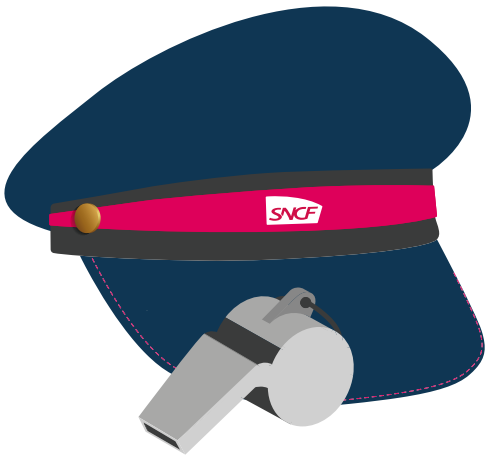




SNCF VOYAGEURS ASCT TGV / IC

OBJECTIF IMPEC BORD : MIEUX RÉMUNÉRER
LA PERFORMANCE DES CHEFS DE BORD

RÉALITÉ OU UTOPIE ?



L'UNSA a rencontré la direction bord lors d'une audience pour en savoir plus sur le fonctionnement d'IMPEC BORD : ses mécanismes de calcul, le choix des indicateurs, mais aussi le mode de versement.

LES INDICATEURS SERONT LES MÊMES SUR L'ANNÉE EN COURS AFIN D'ASSURER UNE CONTINUITÉ DU DISPOSITIF. CELA PERMET ÉGALEMENT AUX ASCT DE LES MÉMORISER ET DE LES INTÉGRER.

- La direction bord TGV / IC a décidé d'étendre ce dispositif aux ASCT TGV / IC en l'adaptant aux missions à bord dans un souci d'harmonisation avec NEW IMPEC dont bénéficient les agents de la relation client sol depuis un an.
- **IMPEC BORD** est un nouveau dispositif censé générer une meilleure rémunération de la performance des chefs de bord qui va remplacer La Prime dès janvier 2024.
- **IMPEC BORD** sera versé au quadrimestre et non plus une fois / an comme La Prime.
- **IMPEC BORD** concerne l'ensemble des chefs de bord TGV / IC ainsi que les équipes en EA (équipes assistance) et les chefs de bord travaillant sur les relations internationales. ...

QUOI RETENIR ?

IMPEC BORD sera mesuré par quadrimestre.

- **Janvier à avril** : rémunéré en juin.
- **Mai à août** : rémunéré en octobre.
- **Septembre à décembre** : rémunéré sur février de l'année suivante.



CINQ INDICATEURS CLAIREMENT IDENTIFIÉS PAR AGENT (BASÉS SUR LE SERVICE À BORD ET LA LAF)

- **Deux indicateurs socles** définis par la direction bord TGV / IC (visibilité du chef de bord et la gestion des situations perturbées).
- **Trois indicateurs définis** par l'axe et le RET.
- **Au total** : trois indicateurs collectifs et deux indicateurs individuels.

TROIS PALIERS DE RÉMUNÉRATION PAR QUADRIMESTRE

- **Palier 1** = proche de l'objectif 20 € / indicateur.
- **Palier 2** = au niveau de l'objectif 40 € / indicateur.
- **Palier 3** = en dépassement de l'objectif 60 € / indicateur.
- **Le montant minimum** sera de 300 € / an et le montant maximum pourra atteindre 900 € / an.

CEPENDANT, POUR L'UNSA-FERROVIAIRE, IL RESTE ENCORE DES POINTS À VIGILER QUI NE SONT PAS ASSEZ CLAIRS AVEC IMPEC BORD

- **Les indicateurs de performance** fixés par les axes et par les RET qui pourraient engendrer des disparités entre les BU / UO.
- **Des indicateurs qui peuvent être en contradiction** les uns envers les autres (exemple : indicateur service versus indicateur LAF). Pour l'UNSA-Ferroviaire, IMPEC BORD doit être compris par l'ensemble des chefs de bord.
- **La subjectivité des indicateurs** dits « *qualitatifs* » basés sur le service pourrait entraîner des traitements différents pour les chefs de bord de la part des RET.
- **Les notions « proches de l'objectif »** pour le palier 1 et « *au niveau de l'objectif* » pour le palier 2 sont trop floues et laissent trop de marge d'interprétation aux RET.
- **La proposition de l'UNSA** est donc de simplifier les notions des trois paliers :
 - › **P1** = acquis ;
 - › **P2** = atteinte de l'objectif ;
 - › **P3** = dépassement de l'objectif.
- **Un indicateur LAF** irait à l'encontre des préconisations de la VO 00247 et des indicateurs socles basés sur le service à bord. Pourquoi ne pas le laisser aux équipes d'assistance ?
- **La majorité des TGV** sont embarqués, ce qui a un impact sur le taux de régularisation individuel : comment le RET va-t-il quantifier un indicateur LAF ? Avec le taux de flashage ? Le nombre d'OP / JT déterminé à l'avance ?
- **Une attention devra être portée** sur les ASCT de réserve vs les

AVEC IMPEC BORD, IL N'Y A PLUS DE BUDGET MOYEN ATTRIBUÉ AUX RET. IMPEC BORD SE VEUT DONC PLUS AVANTAGEUX QUE LA PRIME QUI SE SITUAIT À 200 € MINIMUM ET 400 € EN MOYENNE PAR AGENT.

ASCT en roulement. Les ASCT de réserve effectuent les tournées de tous les roulements (TGV inter secteurs, province-province et réguliers). Les critères doivent être les mêmes pour tous.

- **Impec Bord étant directement lié** au taux de présence, l'UNSA demande que les ASCT en accident de travail (AT) à la suite d'une agression soient pris en compte dans le calcul d'IMPEC BORD.

POUR L'UNSA-FERROVIAIRE

Même si IMPEC BORD est présenté par la direction TGV / IC comme un dispositif plus rémunérateur de la performance pour les chefs de bord par rapport à La Prime, beaucoup de points restent flous. L'UNSA-Ferroviaire trouve

dommage de ne pas avoir attendu le retour d'expérience de NEW IMPEC au sol avant cette mise en place au bord et que le projet n'a pas été présenté en instances nationales. Pour l'UNSA-Ferroviaire, IMPEC BORD crée de la disparité entre

les ASCT selon leur activité. Pour l'UNSA-Ferroviaire, il est fort dommage que seuls les ASCT TGV / IC bénéficient d'IMPEC BORD tandis que les ASCT TER et TN devront continuer de se contenter de La Prime...



UNSA-FERROVIAIRE