

Nouvelles BAR : Tu décides

Informations sur les nouvelles BAR chez CFF-PP-BP pour la votation des membres, organisée par le SEV sur mandat des sous-fédérations LPV, ZPV, TS et RPV.



Gewerkschaft des Verkehrspersonals
Syndicat du personnel des transports
Sindacato del personale del trasporti



Impressum

SEV – Syndicat du personnel des transports
Steinerstrasse 35
Case postale 1008
3000 Berne 6
Avril 2026

Photos

CFF (p. 1), Michael Schoch (p. 1), SEV et mises à disp.

Remarque:

Les textes des nouvelles BAR figurant dans cette brochure sont basés sur la version de fin mars 2026. Des modifications linguistiques mineures sont encore possibles, mais aucune modification de fond. En cas de divergences entre les différentes versions linguistiques, la version allemande fait foi.

Table des matières

1. Introduction par René Zürcher, chef de la délégation de négociation	4
2. Questions fréquentes (FAQ)	9
3. La nouvelle philosophie de répartition	12
4. Modifications spécifiques aux quatre catégories professionnelles :	
4.1. BAR KB (personnel de l'assistance clientèle)	24
4.2. BAR ZF (personnel des locomotives)	40
4.3. BAR C & R (Cleaning & Manoeuvre)	54
5. Membres de la délégation de négociation SEV	60
6. Prises de position de 4 membres de la délégation de négociation SEV sur les nouvelles BAR : 4 x oui	62

1. Introduction par René Zürcher, chef de la délégation de négociation



Chères et chers collègues,

Après des négociations difficiles l'année dernière, de nouvelles réglementations sectorielles de la durée du travail (BAR) ont été établies pour quatre secteurs de la production ferroviaire du trafic voyageurs des CFF (PP-BP) : pour le personnel d'assistance clientèle (KB), pour le personnel de locomotives de la conduite des trains (ZF), pour le personnel de cleaning (C) et le personnel de manœuvre (R) de la conduite des trains.

La communauté de négociations (CN) composée du SEV, du VSLF, de l'ACTP et de Transfair, et la délégation des CFF se sont mis d'accord le 10 novembre dernier, après plus de dix mois de négociations. Depuis lors, les textes des BAR ont été rédigés. Les collègues concerné·e·s doivent maintenant voter à ce sujet. Pourquoi le SEV emprunte-t-il cette voie ?

Pourquoi cette votation ?

Le SEV s'en tient à ses principes démocratiques et est convaincu que les membres peuvent décider eux-mêmes s'ils veulent accepter les nouvelles BAR. Nous organisons donc quatre votations au SEV, une par ca-



En février et mars, le SEV, ses sous-fédérations et ses sections ont organisé des séances d'information sur les nouvelles BAR dans de nombreuses localités. Sur la photo, René Zürcher à Romanshorn.

tégorie professionnelle. Une autre raison qui justifie cette démarche est que chaque sous-fédération n'a pas d'organe où seules les personnes concernées peuvent voter. En limitant le vote aux seuls collègues concernés par une BAR, il doit être garanti que les résultats du vote ne seront pas influencés par des collaborateurs d'autres divisions ou d'autres unités d'affaires.

Nous avons informé les collègues sur place sur les résultats des négociations et présentons en détail les nouvelles BAR dans cette brochure. Pour chaque BAR,

sont habilités à voter les membres SEV qui travaillent eux-mêmes dans son champ d'application.

Le SEV recommande de voter oui

La CN a largement repoussé les attaques menées par les CFF contre les conditions de travail lors des négociations et a obtenu le meilleur résultat possible compte tenu des circonstances difficiles. En particulier elle a pu maintenir la durée maximale des pauses non rémunérées et du travail ininterrompu.

En ce qui concerne la nouvelle philosophie de répartition, il convient de rappeler que les CFF pourraient l'appliquer, au moins partiellement, également avec les réglementations existantes, unilatéralement et selon leur propre conception. En revanche les résultats obtenus dans ces négociations fixent des limites claires. Concrètement, nous avons pu établir des valeurs de référence pour IVU.rail, programme succédant à Sopre et SPX chez KBC et ZFR. C'est précisément ce qui est déterminant lors de la planification avec IVU.rail. Les CFF ont fait l'acquisition de l'outil de planification et vont l'employer, même en cas de refus. Dans ce cas toutefois, les valeurs de référence que nous avons pu négocier ainsi que les améliorations apportées aux BAR seraient certainement caduques. C'est aussi pour cette raison que le SEV recommande clairement à ses membres d'accepter les quatre BAR négociées.

Certaines revendications posées par le SEV lors des négociations seront encore traitées à un autre niveau étant donné qu'une solution ne servira pas uniquement les intérêts des quatre catégories professionnelles de PP-BP précitées. Il s'agit par exemple des tours pour l'allaitement, des réglementations du temps de travail pour le personnel temporaire ou des modèles de travail à temps partiel (cf. encadré).

Info : Qu'advient-il des revendications du SEV qui n'ont pas été intégrées dans les nouvelles BAR ?

- **Groupe d'accompagnement pour la mise en œuvre des BAR** : sera constitué.
- **Tours permettant l'allaitement** : seront traités au niveau du groupe dans le cadre du projet pour la protection de la maternité.
- **Réglementation de temps de travail pour le personnel temporaire** : cette question est traitée au niveau du groupe.
- **Modèles de temps partiel** : seront traités de manière plus globale.
- **Congés pour événements familiaux** : pas de disposition dans les BAR, mais cela est possible en indiquant ses souhaits dans le programme de souhaits.
- **Bonifications en temps par exemple pour le travail le samedi** : les CFF ont refusé d'entrer en matière sur ce point dans le cadre des BAR.

Que se passera-t-il après la votation ?

Si tous les partenaires sociaux approuvent les BAR, celles-ci seront mises en œuvre en deux étapes :

1. À compter du changement d'horaire de décembre 2026, la plupart des **dispositions spécifiques à chaque profession** (figurant à l'avenir dans la partie B des nouvelles BAR) entreront en vigueur. Il y aura une BAR par catégorie professionnelle pour l'année de transition allant de décembre 2026 à décembre 2027.

Ces BAR transitoires correspondent à la partie B des BAR définitives applicables à partir de décembre 2027, à l'exception toutefois des modifications liées à la philosophie de répartition.

2. Avec l'introduction d'IVU.rail à partir du changement d'horaire en décembre 2027, la nouvelle philosophie de répartition (dans la partie A des nouvelles BAR) et les réglementations spécifiques à la profession qui y sont associées entreront en vigueur.

Si certaines catégories professionnelles, resp. les organes responsables rejettent les BAR, on peut imaginer que pour ces catégories les BAR actuelles continueront d'être appliquées. Cependant dans un tel cas de figure, les CFF pourraient être tentés d'introduire unilatéralement la nouvelle philosophie de répartition.

René Zürcher, chef de la délégation de négociation, secrétaire syndical SEV, responsable du dossier Trafic voyageurs CFF



Présence du SEV dans le local de pause à la gare de Bienne le 30 mars.

2. Questions fréquentes (FAQ)

Pourquoi voter oui aux nouvelles BAR ?

Le SEV recommande de voter « oui » aux quatre BAR, car elles apportent les améliorations suivantes par rapport à la situation actuelle :

• **Dans la philosophie de répartition (section A dans toutes les quatre BAR) :**

1. La philosophie de répartition doit apporter plus de fiabilité à la planification. La marge de manœuvre restante pour la répartition est limitée par des barrières contraignantes.
2. Les 115 jours sans service sont garantis indépendamment du positionnement des semaines de vacances.
3. La répartition peut être activement influencée en fonction des préférences et des souhaits.

• **Dans la BAR KB :**

1. En sus des pauses, les interruptions de travail sont dorénavant aussi réglées dans les BAR.
2. Droit à un jour de préparation aux examens périodiques (ZSTEBV).
3. Réglementation concernant les jours de Noël.

• **Dans la BAR ZF :**

1. Améliorations des réglementations en matières d'interruption de travail.
2. Reconnaissance correcte des tâches exécutées sur le temps libre (p.ex. rendez-vous Medical Service)
3. Certaines dérogations ne sont plus décidées de manières forfaitaires pour des groupes entiers, chacun-e peut décider pour soi-même (p.ex. réduction du tours de repos en-deçà de 11 heures).

• **Dans les BAR Manœuvre (R) et Cleaning (C) :**

1. Les pauses entre 23 h et 5 h sont proscrites, ce qui vise aussi à empêcher les services de plus de 9 heures durant la nuit.
2. Limitation du nombre de services de nuit entre deux jours sans service.
3. Meilleure protection des tours de repos.

Quelle serait la conséquence d'un rejet des nouvelles BAR ?

Les CFF pourraient introduire leur nouvelle philosophie de répartition aussi avec les BAR actuellement en vigueur. Ni la Loi sur la durée du travail (LDT) ou son ordonnance (OLDT), ni la CCT CFF, ni les BAR actuelles ne prévoient des réglementations qui pourraient empêcher la nouvelle philosophie de répartition. Les CFF ont investi beaucoup d'argent dans l'outil de planification IVU.rail. Ainsi clairement, il faut partir du principe que les CFF vont vouloir utiliser cet

outil même si les nouvelles BAR sont refusées. Cependant **toutes les valeurs de référence résultant des négociations à l'avantage du personnel ne seraient alors plus garanties.**

Pour le personnel d'assistance clientèle, les rotations inscrites dans les BAR actuelles représenteraient un obstacle pour les CFF, mais tout le reste serait applicable. Les rotations pourraient contenir des périodes horaires avec des contenus provisoires dans les tours, de manière analogue à la philosophie de répartition, au lieu des tours récurrents comme c'est le cas maintenant.

Pourquoi les nouvelles BAR sont-elles introduites en deux étapes ?

La nouvelle philosophie de répartition ne peut pas être appliquée avec les programmes Sopre ou SP-X. Par contre, avec les outils de planification actuels, la plupart des changements spécifiques aux professions peuvent être mis en oeuvre, parmi eux il y a également des améliorations pour le personnel.

Une renonciation à la répartition annuelle est-elle encore possible avec les nouvelles BAR ?

Oui, cette possibilité est prévue dans les BAR.

La nouvelle BAR ZF a-t-elle un rapport avec le nouveau concept d'affectation 2.0 pour le personnel des locomotives ?

Non. Malheureusement, l'annonce de la mise en place du nouveau concept d'intervention a coïncidé avec les négociations BAR, ce qui a semé la confusion. Il n'y a toutefois aucun lien direct avec les BAR.

3. La nouvelle philosophie de répartition

La nouvelle philosophie de répartition est fondamentalement la même dans les quatre BAR, à l'exception de quelques particularités propres aux catégories professionnelles. Sa mise en œuvre ne sera possible qu'avec IVU.rail, au plus tôt lors du changement d'horaire de décembre 2027. La philosophie de répartition est définie dans la partie A des quatre BAR.

Répartition en trois étapes

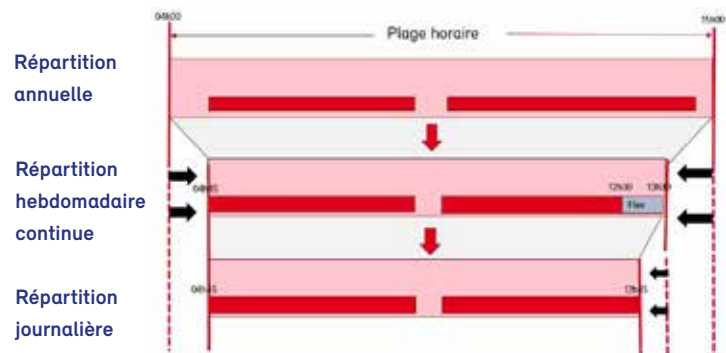
Partie A, chiffre 1. Répartition (valable à partir du 12.12.2027)

La répartition du personnel est basée sur une répartition annuelle, une répartition hebdomadaire continue et une répartition journalière.

Répartition annuelle individuelle

Teil A, Ziffer 1.1. Tableaux de service annuels et répartition annuelle (valable à partir du 12.12.2027)

Sur la base des vacances planifiées (année civile) et des autres absences déjà connues, une répartition annuelle individuelle comportant le nombre de jours sans service selon la CCT CFF est communiquée aux collaborateurs pour l'année d'horaire suivante. Une répartition équilibrée du nombre de jours sans service entre les différents mois est visée (objectif : au moins neuf jours par mois). Durant les jours de travail, des tours de service sont planifiés dans la répartition annuelle sous la forme de plages horaires de 11 heures au maximum avec un contenu provisoire de prestations. Cette plage horaire définit l'heure à laquelle le service commencera au plus tôt et celle à laquelle il se terminera au plus



Les trois étapes de la philosophie de répartition : à chaque étape, les limites imposées se resserrent.

Info sur la répartition en trois étapes (partie A, chiffre 1)

Les délais de répartition sont désormais régis par les BAR.

La répartition annuelle individuelle est publiée au plus tard le 15 novembre de l'année précédente.

La répartition hebdomadaire continue est publiée 35 à 41 jours à l'avance.

La répartition journalière : chez ZF / R / C, elle est publiée 72 heures à l'avance (+/- 5 minutes, cette marge de manoeuvre est nécessaire pour faire face aux aléas de l'exploitation); chez KB, elle est publiée 7 jours à l'avance (+/- 10 minutes jusqu'à 3 jours à l'avance). Jusqu'à 3 jours avant, le début et/ou la fin de service peut varier de maximum 10 minutes. Actuellement ces variations vont jusqu'à 15 minutes et ceci jusqu'à 36 heures avant le début du tour.

tard. Des changements ne peuvent y être apportés que d'un commun accord.

Lors de la publication de la répartition annuelle pour l'année d'horaire suivante (n), les jours de la période de Noël (du 24 au 26 décembre) et du Nouvel An (31 décembre et 1er janvier) pour l'année d'horaire d'après n+1 sont également publiés.

Par exemple :

Le 15 novembre 2016, les jours du 24 au 26 décembre 2017, le jour du 31 décembre 2017 et le jour du 1er janvier 2018 sont communiqués. Les jours du 24 au 26 décembre 2016, le jour du 31 décembre 2016 et le jour du 1er janvier 2017 ont déjà été communiqués le 15 novembre 2015.

Sur demande écrite du collaborateur, il est possible, après accord, de renoncer à une répartition de service annuelle. L'employé peut demander que cette répartition soit de nouveau mise en place au début de chaque année d'horaire.

La répartition annuelle de l'année d'horaire suivante est communiquée au plus tard le 15 novembre.

Info sur la répartition annuelle (partie A, chiffre 1.1.)

Le début et la fin de la plage horaire constituent des limites qui ne peuvent être dépassées sans accord mutuel.

Étant donné qu'il n'y a plus de rotation prévue, il est particulièrement important de répartir équitablement les tours de repos sur tous les mois.

Partie A, chiffre 2.5. Périodes de Noël (valable à partir du 12.12.2027)

Si, durant l'année d'horaire (n), un collaborateur travaille pendant tous les jours de la période de Noël (du 24 au 26 décembre), à sa demande, l'un de ces jours lui sera attribué comme jour libre durant l'année d'horaire d'après (n+1).

Par exemple :

Si un collaborateur travaille du 24 au 26 décembre 2027, un de ces jours lui sera octroyé comme jour libre en 2028 s'il en fait la demande.

Info au sujet des périodes de Noël dans les nouvelles BAR dans la répartition annuelle individuelle

En ce qui concerne les fêtes de Noël, parmi les quatre BAR PP-BP existantes, seule la BAR relative au personnel des locomotives prévoit une disposition :

Actuelle BAR ZF P131.3., ch. 2.9.2. Fêtes de Noël :

Si un collaborateur a travaillé chaque jour pendant les fêtes de Noël (du 24 au 26 décembre) de l'année précédente, il convient de lui accorder, s'il le souhaite, un jour libre entre le 24 et le 26 décembre de l'année en cours. Le souhait doit être fait jusqu'au 5 octobre. La répartition sera ensuite effectuée d'ici au 31 octobre.

À l'avenir, cette réglementation s'appliquera aux quatre catégories professionnelles (voir partie A, chiffre 2.5.). En outre, les nouvelles BAR prévoient, selon la partie A, chiffre 1.1., que lors de l'établissement de la répartition annuelle (d'un changement d'horaire à l'autre), il soit déterminé et annoncé si les jours de Noël suivants (24–26 décembre) ainsi que les jours de l'An (31 décembre–1er janvier) seront des jours de travail ou non.

Système de préférences et de souhaits

Partie A, chiffre 2.2. Système de préférences et de souhaits (valable à partir du 12.12.2027)

Un système de préférences et de souhaits est introduit pour les catégories professionnelles relevant du champ d'application. Les collaborateurs ont la possibilité d'indiquer leurs préférences et leurs souhaits dans le cadre de celui-ci.

Il est notamment possible de faire part de préférences (chaque année) et de souhaits (en continu) pour les thèmes suivants :

2.1. Créneau de la journée pour les services

Les collaborateurs peuvent indiquer une préférence pour leur créneau de service. Pour les collaborateurs sans préférence, une répartition équilibrée des services est visée.

2.2. Jours sans service

Sur demande du collaborateur, l'attribution systématique d'au moins deux jours sans service consécutifs est garantie dans le cadre de la répartition annuelle. Les exceptions spécifiques aux catégories professionnelles sont définies dans les dispositions correspondantes dans la partie B.

2.3. Nombre maximum de jours de travail consécutifs

Sur demande du collaborateur, l'attribution d'un maximum de six jours de travail consécutifs est garantie dans le cadre de la répartition annuelle.

2.4. Rotation en sens inverse

A la demande du collaborateur, une rotation en sens inverse est garantie dans la mesure du possible.

2.5. Périodes de Noël

Si, durant l'année d'horaire (n), un collaborateur travaille pendant tous les jours de la période de Noël (du 24 au 26 décembre), à sa demande, l'un de ces jours lui sera attribué comme jour sans service durant l'année d'horaire d'après (n+1).

Par exemple :

Si un collaborateur travaille du 24 au 26 décembre 2017, un de ces jours lui sera octroyé comme jour sans service en 2018 s'il en fait la demande.

Info sur le système de préférences et de souhaits, partie A, chiffre 2.2. Jours sans service (voir p. 16) :

Des exceptions spécifiques aux catégories professionnelles au sens du chiffre 2.2., partie A «Jours sans service» n'existent actuellement que chez KB :

Partie B (KB), chiffre 10.4. Deux jours sans service (voir page 39)

Si le collaborateur renonce aux passages indiqués au chiffre 10.3., partie B, deux jours sans service lui sont systématiquement garantis sur demande selon le chiffre 2.2., partie A.

*Pour les collaborateurs qui **ne renoncent pas** aux passages indiqués au chiffre 10.3. de la partie B, les deux jours sans service leur sont accordés dans la mesure du possible, s'ils le souhaitent.*

Informations sur la saisie de préférences dans le cadre de la répartition annuelle individuelle :

Les fondements d'un système de préférences et de souhaits sont définis dans la partie A des nouvelles BAR consacrée à la philosophie de répartition, au **chiffre 2 séparé intitulé « Système de préférences et de souhaits »**. Ce système vise à permettre aux collaboratrices et collaborateurs de prioriser leurs souhaits. Les détails concrets seront élaborés avec la commission du personnel (CoPe) et, le cas échéant, avec les partenaires sociaux.

Exemples de préférences possibles :

- **Créneau de la journée pour les services** – cela correspond aux modèles déjà connus, tels que la préférence pour les horaires matinaux ou tardifs.
- **Toujours deux jours sans service consécutifs**: Les collaboratrices et collaborateurs peuvent indiquer comme préférence qu'ils-elles souhaitent toujours bénéficier d'au moins deux jours sans service consécutifs. Si cette préférence est sélectionnée dans la répartition annuelle, elle est garantie. Elle a pour conséquence qu'il sera plus difficile d'obtenir plus de deux jours sans service consécutifs.
- Il est également possible de souhaiter, dans le cadre de la répartition annuelle, de **travailler au maximum six jours consécutifs**. Des dérogations sont alors uniquement possibles avec l'accord des collaborateurs·trices concerné·e·s.
- Il est toujours possible de **renoncer à une répartition annuelle des services** selon l'Ordonnance relative à la loi sur la durée du travail (OLDT) art. 26 al. 5.

Répartition hebdomadaire continue



Partie A, chiffre 1.2. Répartition hebdomadaire continue (valable à partir du 12.12.2027)

La répartition hebdomadaire continue comporte les services avec leurs heures de début et de fin.

Info sur la répartition hebdomadaire continue (Partie A, chiffre 1.2.)

La répartition hebdomadaire continue remplace la répartition mensuelle telle qu'on la connaît jusqu'à présent.

Chaque semaine, le mardi, une nouvelle semaine est publiée, au lieu d'une fois par mois pour l'ensemble du mois comme jusqu'à présent. Les collaborateurs·trices ont ainsi en permanence une vue d'ensemble de leur répartition détaillée pour les cinq à six semaines à venir.

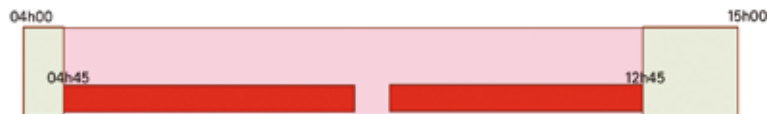
Un tour provisoire est visible avec le début et la fin du service, à cela peut s'ajouter une partie flexible d'une durée maximale de 60 minutes, soit avant le début du service, soit après la fin du service. Une répartition en, par exemple, 2 x 30 minutes n'est pas possible. Cette partie flexible est visible dans le tour de service dans IVU.rail.

L'ensemble, y compris la partie flexible, s'inscrit dans le cadre de la plage horaire conformément à la répartition annuelle individuelle.

Jusqu'à la répartition journalière, le service peut être allongé de 60 minutes au maximum, soit au début soit à la fin. IVU indique si cet allongement peut intervenir au début ou à la fin du service. Le service peut également être raccourci. La plage horaire communiquée dans la répartition annuelle constitue toujours le cadre contraignant qui ne peut être dépassé qu'avec l'accord du collaborateur concerné.

La répartition hebdomadaire continue est réalisée au moins 35 jours à l'avance.

Répartition journalière



Partie A, chiffre 1.3. Répartition journalière

(valable à partir du 12.12.2027)

Le délai pour la publication de la répartition journalière est spécifique à la catégorie professionnelle et se fonde sur les dispositions correspondantes dans la partie B.

Les contenus actuels des prestations apparaissent dans IVU; les changements au niveau des pauses et des interruptions de travail indiquées dans la répartition journalière sont signalés au collaborateur concerné afin qu'il puisse au besoin se manifester.

Info sur la répartition journalière

Le tour est définitif ; la partie flexible a soit été planifiée, en tout ou en partie, soit supprimée.

Les modifications concernant les pauses ou les interruptions de travail sont communiquées en temps réel par notification push afin que le ou la collaborateur-trice puisse se manifester si nécessaire.

ZF/R/C : publication 72 heures à l'avance (+/- 5 minutes, cette marge est nécessaire pour répondre aux besoins opérationnels de dernière minute).

KB : publication sept jours à l'avance (+/- 10 minutes jusqu'à trois jours avant).

Partie B (KB), chiffre 2.1. Répartition journalière

(valable à partir du changement d'horaire du 12 décembre 2027)

La répartition journalière est communiquée au plus tard sept jours à l'avance. Les changements intervenant au début et à la fin du service de l'ordre de dix minutes tout au plus restent possibles jusqu'à 3 jours avant le service effectif. En cas de changement au niveau des pauses ou des interruptions de travail, le personnel en est activement informé.

Partie B (ZF), chiffre 2.1. Répartition journalière (valable à partir du 12.12.2027)

La répartition journalière est communiquée au plus tard 72 heures avant le début du service.

Les dispositions détaillées figurent dans les instructions de travail correspondantes (entre autres P 20003174).

Teil B (Cleaning), chiffre 2.1. Répartition journalière (valable à partir du 12.12.2027)

La répartition journalière est communiquée au plus tard 72 heures avant le début du service.

Les dispositions détaillées figurent dans les instructions de travail correspondantes.

Teil B (Manoeuvre), chiffre 2.1. Répartition journalière (valable à partir du 12.12.2027)

La répartition journalière est communiquée au plus tard 72 heures avant le début du service.

Les dispositions détaillées figurent dans les instructions de travail correspondantes.

Jours sans plages horaires de 11 heures maximum

Partie A, chiffre 1.4. Jours sans plages horaires de 11 heures maximum (valable à partir du 12.12.2027)

Pour les jours où il n'est pas possible, pour des raisons liées à l'exploitation, d'attribuer des plages horaires de 11 heures maximum, des dispositions spéciales sont édictées dans la partie B pour tous les horizons de planification.

Info sur la partie A, chiffre 1.4. Jours sans plages horaires de 11 h max. (valable à partir du 12.12.2027)

Actuellement, le chiffré 1.4. de la partie A ne s'applique que chez KB, où certains tours doivent, dès le départ, être planifiés plus longs que 11 heures.

Partie B KB, chiffre 2.2. Dispositions spéciales pour les jours sans plages horaires de onze heures au maximum (valable à partir du 12.12.2027)

2.2.1. Trafic voyageurs international

Dans le cas de prestations du trafic voyageurs international, il est possible de planifier des plages horaires supérieures à onze heures dans la répartition annuelle. Les contenus provisoires des prestations sont représentés en conséquence. Aucun temps flexible n'apparaît dans la répartition hebdomadaire.

2.2.2. Tours de réserve et FX/SX

Les tours de réserve et FX/SX peuvent être représentés dans la répartition annuelle, hebdomadaire et journalière sous la forme de services de réserve sans plages horaires. Les informations détaillées correspondantes figurent au chiffre 5.8.

2.2.3. Accompagnement de convois de supporters (football et hockey sur glace)

Les prestations pour l'accompagnement de convois de supporters peuvent être représentées dans la répartition annuelle et dans la répartition hebdomadaire sous la forme de services de réserve sans plages horaires. Les informations détaillées correspondantes figurent au chiffre 11.

4.1. BAR pour le personnel d'assistance clientèle (KB)

Ch. 7.2. Modèles de rotation : Pour les assistant·e·s clientèle et les chef·fe·s Assistance clientèle exerçant selon les modèles de travail de l'annexe 1, deux jours libres au moins (jours de repos et de compensation) seront octroyés après cinq jours ou plus de travail. Pour les modèles de travail alternatifs à ceux de l'annexe 1: dès six jours de travail au maximum, l'on veillera à attribuer au moins deux jours libres (jours de repos et/ou de compensation). Les dimanches et dans les cas exceptionnels, il est possible de n'octroyer qu'un seul jour de repos et, avec l'assentiment du personnel concerné, un seul jour de compensation.

Chiffre 7.5. Réglementation concernant les jours fériés généraux : Les jours de service prévus selon le tableau de répartition annuel et dont les tours ne doivent pas être assurés durant les jours fériés (1er et 2 janvier, Vendredi saint, lundi de Pâques, Ascension, lundi de Pentecôte, 1er août, 25 et 26 décembre) sont considérés comme service de réserve; les tours correspondants sont attribués suffisamment tôt. Un tel jour de travail comprend au moins 492 minutes de temps de travail rémunéré.

Chiffre 2. Majorations de temps

Chiffre 2.1. Calcul
[...]

BAR KB : La nouvelle philosophie de répartition remplace les modèles de rotation dès décembre 2027

L'ancien chiffre 7.2. « Modèles de rotation » ainsi que le chiffre 7.5. « Réglementation concernant les jours fériés généraux » sont supprimés et remplacés par la nouvelle philosophie de répartition ; les annexes a) à d) sont également supprimées. Cette modification s'applique à compter du changement d'horaire en décembre 2027.

BAR KB : Modifications spécifiques à la catégorie professionnelle indépendamment de la philosophie de répartition – en vigueur dès le 13.12.2026 :

Info : Le texte est en principe identique pour les BAR 2026 et 2027. La numérotation des chiffres se réfère aux BAR 2027.

BAR KB : Travaux accessoires

Partie B, chiffre 4. Travaux accessoires, bonifications en temps et temps forfaitaires : Le temps pour les travaux accessoires dans son entier et les bonifications en temps sont accordés pour les prestations mixtes (activités de conduite et stationnaires) selon les chiffres 4.1. et 4.2.

Chiffre 2.2. Travaux accessoires

Une majoration de temps forfaitaire de 18 minutes est ajoutée à la durée quotidienne du travail et octroyée à chaque tour pour les travaux accessoires.

Le temps consacré aux travaux accessoires comprend les tâches suivantes :

- Consultation de SOPRE et du Briefingtool
- Remises de voyageurs
- Annexes et ESQ
- Décompte ELAZ
- Mise à jour ELAZ
- Objets trouvés
- Consultation affichages
- Prescriptions et matériel
- Contacts brefs chef-fe de team et Dispo

[...]

Chiffre 2.2. Travaux accessoires

[...] Pour les prestations internationales, les suppléments suivants sont accordés pour chaque tour:

- DB: 15 min
- ÖBB: 12 min
- DB/ÖBB: 27 min

Le temps pour les travaux accessoires est accordé dans son entier pour les prestations mixtes (activités de conduite et stationnaires).

Chiffre 4.1. Travaux accessoires

Un temps de travail de 17 minutes est planifié dans le tour pour les travaux accessoires, dont 7 minutes au début (consultation TIP, mise à jour ELAZ/KoServ et canaux d'information) et 10 minutes en un bloc dans un local de pause défini. Si la prestation correspondant aux travaux accessoires de 10 minutes ne peut pas être intégrée dans un local de pause défini, celle-ci est ajoutée au début ou à la fin du tour.

Si, après le début du service, pour des raisons qui échappent à la répartition mais qui sont compréhensibles, les 10 minutes ne peuvent pas être effectuées pendant le temps prévu, le collaborateur doit le signaler.

Le temps consacré aux travaux accessoires comprend les tâches suivantes :

- consultation du système de répartition et du Briefingtool
- annexes et ESQ
- décompte ELAZ
- mise à jour ELAZ
- objets trouvés
- consultation de canaux d'information
- prescriptions et matériel
- contacts brefs avec les chefs de team et Dispo

BAR KB : Bonifications en temps pour les prestations internationales

Info : Suppression des appareils communs pour les prestations DB.

Chiffre 4.2. Bonifications en temps pour les prestations internationales

Pour les prestations internationales, les bonifications en temps suivantes sont accordées pour chaque tour :

- DB : 10 minutes
- ÖBB : 12 minutes
- DB/ÖBB : 22 minutes

À l'étranger, une bonification en temps est octroyée pour chaque trajet de et pour l'hôtel.

Pas de réglementation dans les BAR

Pas de réglementation dans les BAR

Pas de réglementation dans les BAR

Chiffre 3.8. Prises de mesure des vêtements de travail

Les prises de mesure des vêtements et des chaussures de travail ont lieu pendant le temps libre et sont indemnisées à raison de deux heures.

À Paris, la bonification en temps est de 10 minutes pour chaque trajet. Si d'autres villes entrent plus tard en ligne de compte, des règles seront établies en temps utile.

Les bonifications en temps énumérées sont calculées pour chaque tour et ne sont pas prises en compte dans le calcul du temps de travail minimal, du temps de travail maximal, du tour de repos ni du tour de service.

BAR KB : Autres bonifications en temps

Info : Les remises de voyageurs ont été enlevées du temps forfaitaire et font l'objet d'une disposition spécifique.

Chiffre 4.3. Autres bonifications en temps

4.3.1. Équipements de travail

Des temps forfaitaires sont fixés pour la prise en main de nouveaux appareils (y compris réception et installation). Si le temps effectivement nécessaire est plus long, un fichet de réserve est établi et le temps est bonifié.

4.3.2. Procédure pénale

Le temps requis dans le cadre d'une procédure pénale (p. ex. procès-verbal d'audition) donne lieu à l'établissement d'un fichet de réserve à raison du temps effectif. Ce temps est ensuite bonifié.

4.3.3. Examen périodique (OASAF)

Pour que les membres du personnel puissent se préparer (autoformation), 492 minutes leur sont accordées tous les cinq ans, quel que soit leur taux d'occupation, sous la forme d'une journée entière avant l'examen périodique. La journée est octroyée au plus tôt six mois avant le prochain examen périodique.

4.3.4. Prises de mesures pour les vêtements et chaussures de travail

Les prises de mesures pour les vêtements et les chaussures de travail ont lieu pendant le temps libre et sont indemni-

Actuellement, le temps requis pour la remise de voyageurs est compris dans le forfait de 18 minutes prévu sous le chiffre 2.2. (voir page 26)

Chiffre 3.3. Début et fin du travail

L'heure de début du travail d'un tour doit être fixée comme suit:

- minute du départ moins le temps de reprise des travaux à effectuer moins le temps de marche.

L'heure de fin du travail d'un tour doit être fixée comme suit:

- minute d'arrivée plus le temps de remise des travaux à effectuer (il faut prévoir cinq minutes à la fin du parcours d'un train) plus le temps de marche;

- pour les trains en fin de parcours conduits par une seule personne: minute d'arrivée plus dix minutes de temps de remise des travaux à effectuer plus le temps de marche.

Lors du service de contrôle sporadique, la fin du travail doit être fixée comme suit:

- minute d'arrivée plus le temps de marche.

Chiffre 3.4. Service de recensement des voyageurs

Dans le service de relevé des fréquences (FQ), il est d'usage

sées à raison du temps effectif (aller-retour depuis la porte du domicile).

4.3.5. Remises de voyageurs

Le temps requis pour la remise de voyageurs donne lieu à l'établissement d'un fichet de réserve à raison du temps effectif. Ce temps est ensuite bonifié.

BAR KB : Début et fin du service

Info : Les temps nécessaires pour les visites en fin de parcours sont vérifiés par la direction spécialisée de KBC et la CoPe. Les partenaires sociaux peuvent participer à cette vérification. La réglementation actuelle ne tient compte que du nombre de col-laborateurs·trices concerné·e·s, mais pas du matériel roulant.

Chiffre 5.3. Début et fin du service

L'heure de début du service d'un tour doit être fixée comme suit :

- minute du départ moins le temps de reprise des travaux à effectuer moins le temps de marche **moins sept minutes pour les travaux accessoires selon le chiffre 4.1.**

L'heure de fin du service d'un tour doit être fixée comme suit :

- minute d'arrivée plus le temps de remise des travaux à effectuer (il faut prévoir cinq minutes à la fin du parcours d'un train) plus le temps de marche;

- pour les trains en fin de parcours conduits par une seule personne: minute d'arrivée plus dix minutes de temps de remise des travaux à effectuer plus le temps de marche.

Lors du service de contrôle sporadique, la fin du service doit être fixée comme suit :

- minute d'arrivée plus le temps de marche.

BAR KB : Service de recensement des voyageurs

Chiffre 5.4. Service de recensement des voyageurs

Dans le service de relevé des fréquences (FQ), les éléments

de compter dix minutes de temps de transition au début du tour et cinq minutes en fin de tour au titre du temps de préparation et de suivi. Après les pauses et les interruptions de travail, il faut à nouveau prévoir cinq minutes de préparation.

Enfin, dix minutes par tour de relevé des fréquences sont consacrées aux travaux accessoires.

Ce crédit est également accordé dans son entier lors des tours mixtes avec un composant FQ.

Chiffre 3.5. Temps de marche

Les temps de marche comptent comme temps de travail et sont répartis, pour tous les tours, pour le transfert entre les locaux du personnel et le lieu de prise en charge du train et vice versa, au début du travail, à la fin du travail, avant et après les pauses ou les interruptions de travail ainsi que pour le transfert entre les trains qui arrivent et ceux qui partent.

Chiffre 3.6. Durée maximale du travail

Peuvent être répartis par rotation :

- un tour avec une durée du travail se situant entre 541 et 570 minutes (sans majorations de temps) et/ou*
- un tour avec une durée du travail se situant entre 541 et 600 minutes (sans majorations de temps).*

Deux tours de ce type comportant une durée du travail située entre 541 et 600 minutes ne peuvent pas se suivre directement. Les autres tours comportant une durée du travail supérieure à 540 minutes ne sont possibles qu'avec

suivants sont planifiés au début du tour, en plus des sept minutes prévues pour les travaux accessoires selon le chiffre 4.1. :

- trois minutes de briefing;
- temps de marche;
- cinq minutes de disponibilité devant le train.

À la fin du service, cinq minutes sont accordées au titre du temps de préparation et de suivi. Après les pauses et les interruptions de travail, il faut à nouveau prévoir cinq minutes de préparation.

BAR KB : 5.5. Temps de marche

Chiffre 5.5. Temps de marche

Les temps de marche comptent comme temps de travail et sont répartis, pour tous les tours, pour le transfert entre les locaux du personnel et le lieu de prise en charge du train et vice versa, au début du service, à la fin du service, avant et après les pauses ou les interruptions de travail ainsi que pour le transfert entre les trains arrivants et partants.

En cas de début ou fin du service avec nuitée à l'étranger, le service commence avec la prise en charge au niveau du train ou prend fin après la remise au niveau du train. Les bonifications en temps sont conformes au chiffre 4.2.

BAR KB : 5.6. Durée maximale du travail

Chiffre 5.6. Durée maximale du travail

Entre deux jours sans service, il est possible d'attribuer au maximum deux tours avec une durée du travail supérieure à 540 minutes, sachant qu'un seul tour peut dépasser 570 minutes.

Deux tours comportant une durée du travail située entre 541 et 600 minutes ne peuvent pas se suivre directement. Les autres tours comportant une durée du travail supérieure à 540 minutes ne sont possibles qu'avec l'accord du collaborateur concerné ou dans le cadre de la participation dans l'entreprise (codécision).

l'assentiment du collaborateur concerné ou dans le cadre de la participation dans l'entreprise (codécision).

Chiffre 3.7. Temps de travail minimal

Le temps de travail minimal (sans majorations de temps) d'un tour ne doit pas se situer en deçà de 360 minutes.

Chiffre 4.2. Prestations de nuit sur le RER durant le week-end

Les dispositions suivantes s'appliquent pour les prestations de nuit sur le RER:

- *les prestations de nuit sur le RER sont réparties sur deux week-ends par mois (quatre prestations) au maximum;*
- *un nombre supérieur à quatre prestations de nuit par mois civil ne sera attribué qu'avec l'assentiment des collaborateurs concernés;*
- *après 55 ans révolus, l'attribution de prestations de nuit intervient exclusivement avec l'accord des collaborateurs concernés.*

Pas de réglementation spécifique au sujet des interruptions de travail

BAR KB : 5.7. Temps de travail minimal

Info : Les modèles de temps partiel restent encore à élaborer.

Chiffre 5.7. Temps de travail minimal

Le temps de travail minimal (sans majorations de temps) d'un tour ne doit en principe pas se situer en deçà de 360 minutes. Pour les collaborateurs à temps partiel, le temps de travail minimal (sans majorations de temps) d'un tour peut se situer en deçà de 360 minutes si le collaborateur concerné donne son accord et travaille selon le modèle de temps partiel correspondant.

BAR KB : Prestations de nuit

Info : La réglementation actuelle ne correspond plus à la réalité d'aujourd'hui. En effet, les services de nuit ne concernent pas seulement les trains RER (SN), mais aussi le trafic longue distance (IRN) ou les lignes RegioExpress (REN) ; de plus, il existe également des services de nuit en semaine, comme par exemple le LémanExpress (24h/24, 7j/7).

Chiffre 7. Prestations de nuit

Une prestation au sens de ce chiffre est un tour de service dont au moins trois heures sont situées entre 24h et 5h. Plus de six prestations de nuit sur une période de 28 jours ne sont possibles qu'avec l'accord du collaborateur concerné. Après 55 ans révolus, plus de trois prestations de nuit sur une période de 28 jours ne sont possibles qu'avec l'accord du collaborateur concerné.

BAR KB : Pauses et interruptions de travail

Chiffre 8.3. Interruption du travail

Dans les tours sans pause, il convient de prévoir une interruption de travail dans une salle de pause déterminée, ce pour que le collaborateur se restaure.

Chiffre 6.1. Durée minimale

La durée d'un tour de repos doit être d'au moins onze heures. On peut avoir recours à cette durée minimale une fois en sept jours:

- lors du passage d'un tour de nuit à un tour du milieu ou du soir;
- lors du passage d'un tour du soir à un tour du matin, du milieu ou du soir;
- lors du passage d'un tour du milieu à un tour du matin ou du milieu;
- lors du passage d'un tour du matin à un tour du matin.

Lors du passage d'une prestation de travail à une journée de cours, le temps de battement doit être d'au moins dix heures. Lors du passage d'une journée de cours à une prestation de travail, le temps de battement doit être d'au moins onze heures.

Pour toutes les autres interruptions de travail, il convient, dans la mesure du possible, de garantir l'accès à des installations sanitaires non accessibles au public. Si ce n'est pas possible, le personnel doit avoir accès au minimum à des installations sanitaires publiques et à un endroit où s'asseoir et doit en être informé.

Si, pour des raisons liées à l'exploitation, il n'est exceptionnellement pas possible de respecter cette règle, les collaborateurs doivent en être informés.

BAR KB : Tours de repos

Info : Adaptation à la LDT : « une fois entre deux jours sans service » au lieu de « une fois en sept jours ». Nouvelle possibilité de réduire le tour de repos à 10 h sur demande du collaborateur ou de la collaboratrice – pour répondre à ses souhaits.

Chiffre 9.1. Durée minimale

La durée d'un tour de repos doit être d'au moins onze heures. **Sur demande du collaborateur, le tour de repos peut être réduit à dix heures.**

On peut avoir recours à cette durée minimale une fois **entre deux jours sans service** :

- lors du passage du service de nuit au service du milieu du jour ou du soir;
- lors du passage du service du soir au service du matin, du milieu du jour ou du soir;
- lors du passage du service du milieu du jour au service du matin ou du milieu du jour;
- lors du passage du service du matin au service du matin.

Lors du passage d'une prestation opérationnelle à une journée de cours, le tour de repos doit être d'au moins dix heures. Lors du passage d'une journée de cours à une prestation opérationnelle, le tour de repos doit être d'au moins onze heures ; **sur demande du collaborateur, le tour de repos peut être réduit à dix heures.**

Chiffre 7.4. Changements de tours

Le début du travail après des jours libres et des vacances a lieu au plus tôt à 5h. Dans les sites qui connaissent des rotations complètes, la règle est la suivante:

- 1 x lors du passage d'un tour du milieu à un tour du matin. La fin du travail avant des jours libres et des vacances a lieu au plus tard à 20h. Dans les sites qui connaissent des rotations complètes, la règle est la suivante:

- 1 x lors du passage d'un tour du soir à un tour du milieu. Avec l'assentiment des collaborateurs, il est possible de repousser l'heure de fin de travail la plus tardive (tous modèles de rotation confondus) à 22h15 avant des jours libres et à 21h15 avant des vacances.

L'heure de fin de travail la plus tardive avant des jours libres est fixée à 0h15 pour les collaborateurs qui préfèrent effectuer le service du soir.

Pour les collaborateurs FQ, la fin du travail peut être fixée en accord avec le personnel concerné.

BAR KB : Fin du service avant ou début du service après des jours sans service

Info : Après les jours sans service, les passages ne peuvent différer des dispositions du chiffre 10.3. qu'avec l'accord de la · du collaborateur·rice.

Chiffre 10.3. Fin du service avant ou début du service après des jours sans service

Le début du travail après des jours sans service et des vacances a lieu au plus tôt à 5h.

La fin du travail avant des jours sans service et des vacances a lieu au plus tard à 20h.

Avec l'accord du collaborateur concerné, il est possible de repousser l'heure de fin de service la plus tardive à 22h15 avant des jours sans service et à 21h15 avant des vacances. L'heure de fin de service la plus tardive avant des jours sans service est fixée à 0h15 pour les collaborateurs qui préfèrent effectuer le service du soir.

Il n'est possible de prévoir une fin de service avant/un début de service après des jours sans service qui déroge aux dispositions du chiffre 10.3 qu'avec l'accord du collaborateur concerné.

Pour les collaborateurs FQ, la fin du service peut être fixée en accord avec le personnel concerné.

Chiffre 10.4. Deux jours sans service

Si le collaborateur renonce aux passages indiqués au chiffre 10.3., partie B, deux jours sans service lui sont systématiquement garantis sur demande selon le chiffre 2.2., partie A.

BAR KB : Dimanche sans service après les vacances

Info : le dimanche n'est désormais garanti que si l'on en fait la demande. Cela permet aux personnes qui le souhaitent de travailler le dimanche après les vacances.

Chiffre 7.6. Garantie d'un dimanche libre après les vacances

Le dimanche suivant les vacances est garanti comme jour libre (jour de repos) et compte comme un dimanche de repos.

Chiffre 8. Accompagnement des trains spéciaux assurant le transport de supporters de football

Les dispositions de l'article 58 de l'ordonnance relative à la loi sur la durée du travail (OLDT) peuvent s'appliquer à l'accompagnement des trains spéciaux assurant le transport de supporters de football pris en charge par les assistants clientèle. Elles sont complétées par les prescriptions ci-dessous valables pour tous les tours d'accompagnement des trains spéciaux assurant le transport de supporters de football.

Pas de réglementation dans les BAR

Pas de réglementation dans les BAR

Chiffre 10.6. Dimanche sans service après les vacances

Sur demande du collaborateur, le dimanche sans service suivant les vacances est garanti dans le cadre de la répartition annuelle.

BAR KB : Accompagnement des convois de supporters (football et hockey sur glace)

Info : Extension au hockey et aux trains réguliers, si le transport des supporters n'est pas planifié avec des trains spéciaux.

Chiffre 11. Accompagnement des convois de supporters (football et hockey sur glace)

Les dispositions de l'article 58 de l'ordonnance relative à la loi sur la durée du travail (OLDT) peuvent s'appliquer à l'accompagnement des convois de supporters pris en charge par les assistants clientèle. Elles sont complétées par les prescriptions ci-dessous valables pour tous les tours d'accompagnement des convois de supporters.

BAR KB : Accompagnement par deux agents (revendication non prise en compte dans les BAR)

Info : Au cours des négociations, les CFF se sont déclarés prêts à négocier un accord sur l'assistance clientèle lié à la sécurité à bord des trains. Lors de la mise sous presse de cette brochure, les négociations sur cet accord étaient bien avancées.

BAR KB : indexation de pénibilité (revendication non prise en compte dans les BAR)

Info : Les CFF entament la planification du projet pilote en 2026.

4.2. BAR pour le personnel des loco motives (BAR ZF)

Chiffre 2.1. Temps de travail d'un tour

Un tour avec un temps de travail de 541 à 600 minutes ne peut être attribué que si les conditions suivantes sont respectées:

- deux tours avec un temps de travail supérieur à 540 minutes ne doivent jamais se suivre directement;
- la durée du tour de service ne doit pas dépasser onze heures au maximum;
- le tour ne commence pas et ne se termine pas entre minuit et 4h.

Il peut être dérogé à ces conditions uniquement dans le cadre de la participation dans l'entreprise (codécision) ou avec l'assentiment du personnel concerné.

Chiffre 2.5. Aménagement des tours pour les examens périodiques

Lorsque la direction de Conduite des trains reçoit la copie de la convocation à un examen périodique, un tour répondant aux conditions ci-après est établi dans le système de planification:

BAR ZF : Modifications spécifiques à la catégorie professionnelle indépendamment de la philosophie de répartition – en vigueur dès le 13.12.2026 :

Info : Le texte est en principe identique pour les BAR 2026 et 2027. La numérotation des chiffres se réfère aux BAR 2027.

BAR ZF : Temps de travail d'un tour

Chiffre 3.1. Temps de travail d'un tour

Un tour avec un temps de travail de 541 à 600 min. ne peut être attribué que si les conditions suivantes sont respectées :

- deux tours avec un temps de travail supérieur à 540 minutes ne doivent jamais se suivre directement;
- la durée du tour de service ne doit pas dépasser **10,5 heures** au maximum;
- le tour n'empiète pas sur la période comprise entre minuit et 4h.

Il peut être dérogé à ces conditions uniquement dans le cadre de la participation dans l'entreprise (codécision) ou avec l'accord du collaborateur concerné.

BAR ZF : Préparation des examens périodiques

Info : Le chiffre 3.5. «Aménagement des tours pour les examens périodiques» a été complété. De plus, tous les conducteurs de train bénéficient tous les deux ans d'une journée de formation continue sur simulateur (régie en dehors des BAR).

Chiffre 3.5. Conception des tours pour les examens périodiques

Dès réception de la convocation à un examen périodique, un tour répondant aux conditions ci-après est établi dans le système de planification :

Actuel

- La durée et l'heure de début et de fin de l'examen sont les éléments de base de la fixation du tour.
- Des trajets haut-le-pied directement avant et après l'examen depuis le/au lieu de travail sont à planifier dans le tour.
- Chaque tour comprend une pause de midi d'une heure, indépendamment des temps d'attente ou des autres pauses éventuelles.
- Calculé de manière forfaitaire, le temps de travail rémunéré correspond à la durée entre le début et la fin du tour avec déduction d'une heure. Ce forfait comprend ainsi tous les temps d'attente et toutes les majorations de temps.
- Les dispositions de cette BAR, en particulier les chiffres 2.2 «Durée de travail ininterrompue» (4,5 heures maximum) et 2.3 «Tour de travail» (11 heures maximum), ne s'appliquent pas aux tours prévus pour les examens périodiques.
- De même, ces derniers ne sont pas soumis au chiffre 64 de la CCT CFF.
- La durée du travail peut être dépassée selon les dispositions de l'art. 6 de l'OLDT.
- Pour ce qui est des règles qui ne sont pas prévues dans ce chiffre, la loi fédérale sur la durée du travail (LDT) et son ordonnance (OLDT) s'appliquent.

Nouveau

- La durée et l'heure de début et de fin de l'examen sont les éléments de base de la conception du tour.
- Des trajets haut-le-pied directement avant et après l'examen depuis le/au lieu de service sont à planifier dans le tour.
- Chaque tour comprend une pause de midi d'une heure, indépendamment des temps d'attente ou des autres pauses éventuelles.
- Calculé de manière forfaitaire, le temps de travail rémunéré correspond à la durée entre le début et la fin du tour de service avec déduction d'une heure. Ce forfait comprend ainsi tous les temps d'attente et toutes les majorations de temps.
- Les dispositions de cette BAR, en particulier les chiffres 3.2 «Durée de travail ininterrompue» (4,5 heures maximum) et 3.3 «Tour de service» (11 heures maximum), ne s'appliquent pas aux tours prévus pour les examens périodiques.
- De même, ces derniers ne sont pas soumis au chiffre 64 de la CCT CFF.
- La durée du travail peut être dépassée selon les dispositions de l'art. 6 de l'OLDT.
- Pour ce qui est des règles qui ne sont pas prévues dans ce chiffre, la loi fédérale sur le travail dans les entreprises de transports publics (LDT) et son ordonnance (OLDT) s'appliquent.

À partir de l'année civile où le collaborateur atteint l'âge de 58 ans, pour qu'il puisse se préparer (autoformation) à un examen périodique, 492 minutes lui sont accordées sous la forme d'une journée entière avant ledit examen ou une deuxième journée de préparation avec le PEX lui est allouée, en plus de la journée de préparation prévue pour tous avec le PEX et quel que soit son taux d'occupation. La journée est octroyée au plus tôt six mois avant le prochain examen périodique. Cette deuxième journée doit être demandée. Elle est attribuée par la répartition.

BAR ZF : Travail de nuit

Info : Selon la BAR actuelle, il n'y a pas d'heure limite pour la fin d'un service de nuit. Désormais, cette heure est fixée à 4 h 30. Cela permet aux trains d'arriver peu après 4 h (par ex. RER

Chiffre 2.6. Tours de nuit et du matin

Les tours ne doivent pas commencer avant 2h du matin ou, dans la mesure du possible, ne se terminent pas après 4h. Un début du travail avant 2h est néanmoins possible dans le cadre de la participation dans l'entreprise (codécision). De manière générale, un début ou une fin de tour entre minuit et 4h ne pourra pas être prévu(e) pendant plus de quatre jours consécutifs.

Un début ou une fin de tour entre minuit et 4h est cependant possible pendant cinq jours de suite dans le cadre de la participation dans l'entreprise (codécision).

Chiffre 2.7.2. Interruptions du travail

Dans les tours sans pause, il convient de prévoir une interruption de travail dans une salle de pause déterminée, ce pour que le collaborateur se restaure. Celui-ci doit disposer d'au moins 20 minutes pour prendre son repas. En cas de participation dans l'entreprise (codécision), il est possible de déroger à cette disposition.

de nuit) et évite de devoir créer des services du matin supplémentaires. Maximum de quatre jours consécutifs de travail de nuit ; avec l'accord du·de la collaborateur·trice, il est possible d'effectuer plus de quatre jours de travail de nuit. NOUVEAU : la·le collaborateur·trice décide et non la CoPe ou l'APK.

Chiffre 3.6. Services de nuit

Les tours du matin ne peuvent commencer avant 2h que dans le cadre de la participation dans l'entreprise (codécision). Les tours du soir ne doivent, dans la mesure du possible, pas se terminer après 4h. **Une fin de service après 4h30 est uniquement possible avec l'accord du collaborateur concerné.** De manière générale, une fin de service après minuit ou un début de service avant 4h ne pourra pas être prévu(e) pendant plus de quatre jours consécutifs. **Avec l'accord du collaborateur concerné, un nombre de jours supérieur à quatre est néanmoins possible.**

BAR ZF : Interruptions de travail

Info : Ce chiffre a été complété par une précision des conditions minimales pour les interruptions de travail «accessoires».

Chiffre 3.7.2. Interruptions de travail

Dans les tours sans pause, il convient de prévoir une interruption de travail dans un local de pause déterminé, ce pour que le collaborateur se restaure. Le collaborateur doit disposer d'au moins 20 minutes pour prendre son repas. Dans le cadre de la participation dans l'entreprise (codécision), il est possible de déroger à cette disposition. **Pour toutes les autres interruptions de travail, il convient, dans la mesure du possible, de garantir l'accès à des installations sanitaires non accessibles au public. Si ce n'est pas possible, le personnel doit avoir accès au minimum à des installations sanitaires publiques et à un endroit où s'asseoir et doit en être informé.**

Chiffre 2.8.4. Réduction à dix heures

Une réduction à dix heures au minimum est possible à titre exceptionnel et de façon isolée, avec l'accord du personnel concerné ou dans le cadre de la participation dans l'entreprise:

- lorsque l'on passe d'un tour de nuit à un tour du milieu ou du soir, à condition que le tour de nuit se termine au plus tard à 2h;
- lorsque l'on passe d'un tour du soir à un tour du matin, du milieu ou du soir;
- lorsque l'on passe d'un tour du milieu à un tour du matin ou à un tour du milieu, ou
- lorsque l'on passe d'un tour du matin à un tour du matin.

Chiffre 2.12. Activités en dehors des tours (TAT)

2.12.1. Généralités [...] 3. Le temps nécessaire aux rendez-vous auprès de MedicalService (trajet éventuel, consultation et le cas échéant, temps d'attente dû aux liaisons de

BAR ZF : (Tour de repos) Réduction à 10 h / 9 h

Info : Deux nouveautés : 1. L'accord dans le cadre de la participation à été biffé, il reste seulement l'accord du personnel concerné. 2. Nouvelle disposition : pour des fonctions de bureau sans activités déterminantes pour la sécurité, il est possible de réduire le tour de repos à neuf heures lors du passage d'un service de nuit ou du soir à un service de bureau ou d'un service de bureau au service de bureau suivant.

Chiffre 3.8.4. Réduction à dix heures

Une réduction allant jusqu'à dix heures est possible à titre exceptionnel et de façon isolée, **avec l'accord du collaborateur concerné** :

- lors du passage du service de nuit au service du milieu du jour ou du soir, si le service de nuit ne s'achève pas après 2 heures du matin;
 - lors du passage du service du soir au service du matin, du milieu du jour ou du soir,
 - lors du passage du service du milieu du jour au service du matin ou du milieu du jour, ou
 - lors du passage d'un service du matin à un service du matin.
- En cas de service de bureau (fonctions accessoires, fonctions similaires, sans activités déterminantes pour la sécurité), il est possible de réduire le tour de repos à neuf heures :**
- lorsque l'on passe du service de nuit ou du soir à un service de bureau;
 - lorsque l'on passe du service de bureau au service de bureau suivant.

BAR ZF : Activités en dehors des tours (TAT)

Info : Pour les rendez-vous pris durant le temps libre, c'est désormais toujours le lieu de domicile qui fait foi.

Chiffre 3.12. Activités en dehors des tours (TAT)

3.12.1. Principe [...] 3. Le temps nécessaire aux rendez-vous auprès de MedicalService (trajet éventuel, consultation et le cas échéant, temps d'attente dû aux liaisons de train sur le

Actuel

train sur le lieu de la consultation selon la CCT CFF, annexe 4, chiffre 14) :

- les dates de rendez-vous sont convenues en accord avec le collaborateur (codécision);
- la consultation doit si possible avoir lieu sur le site d'examen le plus proche du dépôt;
- si le rendez-vous auprès de MedicalService précède ou suit un tour, le temps de trajet est compté à partir du dépôt;
- si le rendez-vous auprès de MedicalService coïncide avec un jour libre, le calcul du temps de trajet s'effectue à partir du lieu le plus proche de la consultation, c'est-à-dire soit le lieu de travail, soit le lieu de domicile. Si les liaisons ferroviaires sur le lieu de la consultation occasionnent des temps d'attente avant ou après la visite médicale, ceux-ci sont également rémunérés (selon la CCT CFF, annexe 4, chiffre 14).

4. Le temps nécessaire à l'entretien de conduite et de développement (ECD) (trajet éventuel, entretien et le cas échéant, temps d'attente dû aux liaisons de train sur le lieu de l'entrevue selon la CCT CFF, annexe 4, chiffre 14):

- les dates de rendez-vous sont convenues en accord avec le collaborateur (codécision);
- l'ECD doit dans la mesure du possible avoir lieu avant ou après un tour;
- si l'ECD précède ou suit un tour, le temps de trajet est compté à partir du dépôt;
- si l'ECD coïncide avec un jour libre, le calcul du temps de trajet s'effectue à partir du lieu le plus proche du site défini pour l'entrevue, c'est-à-dire soit le lieu de travail, soit le lieu de domicile. Si les liaisons ferroviaires sur le lieu de l'entretien occasionnent des temps d'attente avant ou après l'ECD, ceux-ci sont également rémunérés (selon la CCT CFF, annexe 4, chiffre 14).

Chiffre 3.1. Préparation des interventions et tâches en dehors du service

Nouveau

lieu de la consultation selon la CCT CFF, annexe 4, chiffre 14):

- les dates de rendez-vous sont convenues en accord avec le collaborateur (codécision)

- la consultation doit si possible avoir lieu sur le site d'examen le plus proche du dépôt;
- si le rendez-vous auprès de MedicalService précède ou suit un tour, le temps de trajet est compté à partir du dépôt;
- si le rendez-vous auprès de MedicalService coïncide avec un jour sans service, le calcul du temps de trajet s'effectue **à partir du lieu de domicile**. Si les liaisons ferroviaires sur le lieu de la consultation occasionnent des temps d'attente avant ou après la visite médicale, ceux-ci sont également rémunérés (selon la CCT CFF, annexe 4, chiffre 14).

4. 4. Le temps nécessaire au dialogue du personnel (trajet éventuel, entretien et le cas échéant, temps d'attente dû aux liaisons de train sur le lieu de l'entrevue selon la CCT CFF, annexe 4, chiffre 14):

- les dates de rendez-vous sont convenues en accord avec le collaborateur (codécision);
- le dialogue du personnel doit dans la mesure du possible avoir lieu avant ou après un tour;
- si le dialogue du personnel précède ou suit un tour, le temps de trajet est compté à partir du dépôt;
- si le dialogue du personnel coïncide avec un jour sans service, le calcul du temps de trajet s'effectue à partir du **lieu de domicile**. Si les liaisons ferroviaires sur le lieu de l'entretien occasionnent des temps d'attente avant ou après le dialogue du personnel, ceux-ci sont également rémunérés (selon la CCT CFF, annexe 4, chiffre 14).

BAR ZF : Préparation des interventions et travaux accessoires

Info: En doublant le nombre de minutes, les travaux accessoires du personnel de locomotive sont mieux reconnus.

Chiffre 4.1. Préparation des interventions et travaux accessoires

Actuel

Les travaux que le personnel des locomotives doit réaliser en sus avant, pendant ou après un tour font l'objet d'une indemnisation forfaitaire. À cet effet, les collaborateurs se voient attribuer un temps forfaitaire de dix minutes au début de leur tour de conduite ou de réserve pour l'exécution des tâches suivantes:

- Avis de prise de service
- Consultation des différents supports d'information (SO-PREWeb, TIP 2, V-App, courriel)
- Mises à jour LEA
- Consultation des circulaires (jointes au train correspondant dans TIP 2)
- Formulation d'annonces ESQ et autres annonces d'exploitation
- Service clientèle (remise des objets trouvés, informations)

Le collaborateur/la collaboratrice est réputé non disponible durant ces temps forfaitaires.

Nouveau

La préparation des interventions et les travaux accessoires englobent :

- Avis de prise de service
 - Consultation du système de répartition et du Briefingtool
 - Consultation des différents canaux d'inform. (V-App, E-Mail)
 - Mises à jour des équipements de travail
 - Consultation de circulaires (jointes au train correspondant dans TIP 2)
 - Établissement d'annonces ESQ et autres annonces d'exploitation
 - Service clientèle (remise des objets trouvés, informations)
- Le collaborateur est réputé non disponible durant ces temps forfaitaires. **Pour la préparation des interventions et les travaux accessoires, 20 minutes sont accordées lors de chaque tour:**
- attribution de 4 minutes au début du tour au titre de la préparation des interventions.
 - attribution des 16 minutes restantes en un bloc comme élément du tour de service [p. ex. pendant les temps morts, les trajets de service (hors trajets en taxi), avant ou après des pauses/interruptions de travail, etc.] pour les travaux accessoires. S'il n'est pas possible d'intégrer ces 16 minutes dans le tour, il faut les attribuer au début ou à la fin du tour.

Changements après le début du service :

- Si, pour des raisons liées à l'exploitation, ces 16 minutes ne peuvent pas être incluses dans le temps prévu, elles sont replanifiées ou ajoutées à la fin du tour. Dans le dernier cas, elles comptent alors comme temps supplémentaire.
- Si, pour des raisons qui échappent à la répartition mais qui sont compréhensibles, les 16 min. ne peuvent pas être effectuées pendant le temps prévu, le collaborateur doit le signaler.

BAR ZF : Temps de marche avant/après le service

Info : Les temps de marche de/vers l'hôtel sont considérés comme du temps de travail dans le cadre des tours de conduite. Selon l'horaire actuel, il n'y a pas de tours de ce type, mais la nouvelle réglementation – équivalente à la BAR KB – est applicable si cette situation venait à se présenter à l'avenir.

Texte actuel des BAR

Chiffre 3.5.1. Temps de marche avant le début et après la fin du travail

Chaque lieu de travail est assorti d'un endroit constituant les lieux de début et de fin du travail. Cet endroit dispose d'une infrastructure minimale et comprend l'ensemble de la gare voyageurs ou du dépôt.

Un tour commence et se termine au même lieu de travail. Si le travail ne se termine pas au lieu où il a débuté, le temps de marche entre les deux endroits est planifié dans la durée du tour.

Les temps de marche nécessaires pour relier les lieux où commence et où se termine le travail sont intégrés dans les tours. Le tableau récapitulatif des temps de marche pour le personnel des locomotives fournit la base pour le calcul des temps de marche.

Lorsqu'ils sont nécessaires, les temps de marche sont intégrés aux tours. Le temps de parcours entre les lieux de début et de fin du travail est planifié en début ou en fin de tour. Les temps de marche attribués donnent droit aux indemnités.

4.3. BAR Manoeuvre & BAR Cleaning (BAR R & BAR C)

Pas de réglementation dans les BAR

Nouveau texte des BAR (modifications en magenta)

Chiffre 4.5.1. Temps de marche avant le début et après la fin du service

Chaque lieu de service est assorti d'un endroit constituant les lieux de début et de fin du service. Cet endroit dispose d'une infrastructure minimale et comprend l'ensemble de la gare voyageurs ou du dépôt. Un tour commence et se termine au même lieu de service. Si le service ne se termine pas au lieu où il a débuté, le temps de marche entre les deux endroits est planifié dans la durée du tour. Les temps de marche nécessaires pour relier les lieux où commence et où se termine le service sont intégrés dans les tours. Le tableau récapitulatif des temps de marche pour le personnel des locomotives fournit la base pour le calcul des temps de marche.

Lorsqu'ils sont nécessaires, les temps de marche sont intégrés aux tours. Le temps de parcours entre les lieux de début et de fin du service est planifié en début ou en fin de tour. Les temps de marche attribués donnent droit aux indemnités.

Lors de tours de conduite avec des tours de repos à l'extérieur, les temps de marche entre l'hôtel et le lieu d'affectation comptent comme temps de travail.

BAR R & C : Modifications spécifiques à la catégorie professionnelle indépendamment de la philosophie de répartition – en vigueur dès le 13.12.2026 :

Info : Le texte est en principe identique pour les BAR 2026 et 2027. La numérotation des chiffres se réfère aux BAR 2027.

BAR R & C: Travail de nuit

Chiffre 3.2. Travail de nuit

Un maximum de cinq jours de travail avec travail de nuit peut être réparti entre deux jours sans service. Si cinq jours de travail avec travail de nuit sont planifiés entre deux jours

Pas de réglementation dans les BAR

Pas de réglementation dans les BAR

Chiffre 7. Pauses

En principe, une pause au maximum doit être répartie dans un tour de travail. Des dérogations peuvent être convenues avec l'APK. Les pauses peuvent être décalées de +30/-30 minutes pour des raisons d'exploitation. La durée des pauses

sans service, au moins deux jours libres doivent être accordés après le dernier tour de service. Il est possible de déroger à cette disposition avec l'accord du collaborateur concerné (codécision). Cette règle ne s'applique pas aux collaborateurs engagés exclusivement pour le travail de nuit.

BAR R & C: Mesures pour vêtements & chaussures

Chiffre 4.2. Prises de mesures pour les vêtements et chaussures de travail: Les prises de mesures pour les vêtements et les chaussures de travail ont lieu pendant le temps libre et sont indemnisées à raison du temps effectif (aller-retour de la porte du domicile à la porte du domicile).

BAR R (seulement manoeuvre): Examens périodiques

Chiffre 4.3. Examens périodiques: À partir de l'année civile où le collaborateur atteint l'âge de 58 ans, 492 minutes lui sont accordées sous la forme d'une journée entière, quel que soit son taux d'occupation, pour qu'il puisse se préparer (autoformation) à un examen périodique. La journée est octroyée au plus tôt six mois avant le prochain examen périodique. Cette journée doit être demandée. Elle est attribuée par la répartition.

BAR R & C: Pauses

Info : La suppression des deux dernières phrases du chiffre 7 actuel (cf. p. 56) interdit la planification de pauses entre 23 h et 5 h, et donc également de tours de service de plus de 9 heures.

Chiffre 8.1. Pauses

En principe, un tour de travail ne doit pas comporter plus d'une pause. Des dérogations peuvent être convenues avec l'APK. Les pauses peuvent être décalées de +30/-30 minutes pour des raisons d'exploitation. La durée des pauses doit toutefois

doit toutefois être garantie et la durée de travail ininterrompue ne doit pas excéder cinq heures.

Entre 23h00 et 5h00, il est uniquement possible de répartir des interruptions de travail. Si le tour de travail dure plus de neuf heures, une pause de 30 minutes est fixée. Une prolongation de la pause à 45 minutes max. peut être convenue avec l'APK.

Pas de réglementation dans les BAR

Pas de réglementation dans les BAR

Pas de réglementation dans les BAR

être garantie et la durée de travail ininterrompue ne doit pas excéder cinq heures.

Entre 23h00 et 5h00, seules des interruptions de travail peuvent être attribuées.

BAR R & C : Interruption du travail

Chiffre 8.2. Interruption du travail

Dans les tours sans pause, il convient de prévoir une interruption de travail dans une salle de pause déterminée, ce pour que le collaborateur se restaure.

Il est possible de déroger à cette disposition dans le cadre de la participation dans l'entreprise (codécision) ou avec l'accord du collaborateur concerné.

Pour toutes les autres interruptions de travail, il convient, dans la mesure du possible, de garantir l'accès à des installations sanitaires non accessibles au public. Si ce n'est pas possible, les collaborateurs doivent avoir accès au minimum à des installations sanitaires publiques et doivent en être informés de manière active.

BAR R & C : Durée minimale des tours de repos

Chiffre 9. Tour de repos

Les tours de repos d'une durée inférieure à onze heures ne sont possibles qu'avec l'accord du collaborateur concerné.

BAR R & C : Durée d'un jour de repos isolé (valable à partir du 12.12.2027)

Chiffre 10. Durée d'un jour de repos isolé

L'attribution d'un jour de repos isolé doit toujours être évitée dans la mesure du possible. Si elle est inévitable, le jour de repos isolé doit durer au moins 36 heures.

Avec l'accord du collaborateur (codécision), la durée du jour de congé isolé peut être réduite jusqu'à 33 heures.

5. Membres de la délégation de négociation SEV

Pour le SEV, les personnes suivantes ont pris part aux négociations sur les BAR PP-BP :

Personnel d'assistance clientèle :



Ralph Kessler
Président central de la sous-fédération ZPV
Chef assistant clientèle, Olten



Massimo Brigatti,
Vice-président central ZPV,
Assistant clientèle, Bellinzone

Personnel des locomotives :



Hanny Weissmüller
Présidente centrale de la sous-fédération LPV
Mécanicienne cat. B, Brigue



Christoph Erker
Co-chef de ressort LPV CFF trafic voyageurs
Mécanicien cat. B, Bâle



Marjan D. Klatt,
co-chef de ressort LPV CFF trafic voyageurs,
Mécanicien cat. B, Lucerne / Helpdesk
matériel roulant, Berne

Personnel de nettoyage :



Juan José Colomer
Membre du comité de la section RPV
Zurich
Nettoyeur L3, Zurich

Personnel de la manoeuvre :



Christof Brühlhart,
Vice-président de la section RPV Win-
terthour-Schaffhouse,
Mécanicien A40 ZV, Winterthour



Daniel Purtschert,
Membre du comité central de la sous-fé-
dération RPV et Co-président de la sec-
tion RPV Zurich, mécanicien A40, Zurich

Secrétariat central du SEV :



René Zürcher,
Secrétaire syndical SEV,
Chef de la délégation de négociation



Susanne Oehler,
Secrétaire syndicale SEV

6. Prises de position de 4 membres de la délégation de négociation SEV sur les nouvelles BAR : 4 x oui

Quatre membres de la délégation de négociation du SEV s'expriment ici sur le résultat des négociations pour leur catégorie – un membre de chacune des quatre catégories professionnelles.

Personnel de nettoyage et de la manœuvre :

Christof Brülhart, du personnel de la manœuvre, répond à nos questions. Il est vice-président de la RPV Winterthour-Schaffhouse. Du côté du personnel de nettoyage, c'est **Juan José Colomer** qui s'exprime. Il fait partie du comité de la RPV Zurich.

Quels sont les résultats positifs des négociations pour vos catégories professionnelles «Nettoyage» et «Manœuvre»?

J. J. Colomer : La plus grande réussite est la fixation d'une période de repos minimale de 11 heures ainsi que la limitation du travail de nuit à un maximum de 5 jours consécutifs.

C. Brülhart : La répartition hebdomadaire permanente, les tours continus, ainsi que la règle des 11 heures.

Quels sont les points négatifs?

C. Brülhart : La mise en œuvre concrète, en particulier sur les petits sites, pourrait s'avérer très difficile.

J. J. Colomer : Je suis sceptique quant au système de vœux ou préférences et qu'ils soient pris en considération. Pour cette raison, j'espère que ce système de vœux ne se transforme pas en système de frustration.

Pour vos catégories professionnelles, les aspects positifs l'emportent-ils sur les négatifs?

C. Brülhart : Si le nouveau système est mis en œuvre correctement, il sera meilleur que l'ancien.

J. J. Colomer : Pour le personnel Clean il y a plus de points positifs que négatifs dans les nouvelles BAR.

Votre évaluation globale?

C. Brülhart : Nous avons posé quelques jalons positifs mais il est important d'en appliquer les éléments correctement afin d'éviter qu'il y ait des failles.

J. J. Colomer : Chez Clean, on avait un besoin urgent d'avoir de nouvelles BAR, car nous travaillons avec des réglementations obsolètes, par exemple en ce qui concerne les délais de communication, les répartitions mensuelles et annuelles, qui ont été définis en 2013 et n'ont jamais été mis à jour. Avec le renouvellement des BAR Clean et l'intégration des nouveaux délais de communication, les réglementations sont maintenant actualisées pour le personnel. Pour l'équilibre entre la vie privée et professionnelle rendue difficile à cause des horaires irréguliers et du travail dans les tours de service, c'est un grand pas en avant, même s'il y a encore beaucoup de potentiel d'amélioration.

Votre recommandation de vote?

J. J. Colomer : Je recommande de voter clairement «oui».

C. Brülhart : Je recommande de voter oui, car un non serait désastreux, voire catastrophique.

Personnel des locomotives :

Christoph Erker, co-chef de ressort LPV CFF trafic voyageurs, s'exprime en tant que représentant du personnel des locs :

« Depuis la fin des négociations sur les BAR, de vives discussions portent sur les nouvelles BAR et quelques controverses ont vu le jour. Tout d'abord s'agissant de la philosophie de répartition : celle-ci comporte aussi bien des éléments positifs que négatifs.

Le positif est que nous avons pu définir des valeurs de référence pour le nouveau système et que celles-ci sont plus strictes qu'auparavant si on les examine de près. Les rotations peuvent être influencées personnellement et modifiées annuellement. Les périodes horaires sont fixes durant toute l'année, il est possible d'enregistrer beaucoup de préférences, et les délais pour les répartitions mensuelles et journalières sont plus longs qu'actuellement.

Indépendamment de la philosophie de répartition, les cinq points positifs suivants caractérisent les nouvelles BAR :

1. Les jours libres lors des jours fériés de Noël et Nouvel An sont connus déjà l'année précédente, il est ainsi possible de les planifier suffisamment tôt et non pas seulement juste avant le changement d'horaire.

2. Le tour de travail durera à l'avenir au maximum 10,5 heures, nous avons ainsi gagné une demi-heure.

3. À l'avenir, les pauses doivent en principe avoir lieu dans des lieux où des installations sanitaires non accessibles au public sont disponibles.

4. Le temps de préparation des interventions, toujours si controversé, a maintenant un avantage : 20 minutes sont reconnues et les 16 minutes se déroulent toujours en bloc.

5. Les délais d'annonce et diverses autres règles sont insérés dans les BAR et renégociés.

Les points litigieux des nouvelles BAR concernent la préparation des interventions et la philosophie de répartition. Les 4 minutes du début du service laissent peu de marge, mais sont suffisantes. Les travaux sont indemnisés de manière forfaitaire et planifiés dans les tours, si cela n'est pas possible, ils sont reportés en fin de tour. Bien entendu nous sommes libres d'effectuer ces travaux au moment qui nous convient.

Les rotations telles que nous les avons connues ces dernières années sont supprimées en faveur d'une rotation annuelle individuelle. Celle-ci est désormais mise en place chaque année le 15 novembre. Étant donné que la saisie des vacances commence dès le milieu de l'année, il n'est donc plus possible de fixer les vacances de manière aussi avantageuse qu'auparavant.

Si les nouvelles BAR n'étaient pas adoptées, les BAR actuelles resteraient en vigueur et la philosophie de répartition serait tout de même mise en œuvre.

Les cinq points positifs et la possibilité de mieux amener ses préférences sont pour moi les raisons pour lesquelles il faut accepter les BAR. »

Personnel d'assistance clientèle :

Ralph Kessler, président central SEV-ZPV, déclare en tant que représentant du personnel des trains :

« (...) Au sein des CFF, les négociations ont été placées dès le départ sous le signe des « économies ». Ainsi par exemple les CFF voulaient relever à 5 heures la durée du travail maximale ininterrompue qui est aujourd'hui de 4½ heures selon la réglementation en vigueur.

Les négociations ont également porté sur les réglementations au sujet du nouveau programme de répartition IVU.rail qui apparaît dans les nouvelles BAR sous l'appellation "philosophie de répartition". Ici aussi les CFF voulaient une grande flexibilité de la part du personnel afin de pouvoir faire des planifications mensuelles et journalières calquées sur les besoins réels. Ceci aurait abouti durant certains mois sur des répartitions de 6 jours à suivre avec moins de 9 jours libres mensuels. De telles idées sont incompréhensibles aujourd'hui où le personnel est soumis à de grandes charges physiques et psychiques. Dans la CCT CFF actuelle (annexe 4, chiffre 2) il est clairement stipulé que pour le personnel travaillant avec des horaires irréguliers, des solutions équivalentes, analogues à une semaine de 5 jours, devaient être élaborées (...).

Nous avons pu contenir l'ampleur de la flexibilité envisagée par les CFF en obtenant qu'au maximum 6 jours de travail consécutifs puissent être répartis pour autant que cette préférence soit enregistrée dans le système. De même, au moins 9 jours libres par mois

doivent être répartis. Le tour de service maximal est limité à 11 heures. Des exceptions sont possibles en trafic international ainsi que pour les transports de supporters.

En principe, les négociations se font sur la base du donnant-donnant : la grande majorité des réglementations actuelles ont pu être reprises dans les nouvelles BAR, et nous avons pu définir en relation avec la nouvelle philosophie de répartition des règles claires avec des limites et des délais adéquats pour la répartition. Le grand avantage pour les CFF réside dans la nouvelle réglementation des travaux accessoires. En contrepartie une journée d'auto-apprentissage est octroyée tous les cinq ans en tant que préparation à l'examen périodique selon OAASF.

Avec les CFF, on a convenu qu'en ce qui concerne l'accompagnement intégral, les contrôles finaux des trains duplex et les modèles de temps de travail, de nouvelles réglementations soient élaborées et par là, nous n'entendons pas reconduire les clauses actuelles parfois insatisfaisantes.

Dans le cadre des négociations sur les BAR, les membres de la délégation de négociation SEV/ZPV sont clairement d'avis que, vu la situation actuelle aux CFF, le maximum a pu être obtenu pour le personnel de l'assistance clientèle, et ils recommandent dès lors d'accepter le résultat. »

Les prises de position ont été raccourcies pour cette brochure ; les textes intégraux sont disponibles sur le site web du SEV, sev-online.ch, rubrique « Actualités ».

De bonnes raisons pour adhérer au SEV :

- Des **conventions collectives de travail** de haute qualité
- **Ton avis compte** et tu peux **participer aux décisions lors des négociations**
- Une **assistance judiciaire** professionnelle de haut niveau
- Un engagement pour la **politique des transports et la politique sociale**
- Un engagement sans faille **pour la sécurité et la protection de la santé** au travail
- Une **offre de formation** ciblée
- Des **informations** régulières et complètes sur des **thèmes relatifs aux transports publics et aux syndicats**



Et si tu adhères maintenant :

sev-online.ch/adherer



Gewerkschaft des Verkehrspersonals
Syndicat du personnel des transports
Sindacato del personale del trasporto