considérations que les Services proposent, pour les 3 catégories d'ouvriers considérés, une majoration de prime de 35 %.

M. PAILLIEUX rappelle, de son côté, que le reclassement des agents des ateliers des Services du Matériel et de la Traction a été fait en tenant compte des rémunérations payées à leurs homologues dans d'autres secteurs industriels et qu'il a été reconnu, à cette occasion, que les 3 catégories d'ouvriers en cause, qui constituent une élite, sont bien mieux traités dans l'industrie privée qu'à la S.N.C.F.

Etant donné la qualité exceptionnelle de ces agents, - dont le nombre à la S.N.C.F. est d'ailleurs très limité, - l'avantage qu'on propose de leur donner, et qui représente environ 500 fr par mois, est d'autant plus dérisoire que ces agents seraient placés sur une échelle supérieure à l'échelle 6 si l'éventailage des échelles était plus grand qu'il ne l'est. Lorsqu'on leur a refusé l'échelle 7, on a été d'accord pour qu'une majoration substantielle d'indemnité leur soit allouée en compensation. Le produit de la majoration de prime devrait donc, en bonne logique, égaler la différence existant entre les traitements des échelles 6 et 7, soit 1.400 fr environ. Pour donner un commencement de satisfaction aux intéressés, le moins qu'on puisse faire est de porter la majoration de prime à 50 %, ce qui correspondrait à une augmentation mensuelle de 1.350 fr.

Quant à l'objection tirée de la situation inférieure par rapport aux ouvriers considérés où se trouveraient, en ce qui concerne les primes, les chefs de brigade, elle ne saurait être retenue, d'abord parce qu'il existe plusieurs classes de chefs de brigade et que ceux qui encadrent les ouvriers hautement qualifiés sont, en général, placés sur les échelles 8 et 9, ensuite parce que, dans les cas particuliers et d'ailleurs extrêmement rares où ces chefs de brigade sont à l'échelle 7, leur rémunération globale n'en reste pas moins supérieure à celle des ouvriers hautement qualifiés. Si la S.N.C.F. veut conserver un personnel de haute valeur, - que l'industrie privée convoite et s'efforce de lui enlever par l'attrait de fortes rémunérations, - elle doit prendre les mesures qui s'imposent. C'est pourquoi il insiste pour que la majoration de prime soit portée à 50 %.

M. OURADOU souligne, ainsi qu'il l'a déjà fait à la dernière séance du Conseil, le caractère dérisoire des propositions présentées par le Service Central du Personnel,

propositions qui, au surplus, ne correspondent pas à ce que les agents étaient en droit d'escompter étant donné la position prise par le Conseil lors de l'examen du rapport Dieudonné sur le reclassement. Il ne peut, pour ce qui le concerne, admettre la discrimination qui est faite à l'intérieur de la catégorie des "ouvriers professionnels qualifiés" que si l'octroi d'une majoration de prime de 50 % qui est proposée en faveur des 3 professions de modelers, calibristes et métrologistes est complété par l'attribution d'une majoration de prime de 25 % à tous les ouvriers professionnels qualifiés.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT rappelle les difficultés soulevées par le reclassement et craint que les revendications nouvelles que ne manquera pas de faire naître toute modification apportée aux propositions dont le Conseil est saisi, remettent en cause tout le reclassement. C'est ainsi qu'il n'est pas du tout assuré que les Chefs de brigade ne prendront pas prétexte de la majoration de 50 % des primes des ouvriers hautement qualifiés pour réclamer à leur profit une mesure analogue.

M. PAILLIEUX lui donne tous apaisements à cet égard. Il reste persuadé, quant à lui, que la majoration des primes de rondement constitue une heureuse solution, à condition toutefois qu'elle soit suffisante, c'est-à-dire qu'elle corresponde à la différence existant entre les traitements des échelles 6 et 7.

M. LE PRESIDENT résume le débat. Le Conseil se trouve en présence de deux propositions émanant des représentants du personnel au Conseil. La première, formulée par M. OURADOU, vise à étendre le bénéfice de la majoration de 25 % à tous les ouvriers professionnels qualifiés du Service du Matériel et de la Traction; la seconde, commune à M. M. PAILLIEUX et OURADOU, accorde une majoration de prime de 50 % à 3 catégories d'ouvriers particulièrement qualifiés de ce Service.

Il lui paraît difficile, étant donné les explications fournies par le Directeur du Service Central du Personnel, de retenir la première de ces propositions.

M. OURADOU précise qu'il n'est nullement hostile à ce qu'une distinction soit faite en faveur des 3 catégories d'ouvriers en cause : il avait lui-même proposé de la marquer par l'octroi d'une échelle, la majoration de prime de 25 % étant, par ailleurs, attribuée à tous les ouvriers professionnels qualifiés. C'est parce que le bénéfice d'une échelle ne peut, paraît-il, être envisagé, qu'il accepte de lui substituer une majoration de prime de 50 %.

M. LE PRESIDENT craint que cette proposition ne remette en cause le reclassement.

M. OURADOU ne le croit pas; les agents intéressés seraient maintenus sur l'échelle 6, mais bénéficieraient d'une majoration de prime dont le taux est fonction de leur qualification.

M. BERTRAND fait observer que certains ouvriers professionnels qualifiés bénéficient déjà d'une majoration de prime de 15 %. En majorant de 25 % les primes de ceux de ces ouvriers dont les mérites sont exceptionnels, le Service du Personnel croit avoir atteint une limite qu'il serait dangereux de dépasser sans risquer de compromettre l'équilibre général des rémunérations.

M. BENOIST souligne à son tour l'intérêt qui s'attache, pour l'industrie privée, à disposer de bons ouvriers qualifiés dans les 3 spécialités en cause et déclare qu'il est exact que les salaires qu'elle leur alloue sont plus élevés que ceux qui leur sont versés par la S.N.C.F.

Le Conseil se prononce contre l'extension de la majoration de prime à tous les ouvriers professionnels qualifiés du Service du Matériel et de la Traction, M. PAILLIEUX ayant déclaré s'abstenir.

M. LE PRESIDENT considère, par ailleurs, que la modicité de la somme qui résultera d'une majoration de prime de 25 % n'est pas de nature à retenir au service de la S.N.C.F. des ouvriers spécialisés très recherchés par l'industrie privée. Il serait donc, personnellement, prêt à se rallier aux propositions de M. PAILLIEUX.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT est persuadé qu'il en résultera, à brève échéance, une nouvelle poussée de revendications. Il faudrait que les organisations syndicales puissent prendre l'engagement que le reclassement ne sera pas remis en cause.

M. PAILLIEUX rappelle que le rapport Dieudonné met un point final au reclassement, sous réserve des corrections qui s'imposent. Les propositions qu'il présente ne sont que la mise au point d'une de ces corrections.

Il ajoute que le pourcentage de majoration de primes de 50 % a reçu l'accord du Comité mixte professionnel intéressé, ce qui autorise à penser que les chefs de brigade n'y ont pas d'objection.

.....

Au surplus, il est constant que certains agents du chemin de fer, les mécaniciens par exemple, reçoivent un montant de primes supérieur à celui qui est alloué dans le même temps à leurs supérieurs immédiats. Ce qui importe, en l'occurrence, c'est que le niveau de l'ensemble de la rémunération respecte le principe hiérarchique.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT propose de fixer le taux de majoration à 40 %.

M. PAILLIEUX ne peut accepter cette transaction.

M. MOREAU-NERET insiste, à son tour, sur le risque de voir ces agents attirés par les salaires élevés qu'offre l'industrie privée.

M. REDON ajoute qu'il avait été entendu que ces ouvriers recevraient une majoration "substantielle" des primes aux lieu et place d'une échelle. Le Conseil ne peut se déjuger et octroyer une majoration de prime inférieure à 50 %, majoration qui, au surplus, laissera encore le salaire global des intéressés bien au-dessous de celui qu'ils toucheraient au service de l'industrie privée.

Le Conseil, comme suite à la décision qu'il a prise dans la séance du 25 mai 1949 concernant les conclusions du rapport de M. Dieudonné sur le reclassement, décide de majorer de 50 % les primes de production accordées aux modelours, calibristes et métrologistes du Service du Matériel et de la Traction.

PARIS, le 22 Novembre 1949

VI

NOTE pour
Messieurs les Membres du Conseil d'Administration

OBJET - Amélioration des primes de rendement de certains ouvriers qualifiés.

Examinant la situation de certains ouvriers hautement qualifiés du Service du Matériel et de la Traction, M. DIEUDONNE, chargé d'une mission d'enquête sur l'application des mesures de reclassement par M. le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme, indiquait qu'il ne lui paraissait pas possible, en raison des conséquences qu'aurait une telle mesure, d'accorder à ces agents l'échelle supplémentaire qu'ils réclamaient; mais il indiquait que la solution des difficultés que présentait la rémunération de ces agents particulièrement qualifiés pouvait être recherchée dans l'octroi d'une "majoration substantielle des primes".

Dans sa lettre du 28 Mai 1949 au Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme, M. le Président du Conseil d'Administration écrivait : "s'il est impossible, à cause des réactions profondes que cette mesure comporterait de promouvoir d'une échelle les ouvriers professionnels hautement qualifiés, il est juste de tenir compte de leur qualification en améliorant de façon substantielle le régime des primes qui est actuellement le leur".

C'est donc dans ce sens qu'ont été étudiées les modalités d'une augmentation des primes accordées à certaines catégories d'ouvriers professionnels qualifiés.

Après une étude approfondie, il n'a pas paru possible d'envisager l'institution d'une prime spéciale pour cette catégorie d'ouvriers professionnels qualifiés. Outre qu'une prime spéciale présenterait des risques d'extension presque indéfinis, un grand nombre de professions pouvant faire état des sujétions spéciales qui sont les leurs, il aurait été difficile d'établir selon quels critères cette prime devait être accordée. Il a donc paru préférable de s'orienter vers une majoration des primes de production déjà existantes.

M. le Directeur Général propose en conséquence d'accorder aux intéressés le bénéfice d'une majoration de prime de 25%, ce qui leur procurera un avantage de rémunération d'environ 500 Frs par mois en moyenne, par rapport à celle des autres ouvriers de même échelle. Cette majoration ne serait accordée qu'aux agents des spécialités suivantes: modeleurs, calibristes, métrologie.

La dépense supplémentaire qui en résultera ne dépassera pas 1 M. par an.

Le Directeur du
Service Central du Personnel,
BERTRAND.

Extrait du P.V. de la Séance du Conseil d'Administration
du 21 décembre 1949

QUESTION VI - Amélioration des primes de
rendement de certains ouvriers qualifiés.

p.9

M. ARMAND résume les propositions contenues dans la note distribuée.

M. OURADOU attire l'attention du Conseil sur le caractère dérisoire des propositions qui lui sont soumises et qu'il ne peut, quant à lui, accepter. Les mesures envisagées, qui représentent une dépense infime, de l'ordre de 1 M., et qui intéressent, au total, 165 agents, ne correspondent pas à ce que le personnel était en droit

d'attendre, étant donné la position prise par le Conseil lors de l'examen du rapport Dioudonné sur le reclassement du personnel. Il avait été entendu, en effet, que, pour éviter les conséquences qu'ont entraînées le reclassement des ouvriers hautement qualifiés, une compensation substantielle, sous forme de prime, serait accordée à ces ouvriers. Il s'agissait donc, dans l'esprit de M. OURADOU, d'une prime fixe attribuée à tous les ouvriers hautement qualifiés et non d'un pourcentage de majoration des primes de production alloué à trois catégories d'agents seulement.

M. PAILLIEUX avait compris, lui aussi, que, le reclassement à l'échelle 7 leur étant refusé, les ouvriers hautement qualifiés bénéficieraient d'une prime compensatrice, correspondant à peu près à la différence existant entre les traitements des échelles 6 et 7, soit 1.400 fr environ. Il faudrait donc, pour que ces agents obtiennent un minimum de satisfaction sur ce point, porter de 25 à 50 % le taux de majoration des primes de production proposé, sans préjudice de la question de l'extension du nombre des bénéficiaires soulevée par M. OURADOU.

M. ARMAND fait observer que les Services ont tenu compte, dans la mesure du possible, des observations présentées par les organisations syndicales, mais qu'ils ont estimé que les corrections à apporter aux situations anormales créées par le reclassement, à l'égard des ouvriers, ne pouvaient s'appliquer qu'à ceux d'entre eux réputés hautement qualifiés.

M. OURADOU ne croit pas que cette distinction ait jamais été faite par le Conseil.

M. PAILLIEUX insiste pour que la majoration soit fixée à 50 %, cette mesure étant, à son avis, le seul moyen d'obtenir, - sans grosses dépenses, - le résultat moral recherché.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT approuve, quant à lui, les propositions du Service du Personnel. La décision du Conseil d'Administration du 25 mai 1949, dont il est fait état, ne visait que les ouvriers hautement qualifiés; la majoration envisagée tend à rétablir l'équilibre entre leur rémunération et les salaires des ouvriers de même catégorie appartenant à d'autres secteurs; modifier ces propositions risquerait d'entraîner de nouvelles revendications.

M. LE PRESIDENT serait assez enclin à considérer, en ce qui le concerne, qu'une prime mensuelle de 500 fr est dérisoire, dès lors qu'il s'agit véritablement d'ouvriers hautement qualifiés.

M. de TARDE voudrait savoir ce qu'il faut entendre par "hautement qualifiés". Ce terme peut, en effet, ou bien définir l'appréciation technique requise par certaines professions - par exemple par certains métiers de précision - ou bien viser seulement l'habileté personnelle d'un individu qui surclasse celle de l'ensemble des ouvriers de la même profession.

M. ARMAND précise qu'en principe, pour la S.N.C.F., les

ouvriers "hautement qualifiés" répondent à la fois à ce double critère : ils ont, en général, passé avec succès des examens professionnels d'une certaine difficulté et, dans tous les cas, se révèlent, dans leur profession, nettement supérieurs à leurs camarades. Toutefois, afin d'éviter les revendications des autres ouvriers formant équipe avec les ouvriers qualifiés, le bénéfice de la prime a été réservé à ceux de ces derniers qui font professionnellement équipe à part, c'est-à-dire aux 3 catégories visées dans la note.

M. de TARDE en conclut que l'attribution de la prime se fera automatiquement sans aucune intervention de coefficient personnel.

M. OURADOU fait observer que, dans l'annexe à l'avis général P6 relative au classement par catégories des ouvriers et manœuvres du Service Matériel et Traction, il n'est nullement question d'ouvriers "hautement qualifiés". Il ne voit pas, d'autre part, pourquoi, dans la catégorie des "ouvriers professionnels qualifiés", seuls les calibristes, les modelours et les métrologistes bénéficieront de la majoration de la prime. Si une discrimination s'impose à l'intérieur de cette catégorie, elle pourrait être consacrée par l'octroi d'une majoration de prime de 50 % aux 3 professions indiquées dans la note et par l'attribution d'une majoration de 25 % aux autres professions. Ainsi serait prévenue toute réclamation éventuelle.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT s'étonne que le Conseil soit appelé à discuter d'une question d'aussi minime importance et de répercussion financière pratiquement nulle. Il considère, en outre, que les difficultés soulevées par le reclassement sont à peine résolues et qu'il n'est pas opportun d'en soulever de nouvelles.

M. ARMAND répond que le Conseil est saisi parce qu'il s'agit essentiellement d'une question intéressant le reclassement du personnel.

M. PAILLIEUX souligne que la formule proposée par la Direction Générale présente l'avantage de ne pas remettre en cause le reclassement, mais elle est de portée trop limitée. Les contre-propositions qu'il présente rétabliraient l'équilibre rompu en faveur des ouvriers de même catégorie de l'industrie privée. Il n'est pas douteux, en effet, que ces derniers reçoivent une rémunération nettement supérieure à celle de leurs collègues cheminots.

M. REDON le confirme et rappelle que, dans la lettre qu'il a adressé le 28 mai 1949 au Ministre des Travaux Publics et des Transports pour lui faire part des décisions prises par le Conseil le 25 mai 1949, à la suite de l'examen du rapport Dioudonné sur le reclassement, le Président du Conseil d'Administration de la S.N.C.F. a insisté sur la nécessité d'améliorer "de façon substantielle" le régime des primes des ouvriers professionnels hautement qualifiés."

M. ARMAND en est bien d'accord, mais il importait, par

ailleurs, de maintenir l'harmonie existant entre les traitements des divers groupes d'ouvriers.

M. LE PRESIDENT estime, pour sa part, que le Conseil est mal informé de la question et qu'il ne peut se prononcer en toute connaissance de cause sur les contre-propositions présentées par M.M. PAILLIEUX et OURADOU. Une étude supplémentaire lui paraît nécessaire.

Sur sa proposition, l'examen de cette affaire est renvoyé à une prochaine séance.

Extrait du P.V. de la Séance du Conseil d'Administration
du 22 juin 1949

QUESTION VII - Primes de traction au personnel de conduite :
examen du rapport spécial de M. Dieudonné.

M. ARMAND expose qu'à la suite du reclassement, certaines organisations syndicales ont demandé une révision des primes de traction qui constituent un des éléments importants de la rémunération du personnel de conduite.

M. Dieudonné, chargé par M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports d'examiner l'opportunité d'une telle revendication, s'est prononcé dans le rapport dont le Conseil est saisi pour avis en faveur du maintien du statu quo.

La Direction Générale de la S.N.C.F. considère avec M. Dieudonné que, par suite des mesures d'ordre divers et notamment du reclassement, le personnel de conduite se trouve être dans l'ensemble avantagé et que surtout une augmentation des primes de traction de ce personnel modifierait les relativités existant entre sa rémunération et celle des autres catégories du personnel des dépôts; elle ne pourrait donc se concevoir que dans le cadre d'une révision d'ensemble des primes des autres agents.

M. ARMAND propose donc au Conseil d'adresser au Ministre des Travaux Publics et des Transports le projet de lettre, dont il donne lecture, et aux termes duquel le Conseil, d'accord sur les conclusions du rapport de M. Dieudonné, estime qu'il ne serait pas opportun de procéder actuellement à la révision demandée.

M. PAILLIEUX déclare que son organisation syndicale se refuse à donner son accord à ces conclusions et qu'elle entend maintenir sa position.

M. OURADOU s'associe à la déclaration de M. PAILLIEUX; il constate que les primes sont au coefficient 9 alors que les salaires sont au coefficient 14 ou 15; l'organisation syndicale qu'il représente ne saurait, elle non plus, abandonner les demandes qu'elle a formulées.

Le Conseil approuve les propositions qui lui sont soumises, MM. PAILLIEUX et OURADOU ayant déclaré voter contre.

pour Messieurs les Membres du Conseil d'Administration

DEMANDES DES ORGANISATIONS SYNDICALES
TENDANT A UNE REVISION DES PRIMES DU PERSONNEL DE CONDUITE
DE LA S.N.C.F.

Le personnel de conduite de la S.N.C.F. a obtenu, par application de diverses décisions de M. le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme, un nouvel échelonnement des coefficients hiérarchiques, ainsi que des mesures partielles de reclassement qui ont eu notamment pour effet de réaliser pour certains grades la parité entre le personnel de conduite des locomotives électriques et des autorails, et celui des locomotives à vapeur. La décision de reclassement stipulait par contre que la question des primes à attribuer au personnel de conduite électrique et autorail devait être revue de façon à augmenter l'écart entre les primes des agents de conduite du service vapeur et celles des autres agents de conduite (électricité, autorail et diesel).

Les Organisations Syndicales ont prétendu que cet écart devait être obtenu en augmentant les primes des mécaniciens vapeur et non en diminuant, comme cela a été fait, celles des autres agents; faisant d'autre part, valoir que les primes du personnel de conduite avaient actuellement, par rapport au salaire, une importance moindre que dans le passé, elles ont demandé une augmentation générale de 20% des primes de traction.

- 1 Pj -

M. le Ministre des Travaux Publics a chargé M. DIEUDONNE, Administrateur Civil au Ministère des Travaux Publics d'examiner s'il y avait lieu d'envisager une telle augmentation.

Dans le rapport, sur lequel M. le Ministre des Travaux Publics demande l'avis du Conseil d'Administration de la S.N.C.F., M. DIEUDONNE précise que la réduction des primes du personnel de conduite (autre que celui du Service vapeur) était implicitement admise au moment du reclassement et indique, par ailleurs, que la demande de relèvement de 20% de l'ensemble des primes, actuellement présentée, ne lui paraît pas justifiée malgré l'argument que les primes du personnel de conduite ont actuellement par rapport au salaire une importance moindre que dans le passé. Il conclut donc au maintien du statu quo.

Cette conclusion est fondée essentiellement sur le fait que les agents de conduite ont obtenu par le reclassement et les améliorations des coefficients des avantages supérieurs à ceux accordés à l'ensemble du personnel de la S.N.C.F. et sur la considération que la majoration des primes de traction ne manquerait pas d'entraîner celle de toutes les autres primes.

En ce qui concerne la valeur relative des primes au regard du salaire, le rapport indique que ces primes qui représentaient 46,5% du salaire en 1946 n'en représentent plus que 28% actuellement.

Ces pourcentages paraissent caractériser le rapport de la prime au traitement proprement dit; mais à ce traitement s'ajoute d'autres éléments de rémunération qui ont également le caractère de salaire et dont l'importance relative a varié selon les différentes époques de référence, ou qui même ont été depuis incorporés dans le traitement (c'est le cas de la majoration de 25% des heures de travail au delà de 40 heures par semaine). C'est donc l'ensemble du salaire fixe qu'il convient de considérer pour apprécier la valeur relative des primes. Pour le personnel de conduite elles représentent actuellement environ 22% du salaire contre 35% en 1946 et 29% en 1939.

Par ailleurs il est exact que les agents de conduite ont été particulièrement avantagés par le reclassement qui leur a procuré une augmentation de rémunération globale correspondant au gain de 2 échelles dans certains cas et d'une échelle au moins dans les cas les plus défavorables (l'augmentation de rémunération globale varie en effet en moyenne de 8,9% à 21% environ, alors que le gain d'une échelle procure en moyenne une augmentation de salaire de l'ordre de 8 à 9%).

Mais il importe surtout de considérer qu'une augmentation des primes du personnel de conduite modifierait des relativités actuellement établies et qui apparaissent convenables, entre la rémunération globale de ce personnel et celle des autres catégories de personnel des dépôts : ouvriers (dont sont issus les agents de conduite) d'une part, et personnel d'encadrement (sous-chefs de dépôt et chefs mécaniciens) d'autre part.

En effet, la rémunération globale d'un chauffeur de route est actuellement supérieure en moyenne de 22% environ à celle d'un ouvrier. Ce pourcentage n'a jamais été atteint dans le passé : il s'élevait à 13,5% en 1946 et à 9% seulement en 1939. Le sous-chef de dépôt de 2ème classe et le chef mécanicien de 2ème classe ont une rémunération globale supérieure seulement de 12,4% pour le premier et de 16,6% pour le second à celle du mécanicien de route recevant une prime moyenne. Le mécanicien de route qui bénéficie d'une prime élevée reçoit un salaire total voisin de celui d'un sous-chef de dépôt et même dans certains cas, supérieur.

Une augmentation des primes des agents de conduite ne pourrait donc se concevoir que dans le cadre d'une révision d'ensemble des primes des autres agents, tout au moins de ceux des Services du Matériel et de la Traction. Il ne paraît pas possible de l'envisager en l'état actuel de la situation financière.

Il est proposé, en conséquence, au Conseil, d'adresser au Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme, la lettre dont projet ci-joint, donnant accord sur les conclusions du rapport de M. DIEUDONNE.

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL

ARMAND

/15

S.N.C.F.

PARIS, le

Service Central
du Personnel

LE PRESIDENT DU
CONSEIL D'ADMINISTRATION

Monsieur le Ministre,

Vous avez bien voulu, par votre lettre RS/SN 168 du 25 Avril 1949, en me transmettant le rapport de M. DIEUDONNE, Administrateur Civil au Ministère des Travaux Publics, relatif à la révision éventuelle des primes de traction du personnel de conduite de la S.N.C.F., me demander de vous faire connaître l'avis du Conseil d'Administration de la S.N.C.F. sur ce rapport.

J'ai l'honneur de vous informer qu'après avoir pris connaissance au cours de sa réunion du 22 Juin 1949 du rapport de M. DIEUDONNE, le Conseil d'Administration de la S.N.C.F. a estimé qu'il ne serait pas opportun de procéder actuellement à une révision des primes de traction du personnel de conduite de la S.N.C.F.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

Le Président
du Conseil d'Administration,

Monsieur Christian PINEAU
Ministre des Travaux Publics,
des Transports et du Tourisme
Cabinet du Ministre
246, Boulevard Saint-Germain

PARIS (VII^o)

Ministère
des Travaux Publics,
des Transports
et du Tourisme

PARIS, le 25 Avril 1949

Le Ministre

RS/SN/168

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS
DES TRANSPORTS ET DU TOURISME

à Monsieur le PRESIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION
DE LA SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

J'ai chargé M. DIEUDONNE, Administrateur Civil au Ministère des Travaux Publics, d'examiner s'il n'y a pas lieu d'envisager la révision des primes de traction du personnel de conduite de la S.N.C.F.

A la suite de cette étude, et compte tenu de l'avis émis par les services de la S.N.C.F., M. DIEUDONNE m'a fait parvenir le rapport ci-joint du 12 Avril, accompagné de deux annexes, qui conclut au maintien des primes actuellement accordées.

Je vous prie de vouloir bien me faire connaître, le plus tôt possible l'avis du Conseil d'Administration de la S.N.C.F. sur ce rapport.

Pour le Ministre et par délégation,
Le Préfet, Directeur du Cabinet,
G. BRIAND.

PARIS, le 12 Avril 1949

Direction Générale des Chemins de fer
et des Transports

Service de la Main-d'Oeuvre

8ème Bureau

N O T E

pour Monsieur le Ministre

OBJET : Primes de traction à la S.N.C.F.

M. le Ministre m'a chargé d'examiner s'il n'y a pas lieu d'envisager une révision des primes de traction du personnel de conduite de la S.N.C.F.

Le personnel de conduite de la S.N.C.F. a obtenu, par application de la décision du 29 Mai 1948, un nouvel échelonnement des coefficients hiérarchiques, et par application des décisions du 21 Avril 1948 et du 30 Octobre 1948, des mesures partielles de reclassement tendant à mettre à parité le personnel de conduite vapeur et le personnel de conduite électricité et autorail. La décision de reclassement stipulait que la question des primes à attribuer au personnel de conduite électricité, autorail et Diesel devait être revue, de façon à augmenter l'écart entre les primes attribuées aux agents de conduite du service vapeur et aux autres agents de conduite (électricité, autorail et Diesel).

Les organisations syndicales prétendent que cet état devait être effectué en augmentant les primes des mécaniciens vapeur et non en diminuant celles des autres agents. Il est certain qu'au moment où, sous forme d'augmentation de coefficients et de reclassement, le personnel de conduite obtenait des avantages très importants, la S.N.C.F. pouvait envisager certaines réductions de primes dont le pourcentage apparaissait encore très élevé par rapport au traitement lui-même. Ces réductions étaient implicitement admises au moment du reclassement et je n'estime pas que la demande de relèvement de l'ensemble des primes actuellement présentée soit justifiée, du point de vue de l'application même des mesures de reclassement.

Les organisations Syndicales prétendent cependant que pour certaines catégories d'agents de conduite (élèves conducteurs électriciens et conducteurs d'autorails) la diminution des primes serait telle qu'elle réduirait excessivement l'avantage obtenu sous forme de reclassement et de révision des coefficients. Cet avantage deviendrait inférieur à celui d'une échelle généralement accordé, ou même s'annulerait à supposer que les intéressés soient appelés à effectuer de très longs parcours.

Par ailleurs, les syndicats ont exprimé le regret que le régime des primes de traction ait été réglé unilatéralement par la S.N.C.F. Ils font valoir que les primes de traction n'ont été majorées depuis 1939 que du coefficient 9, alors que les salaires seraient au coefficient 16, que les primes de traction en 1946 représentaient 46,5% du salaire et qu'elles ne représentent plus que 28%, et que 75% environ des mécaniciens vapeur touchent une prime inférieure à la moyenne (soit 4.500 frs environ). De ce fait le salaire de certains agents de conduite serait à peine supérieur à celui des catégories d'ouvriers dont ils sont issus et qui bénéficient d'une prime moyenne de 2.500 frs.

Ils demandent dans ces conditions une augmentation de 20% des primes de traction, qui entraînerait une dépense supplémentaire de 300 millions par an.

Les observations en réponse de la S.N.C.F. sont résumées dans le tableau A ci-joint, d'où il ressort que les majorations moyennes par échelle, compte tenu du reclassement, du relèvement des coefficients et de la mise au point des primes, sont approximativement les suivantes :

T.4.- mécanicien vapeur.	de 8,9 à 10,6 %
T.4.- conducteur électricien, conducteur principal d'atorail	18,5 %
T.2.- conducteur d'atorail, élève conducteur électricien	13,5 %

Les majorations des primes demandées par les syndicats porteraient ces pourcentages aux chiffres ci-dessous :

T.4.- mécanicien vapeur	14 %
T.4.- conducteur électricien, conducteur principal d'atorail	21 %
T.2.- conducteur d'atorail, élève conducteur électricien	16 %

La S.N.C.F. ajoute que le rapport des salaires et des primes a beaucoup varié depuis 1920. Les majorations des salaires et des primes n'ont jamais été concomitantes et il est arrivé que celles des primes fussent prévues quand celles des salaires n'étaient pas possibles. Il s'en suit que le pourcentage des primes par rapport aux salaires était excessif avant la dernière augmentation des salaires et l'application des mesures de reclassement.

Quant à la comparaison du personnel ouvrier et du personnel de conduite, il suffit de rappeler qu'un ouvrier même hautement qualifié ne dépasse pas le coefficient 227, alors que les agents de traction plafonnent aux coefficients 227 en T.2. (chauffeurs de route - mécaniciens de manoeuvres - conducteurs d'atorail) et 300 en T.4. (mécaniciens de route - conducteurs électriciens - conducteurs principaux d'atorail).

Lors du reclassement il avait été convenu que les effets de la majoration des coefficients et du reclassement devraient être atténués, pour les conducteurs électriciens et d'atorail, par une réduction des primes, non seulement en valeur relative, mais en valeur absolue, par rapport à celles des mécaniciens vapeur qui resteraient inchangées. La position très favorable des mécaniciens vapeur par rapport à celle des chefs mécaniciens s'opposait d'ailleurs à l'octroi d'avantages plus accentués aux mécaniciens vapeur nettement moins avantagés par le reclassement que les autres catégories du personnel de conduite.

La S.N.C.F. estime enfin que la majoration des primes de traction ne manquerait pas d'entraîner celle de toutes les autres primes.

Il est exact que la réduction des primes est d'autant plus importante que les agents effectuent de plus longs parcours. Elle ne pourrait théoriquement conduire à une diminution au-dessous de 10 % du pourcentage d'augmentation que pour les conducteurs d'atorail classés en T.2. Mais comme l'indique le tableau B, ci-joint, la moyenne mensuelle de parcours est limitée pour ces agents à 4.300 kms environ, correspondant à une prime moyenne de 3.000 frs. Les parcours les plus élevés (6.200 kms) correspondent à une prime de 4.000 frs environ, mais ces parcours, ou ceux plus élevés encore qui, à titre exceptionnel, peuvent être assurés par certains conducteurs d'atorail, ne sont jamais en fait assurés par des conducteurs à l'échelle T.2. mais par des conducteurs principaux à l'échelle T.4.

Il en résulte que les cas limites qui ont été signalés par les syndicats et qui comporteraient la réduction au-dessous de 10% de l'avantage d'ensemble obtenu par les agents de l'échelle T.2., n'existent pas en fait. Mais même s'ils existaient les conducteurs d'autorail, qui ont obtenu, pour une prime moyenne un relèvement de 13,3%, seraient situés encore, en pourcentage, au-dessus des mécaniciens vapeur de l'échelle T.4. Le coefficient d'augmentation serait encore en effet de 11,3% selon les indications ci-dessous :

PRIMES MAXIMA

SITUATION DES CONDUCTEURS D'AUTORAILS EN T.2. A PARIS

		Avant le reclassement	Après le reclassement
<u>Conducteur</u>	T _t	138.324	172.320
<u>d'autorail</u>	C.	35.376	35.376
3 bis	G	17.370	20.770
T ₂ 6° éch.	I.R.	41.436	48.516
		<hr/>	<hr/>
total :		232.506	276.982
Prime maximum		58.400	48.000
		<hr/>	<hr/>
		290.906	324.982

Le même raisonnement est valable pour les élèves conducteurs électriciens classés en T.2. et qui ne sont jamais appelés à assurer un service de long parcours confié aux conducteurs électriciens classés en T.4.

Les agents de conduite ont obtenu par le reclassement et les améliorations de coefficients, des avantages supérieurs à ceux accordés à l'ensemble des cheminots et il n'apparaît pas qu'il y ait lieu de donner suite à leur demande concernant les primes de traction.

La S.N.C.F. a émis pour ce qui la concerne un avis nettement défavorable aux revendications présentées.

P. DIEUDONNE,
Administrateur civil.

PARCOURS MOYEN PAR EQUIPE AUTORAILS
(Région Ouest S.N.C.F.)

	<u>Moyenne journalière</u> <u>par engin</u>	=	<u>Moyenne mensuelle</u>
Mars 1948	155,2 x 31	=	4.811
Avril	165,5 x 30	=	4.965
Mai	155,2 x 31	=	4.811
Juin	158,0 x 30	=	4.740
Juillet	164,0 x 31	=	5.084
Aût	166,2 x 31	=	5.152
Septembre	161,7 x 30	=	4.851
Octobre	166,3 x 31	=	5.155
Novembre	170,1 x 30	=	5.103
Décembre	166,1 x 31	=	5.149
Janvier 1949	158,6 x 31	=	4.917
Février	167,3 x 28	=	4.684
			<hr/>
			4.290 (1)
	<u>Parcours maxima</u> 236 x 26	=	6.140

(1) Les parcours moyens réels par agent calculés sur la base de 26 jours par mois atteignent environ 3.700 km.

ANNEXE 1

TABLEAU "A"

COMPARAISON DE LA REMUNERATION AVANT ET APRES RECLASSEMENT
SUR LA BASE DE LA REMUNERATION AU 1.9.48

		Avant reclassement	Après reclassement	Augmen- tation		Après reclassement
<u>Mécanicien</u>	T	194.448	227.652		<u>chef</u>	293.256
<u>de route</u>	C ^t	35.376	35.376		<u>mécanicien</u>	35.376
<u>6bis</u>	G	22.982	26.302		(12) 7°	32.863
	I.R.	51.396	54.636			66.516
T ⁴ 6° éch.						
	Total :	304.202	343.966			428.011
	Prime moyenne	72.000	72.000			71.100
		376.202	415.966	10,6%		499.111
	Prime maximum	144.000	144.000			
		448.202	487.966	8,9%		
<u>Conducteur</u>	T	174.684	227.652		<u>chef de</u>	357.276
<u>électricien</u>	C ^t	35.376	35.376		<u>dépôt de</u>	35.376
<u>5bis</u>	G	21.006	26.302		<u>3ème cl.</u>	39.265
T ⁴ 6° éch.	I.R.	45.876	54.636		(14) 7°	76.836
	Total :	276.942	343.966			508.753
	Prime moyenne	43.800	36.000			62.700
		320.742	379.966	18,5%		571.453
<u>Conducteur</u>	T	138.324	172.320			
<u>d'autorail</u>	C ^t	35.376	35.376			
<u>3bis</u>	G	17.370	20.770			
T ³ 6° éch.	I.R.	41.436	48.516			
	Total :	232.506	276.982			
	Prime moyenne	43.800	36.000			
		276.306	312.982	13,3%		
<u>Conducteur</u>	T	174.684	227.652			
<u>principal</u>	C ^t	35.376	35.376			
<u>d'autorail</u>	G	21.006	26.302			
<u>5bis</u>	I.R.	45.876	54.636			
T ⁴ 6° éch.						
	Total :	276.942	343.967			
	Prime moyenne	43.800	36.000			
		320.742	379.967	18,5%		

Extrait du P.V. de la Séance du Conseil d'Administration
du 9 septembre 1942

Relèvement des primes des mécaniciens.

QUESTION II ter - Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil dans sa séance du 5 août 1942 pour valoir jusqu'au 9 septembre 1942

Sténo (p.13)

M. LE PRESIDENT.....

Je vous avais indiqué, au cours de notre dernière réunion, que je comptais user notamment de la délégation exceptionnelle que vous me donniez pour régler la question de la révision des conditions de rémunération du personnel. De fait, un certain nombre de propositions ont été mises au point et ont reçu l'accord du Gouvernement. Les mesures ainsi approuvées comportent essentiellement:

A) pour les agents en activité -

- un relèvement du taux des allocations de nuit et des primes accordées aux mécaniciens.

Le Conseil prend acte de ce compte rendu.

Unification des primes de traction .-

QUESTION IX - Modification de la rémunération
du personnel

P.V. (p.6)

M. LE BESNERAIS rappelle que le Journal Officiel du 1^{er} novembre 1941 a publié les mesures prises par le Gouvernement, à compter de cette même date, en faveur des fonctionnaires de l'Etat en activité de service ou pensionnés. M. le Secrétaire d'Etat aux Communications a prié la S.N.C.F. d'examiner les conditions dans lesquelles ces mesures pourraient être adaptées au personnel des chemins de fer, étant entendu que la dépense supplémentaire devrait être du même ordre de grandeur que si les majorations accordées aux fonctionnaires étaient purement et simplement appliquées.

Compte tenu de l'accord intervenu avec la Fédération Nationale des Travailleurs des Chemins de fer et dont il a été pris acte par lettre de M. le Ministre des Travaux Publics du 29 juillet 1938, accord aux termes duquel "le salaire principal des agents de chemins de fer ne varierait qu'en relation avec le traitement des fonctionnaires de l'Etat", il est proposé au Conseil de prendre les dispositions suivantes.

.....

E.- Primes du Service du Matériel et Traction.- Le Conseil a approuvé le 9 juin 1941 l'octroi d'un crédit de 20 M. pour poursuivre l'unification des primes des agents du Matériel et Traction.

Il est proposé d'achever cette unification entre Régions.

.....

Sous le bénéfice de ces observations, et après échange de vues, auquel prend part également M. LAURENT-ATTHALIN, le Conseil approuve les propositions qui lui sont soumises.

Sténo (p.15)

M. LE BESNERAIS.- Au Journal Officiel du 1er novembre 1941, ont paru les mesures prises, avec effet de la même date, par le Gouvernement en faveur des fonctionnaires. M. le Secrétaire d'Etat aux Communications a prié la S.N.C.F. d'examiner les conditions dans lesquelles ces mesures pourraient être adaptées au personnel des chemins de fer, étant entendu que la dépense supplémentaire devrait être du même ordre de grandeur que si les majorations accordées aux fonctionnaires étaient purement et simplement appliquées.

Compte tenu de l'accord intervenu avec la Fédération Nationale des Travailleurs des Chemins de fer et dont il a été pris acte par lettre de M. le Ministre des Travaux Publics du 29 juillet 1938, accord aux termes duquel "le salaire principal des agents de chemins de fer ne varierait qu'en relation avec le traitement des fonctionnaires de l'Etat", il est proposé au Conseil de prendre les dispositions suivantes.

E) Primes du Service du Matériel et Traction -

Nous vous proposons également d'apporter une retouche aux primes du Service du Matériel et Traction, de manière à achever l'unification qu'il y a 6 mois le Conseil d'Administration a bien voulu accepter de réaliser presque complètement.

.....

M. LE PRESIDENT.- Sous le bénéfice de ces observations, le Conseil est d'accord sur les propositions qui lui sont soumises. Elles seront donc communiquées à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications.

SOCIETE NATIONALE
des
CHEMINS DE FER FRANCAIS

RAPPORT

AU CONSEIL D'ADMINISTRATION (Extrait)

Au Journal Officiel du 1er novembre 1941 ont paru les mesures que le Gouvernement a prises avec effet du 1er novembre en faveur des fonctionnaires de l'Etat en activité de service ou pensionnés. Le Secrétaire d'Etat aux Communications nous a prié d'examiner les conditions dans lesquelles ces mesures pourraient être adaptées aux agents de la S.N.C.F., étant entendu que la dépense supplémentaire devrait être du même ordre de grandeur que si les mesures arrêtées pour les fonctionnaires étaient purement et simplement appliquées au personnel de la S.N.C.F.

.....

....., nous proposons au Conseil d'Administration d'appliquer, à dater du 1er novembre 1941, les mesures suivantes :

A - AGENTS EN ACTIVITE DE SERVICE

.....

5° - Primes du Service du Matériel et Traction.

Dans sa séance du 9 juin 1941, le Conseil d'Administration a approuvé l'octroi d'un crédit de 20 M. pour poursuivre l'unification des primes des agents du Matériel et Traction.

Les études qui ont été poursuivies depuis cette époque pour achever l'unification de ces primes entre les Régions ont fait ressortir qu'il suffirait, pour la terminer, d'un crédit de 5 M.

.....

(s) Extrait du P.V. de la Séance du Conseil d'Administration
du 11 juin 1941

QUESTION IX - Rémunération du personnel
Allocations de déplacement

P.V. (p.7). Primes des mécaniciens et chauffeurs.

M. LE BESNERAIS

Ces mesures seraient complétées par un réaménagement de
certaines primes du service du Matériel et de la Traction (primes
des mécaniciens et chauffeurs et primes de rendement des ateliers)
destiné à terminer l'unification entreprise entre les Régions.

.....

Sténo (p. 16) Même texte que celui du P.V.

Le Conseil approuve les propositions qui lui sont soumises

17 janvier 1940

QUESTION II^{bis} - Compte rendu de la délégation de pouvoirs
donnée par le Conseil d'Administration

(s) p. 17

b) Prime des mécaniciens et chauffeurs,
des ouvriers et manoeuvres.

M. LE PRESIDENT.....

Il sera tenu compte aux mécaniciens et chauffeurs de l'allongement de la durée du travail résultant des circonstances actuelles, en majorant leurs primes dans une certaine mesure.

Les primes de rendement des agents sédentaires seront améliorées, ce qui permettra en outre d'amorcer l'unification des formules et des taux entre les Régions.

.....

Le Conseil prend acte de ce compte rendu.

Extrait du P.V. de la séance du Comité de Direction
du 9 janvier 1940

— — —
QU. X - Questions diverses

c) Rémunération du personnel

Pas de P.V. COURT

STENO p. 85

M. LE BESNERAIS - Lors de la dernière séance du Comité, vous m'avez demandé s'il ne serait pas possible de réduire la somme globale destinée à faire face au paiement de l'indemnité de trafic et à l'augmentation des primes de traction et de rendement, afin de rester dans la limite du crédit de 300 M. voté par le Conseil.

Après examen de la question, je vous propose de ramener pour 1940, de 50 à 40 M. le montant des crédits à prévoir pour le relèvement des primes de traction et de rendement.

Par ailleurs, le report au 1^{er} avril 1940, de l'entrée en vigueur du Code de la Famille ne permettra de disposer d'une partie des sommes inscrites à ce titre dans le budget d'exploitation : soit 14 M. environ. De sorte que, dans l'ensemble, l'indemnité de trafic et l'amélioration du régime des primes de traction et de rendement nous coûteront 336 M. Je compte d'ailleurs prélever ces 36 M. sur d'autres crédits budgétaires.

QUESTION VI^{bis} - Primes des mécaniciens
et chauffeurs, des ouvriers et manoeuvres.-

F.V. COURT

Le Comité approuve les propositions qui lui sont soumises, tendant :

- d'une part, à tenir compte aux mécaniciens et chauffeurs de l'allongement de la durée du travail résultant des circonstances actuelles, en majorant leurs primes proportionnellement à l'excédent de la durée journalière moyenne de travail par rapport à la durée moyenne fixée par le décret du 19 mai 1939;
- d'autre part, à améliorer les primes de rendement des agents sédentaires et à profiter de cette amélioration pour amorcer l'unification des formules et des taux entre les Régions.

Steno p. 37

M. BOUTHILLIER. - Je voudrais demander à M. le Directeur Général comment se situe cette question par rapport à celle que nous venons d'examiner et surtout par rapport au crédit de l'ordre de grandeur de 500 M. qui a été ouvert pour améliorer la situation du personnel.

.....

M. LE GÉNÉRALIS.— Bien que cette question se présente en même temps que la précédente, elle est différente et indépendante et j'aurais eu à vous la soumettre, même s'il n'avait pas été question du crédit de 300 M. Si je vous la présente actuellement, au risque de paraître la rattacher indirectement à l'attribution de l'indemnité de trafic, c'est que je crois possible de donner satisfaction au personnel intéressé avec une dépense moindre que si la question était résolue sans tenir compte de la création de cette indemnité de trafic. Si nous avions réglé la question des primes à part, certaines auraient été soumises à la majoration de 5%, ce que je veux éviter. Ce que je propose, c'est d'augmenter ces primes proportionnellement à l'augmentation de la durée du travail, non pas d'ailleurs de 40 ou de 45 heures à 60, mais de 48 heures, ^{à 60} car, sous le régime de la semaine de 48 heures, les primes étaient déjà ce qu'elles sont aujourd'hui.

Il s'agit en somme d'une rémunération du travail aux pièces. Lorsque la loi de 40 heures est entrée en application, on avait majoré le taux horaire des primes, de façon à maintenir la même rémunération journalière.

D'autre part, ~~par conséquent~~ je ne propose pas de majorer les primes fixes.

M. LE PRÉSIDENT.— Quelle différence y a-t-il entre ces diverses primes ?

M. LE GÉNÉRALIS.— Les primes de travail accordées à un certain nombre d'ouvriers ont été créées pendant la guerre précédente, pour éviter un relèvement de salaire, tout en assurant un bon rendement.

Le statut de 1920 a consolidé ces primes. Nous avons constitué une prime fixe journalière de travail et une prime de rendement variable suivant la qualité et la quantité de travail fourni, mais dont le mode de calcul et la quotité diffèrent d'une région à l'autre.

Je voudrais unifier le régime existant en ce qui concerne les primes de rendement.

M. BOUTHILLIER.— Le but de cette opération me paraît être le même que celui qui est à l'origine de l'indemnité de trafic : compenser les heures supplémentaires faites sans rémunération.

M. LE BESNERAIS.— Nous avons besoin de porter au maximum le rendement de nos agents : nous ne pouvons le faire que par l'intermédiaire des primes de rendement. Si nos agents, en 60 heures, font moitié plus de travail qu'en 40, et si nous n'augmentons pas les primes, nous ne les incitons pas à poursuivre leur effort et même à l'accroître.

M. BOUTHILLIER.— Je ne vois pas comment la position que vous prenez se concilie avec celle prise devant le Conseil. Nous faisons un effort en vue de rémunérer les agents en fonction du travail qu'ils accomplissent et 300 M. ont été prévus à cet effet. Or, nous arrivons à un total de 358 M., cela me paraît bien élevé.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT ADJOINT.— Cette dépense est très largement calculée. Je crois que 350 M. représentent l'extrême maximum de la dépense.

M. BOUTHILLIER.— Cela me paraît dépasser encore trop les 300 M. prévus et qui ne sont, je le reconnais, qu'un ordre de grandeur.

M. LE BESNERAIS.— Mais les deux questions ne sont pas liées ; si même l'indemnité de trafic n'était pas établie, il nous faudrait envisager un relèvement des primes.

M. BOUTHILLIER - Là n'est pas la question. Nous avons été d'accord pour améliorer la situation du personnel et nous avons prévu à cet effet un crédit de l'ordre de 300 M. Or, vos propositions aboutissent à une dépense supplémentaire de 388 ou 350 M. Je trouve que cette marge est ~~un peu~~^{trop} forte et cela ne gêne, car cet écart dépasse très sensiblement l'ordre de grandeur envisagé.

M. LE BESNERAIS - J'ai peut-être eu tort de présenter la question des primes, comme je l'ai fait. En réalité, je le répète et de toutes façons, et même indépendamment de la mesure exceptionnelle que constitue l'indemnité de trafic, nous aurions été amenés à dépenser les 50 M. en cause en maintenant simplement la prime de rendement horaire. Le seul effort supplémentaire que nous faisons est donc représenté par les 308 M. et par eux seuls.

M. BOUTHILLIER - Voulez-vous dire que, même sans ce crédit de 300 M., nous aurions eu à payer 50 M. de primes ?

M. LE BESNERAIS - Parfaitement.

M. BOUTHILLIER - On ne peut donc pas prétendre, comme on l'a fait, que l'augmentation de 40 à 60 heures de la durée du travail s'effectue sans rémunération supplémentaire.

M. LE BESNERAIS - Il ne faut pas oublier que nous assurons aux cheminots mobilisés le maintien de leur salaire et que l'économie résultant de l'augmentation de la durée du travail est supérieure aux dépenses globales résultant du paiement des primes.

M. AFON - Comment est calculée la prime des mécaniciens ?

M. LE BESNERAIS - La prime des mécaniciens comprend trois éléments : le premier est proportionnel aux économies de combustibles réalisées; le second dépend du nombre de kilomètres

effectués et le troisième est en rapport étroit avec le nombre d'heures passées sur la machine. Il est évident que nous trouvons un avantage certain à ce que les mécaniciens s'intéressent à ces trois éléments. En ce qui concerne la consommation de combustibles, la prime accordée représente 10 % environ de l'économie réalisée,

M. BOUTHILLIER - Lorsqu'il nous a été suggéré d'améliorer la situation du personnel, nous avons trouvé qu'il était normal de le faire eu égard à l'augmentation, sans rémunération, de la durée du travail. Mais si nous avions su alors que, quelle que soit notre décision, il faudrait prévoir une dépense de 50 M. en faveur de certains agents, nous n'aurions probablement pas accordé un crédit de 300 M., mais seulement une somme de 250 M.

M. LE BENEVAISE - J'ai déjà entretenu le Comité de cette affaire et je lui ai notamment signalé que si nous n'envisageons pas un relèvement du taux des primes, il nous faudrait leur appliquer la majoration de 5 %. Je m'étais tout d'abord arrêté à cette solution, qui était plus onéreuse.

M. BOUTHILLIER - Je serais d'avis de ne pas adopter le crédit de 50 millions proposé et de ne pas dépasser une somme globale de 325 millions pour l'ensemble des mesures intéressant le personnel.

.....

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT ADOLENT - Je crois qu'en réalité, cette dernière somme ne sera pas dépensée.

M. LE BESNERAIS - Je vous répète que cette question des 50 millions de primes est indépendante des mesures prises par le Comité et le Conseil en faveur du personnel.

M. BOUTHILLIER - Il n'en est pas moins vrai que nous aurons toujours à faire l'addition.

M. MARLIS - Il n'y a qu'à ne pas préciser le montant de la dépense.

M. LE PRESIDENT - Croyez-vous pouvoir réaliser en entier votre programme avec 325 M. ?

M. LE BESNERAIS - En réalité, étant donné le caractère en quelque sorte automatique de la prime de rendement, il y a déjà eu un commencement d'exécution.

M. BOUTHILLIER - Ce que je vous demande, c'est de répartir les augmentations diverses accordées, de telle façon que le crédit global de 325 millions ne soit pas dépassé.

.....

M. LE BRASSEUR. - Ce n'est pas très facile. Je ne peux agir que sur l'indemnité de trafic et, pour gagner 25 M., il faudrait remplacer le taux de 5% par celui de 4,5%.

M. BOUTILLIER. - Mais vous prévoyez vous-même que, dans certains cas, vous n'accorderes qu'une majoration de 2%.

M. LE BRASSEUR. - Sans doute, mais cette majoration réduite ne jouera que dans le cas où je parviendrai à diminuer la durée du travail de certains agents; or, il est ^{probable} ~~xxxxxxx~~ que, dans ce cas, je serai obligé d'embaucher des auxiliaires et la dépense en résultant sera supérieure à l'économie que je ferai sur l'indemnité de trafic.

M. BOUTILLIER. - Je crois que cette indemnité gagnera beaucoup à être nuancée et dosée suivant les cas et les circonstances. Etant donné que nous sommes tous d'accord pour lui donner ce caractère de récompense pour bon rendement, je crois que, sans bouleverser vos propositions, vous pouvez l'aménager de telle façon que vous trouverez, dans les limites des crédits accordés, les sommes nécessaires pour ~~xxxxxxx~~ accroître les primes, si réellement cet accroissement ne coûte pas 50 millions.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT AVOUÉ. - Les chiffres ^{ignores} donnés ne sont que des chiffres de base. J'~~xxxxxx~~ ce que représentera exactement l'extension horaire des primes et ^{leur relève-} ~~xxxxxxx~~ ment, mais je suis persuadé que l'application de la majoration de 5% donnera une dépense globale inférieure à nos prévisions. Car vous avez pris des bases très larges.

M. LE PRÉSIDENT. - Accorderiez-vous l'indemnité de trafic aux agents mobilisés et aux auxiliaires ?

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT ADJOINT. - Et aux agents du Réseau Guillaume-Luxembourg ?

M. LE BESNERAIS. - Non, il n'a jamais été question d'étendre à ces agents le bénéfice des 5%.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT ADJOINT. - Cela nous donne déjà une quarantaine de millions; et il y a les dépenses à payer par des tiers.

M. LE BESNERAIS. - Oui, il faut tenir compte, notamment, des ouvriers qui travaillent ou vont travailler pour la Défense Nationale. J'estime que d'ici peu de temps 5.000 ouvriers travailleront ainsi pour l'Armement, de sorte que je réaliserai une économie de près de 100 M. qui figure encore dans les dépenses d'exploitation.

J'ai toujours dit que cela ne ferait pas 308 M. au compte d'exploitation.

M. GRIMPET. - Je voudrais donner un renseignement dont je ne tire aucune espèce de conclusion, mais dont j'ai eu connaissance à la dernière réunion du Conseil d'Administration d'Air-France. M. TIRARD peut d'ailleurs vous le préciser. Comme le personnel payé à l'heure ne touche pas le salaire complet en ce qui concerne les heures supplémentaires, les agents qui ne sont pas rémunérés à l'heure ont été invités à consentir une diminution de traitement qui, pour certains, est très importante, puisqu'elle atteint, pour les pilotes des lignes de l'Atlantique, 80.000 fr par an sur un traitement global de 200 à 250.000 fr. Tous ont accepté ce sacrifice.

M. TIRARD. - Cette mesure est prise en faveur des pilotes mobilisés et doit permettre de leur venir en aide, ainsi qu'à

leur famille.

M. GRIMPET.— En somme, les allocations versées aux mobilisés sont prélevées sur les salaires de ceux qui sont restés à leur poste.

M. BOUTHILLIER.— La Compagnie Air-France n'a fait que reprendre à son compte le régime institué par les Compagnies de Navigation.

En fait, ce régime établi est moins avantageux pour le personnel intéressé que celui que nous avons organisé. Les agents mobilisés de ces Compagnies ne reçoivent que 50 à 75 de leur traitement.

M. TIRARD.— J'avais proposé de nous aligner, pour la Compagnie Air-France, sur le régime des chemins de fer, mais le Ministre a estimé qu'étant donné la nature des traités passés par cette Compagnie avec l'Etat, il valait mieux suivre les errements des Compagnies de Navigation.

M. LE PRESIDENT.— Nous sommes d'accord sur les propositions qui nous sont soumises, sous réserve d'essayer de limiter la dépense totale devant résulter des améliorations diverses apportées à la rémunération du personnel pour nous rapprocher davantage du crédit global voté par le Conseil.

Comité de Direction

Séance du 26 décembre 1939

VI^{bis} - Primes des mécaniciens et chauffeurs,
des ouvriers et manoeuvres.

COMITÉ DE DIRECTION

du 26 DÉC. 1939 193

(Question N° VI bis)

SOCIÉTÉ NATIONALE
des
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

22 décembre 1939

D 4210 - 10

RAPPORT AU COMITÉ DE DIRECTION

Comme je l'ai indiqué verbalement au Comité, nous n'avons pas compris dans le calcul de l'indemnité de trafic les primes payées aux agents du Service du Matériel et de la Traction (mécaniciens et chauffeurs, ouvriers, manoeuvres), dont le montant annuel peut être évalué dans la situation actuelle des effectifs à :

Primes de mécaniciens et chauffeurs	210 ^M
Primes des ouvriers et (Prime statutaire	80 ^M
manoeuvres)Prime de rendement...	90 ^M
	<hr/>
Total	380 ^M

Etant donnée la nature de ces primes, qui sont en principe fonction du travail accompli, leur taux horaire moyen aurait pu être maintenu lorsque la journée de travail est passée de 40 heures à 54 heures pour les mécaniciens et chauffeurs et à 60 heures pour le reste du personnel; l'augmentation de la dépense annuelle eût été de :

- 73^M 5 Primes des mécaniciens et chauffeurs
- 85^M Primes des agents sédentaires.

Total: 158^M 5

Il est à noter cependant que le taux horaire des primes avait été majoré au moment de l'application de la loi de 40 heures, de façon à maintenir la même rémunération journalière : il eût donc été normal de maintenir seulement les taux horaires qui étaient en vigueur sous le régime de la loi de 8 heures; l'augmentation annuelle de la dépense eût alors été de :

....

Primes des mécaniciens et chauffeurs	26 ^M 2
Primes des agents sédentaires	42 ^M 5
	<hr/>
Total	68 ^M 7

Nous demandons au Comité de nous ouvrir un crédit d'un montant moins élevé, de 50 M. seulement, destiné à nous permettre de réaliser l'augmentation et l'unification des primes des mécaniciens et chauffeurs et des primes de rendement qui varient sensiblement d'une Région à l'autre; cette réduction tient d'ailleurs compte de ce qu'une partie de ces primes est constante.

Il convient, au surplus, de noter que l'augmentation de 5%, au titre de l'indemnité de trafic, des primes visées au début du présent rapport, aurait entraîné un accroissement des dépenses annuelles de 19 M.

Nous utiliserons une partie du crédit demandé pour tenir compte aux mécaniciens et chauffeurs de l'allongement de la durée de travail résultant des circonstances actuelles: la prime sera majorée proportionnellement à l'excédent de la durée journalière moyenne de travail par rapport à la durée moyenne fixée par le décret du 19 mai 1939 (7 heures ou 7 heures 30 suivant le service effectué). Cette majoration absorbera une somme d'environ 12 M. par an.

En ce qui concerne les agents sédentaires, les primes de rendement actuelles diffèrent d'une Région à l'autre, et par leur mode de calcul et par leur quotité. D'autre part, les formules de variation en fonction du rendement individuel sont actuellement les plus diverses. Il en résulte en fait des écarts notables entre les taux horaires moyens réalisés dans les diverses Régions; nous profiterons de l'amélioration envisagée pour amorcer l'unification des formules et des taux entre les Régions; nous utiliserons dans ce but le surplus du crédit demandé, soit environ 38 M.

Le Directeur Général,

LE BESNERAIS.

QU. VI - Primes de rendement

(s) p. 25

M. LE BESNERAIS. - Certes, nous nous efforçons, dans la mesure du possible, de tenir compte du rendement. Nous en tenons compte dans le grade. Pour les ouvriers, nous en tenons compte sous la forme des primes de rendement. Je vous ai signalé tout à l'heure combien la question de ces primes était complexe et vous ai dit notamment qu'une majoration portant sur ces primes risquait de devenir définitive et de nous coûter plus cher qu'il apparaît nécessaire.

Les primes de rendement sont, en effet, des primes horaires et varient en fonction du nombre d'heures de travail. Une augmentation de la durée du travail entraîne donc une augmentation de ces primes. Mais j'estime que nous ne pouvons pas admettre que ces dernières augmentent dans la même proportion que la durée du travail,

qui a passé de 45 à 60 heures.

Je voudrais chercher une formule moins brutale, permettant d'accorder un supplément de rémunération à ceux d'entre eux qui ont un rendement supérieur.