

## Explications et conséquences possibles du résultat du vote Nouvelle BAR CFF P ZFR 131.3

### Situation initiale

IVU.rail – le nouveau système de planification des CFF – devrait être introduit lors du changement d’horaire de décembre 2027. Il est possible que l’introduction soit encore repoussée d’une année ; il n’existe toutefois aucune possibilité que son introduction puisse être empêchée par les associations ou les syndicats. Une non-introduction est exclue du côté des CFF.

IVU.rail remplacera les modèles de rotation fixes actuels par une rotation annuelle individuelle. Il n’existe aucune réglementation ou convention qui pourrait empêcher cela. Les bases juridiques existantes concernant les rotations – comme le nombre maximal de jours de travail consécutifs, le nombre minimal de jours libres consécutifs, la répartition des horaires de tours, etc. – sont aujourd’hui incomplètes ou peu restrictives. Ces dispositions ont été complétées, précisées et limitées en faveur du personnel des locomotives dans la nouvelle BAR.

Aujourd’hui, la planification mensuelle correspond dans la grande majorité des cas à la planification annuelle. Cela s’explique notamment par le fait que la planification est effectuée manuellement et que les modifications entraînent une charge de travail importante. Avec l’introduction d’IVU.rail, la planification sera en principe effectuée automatiquement par le système. Le système de planification sera alimenté par les prescriptions existantes (LDT, OLDLT, CCT, BAR, P 20003174) et les paramètres seront définis en conséquence. Les modifications de la planification individuelle seront ensuite effectuées automatiquement et en continu par le système, selon les besoins, pour autant qu’elles soient autorisées par la paramétrisation.

### Conséquences possibles d’un rejet de la nouvelle BAR

Une renégociation rapide de la BAR serait possible, mais peu probable. Il faut partir du principe qu’IVU.rail serait introduit selon le calendrier prévu et programmé sur la base de la BAR actuelle. Cela pourrait modifier, au détriment du personnel des locomotives, la planification annuelle et mensuelle telle que nous la connaissons aujourd’hui. Les conséquences possibles seraient :

Planification annuelle:

- tours provisoires sans garantie concernant le début du travail, la fin du travail et le contenu du travail

- rotations éventuellement avec plus de 6 jours de travail consécutifs ainsi que des jours libres isolés récurrents
- répartition éventuellement inégale des jours libres : davantage en hiver, moins en été
- répartition potentiellement très inégale des horaires de tours
- jours libres pendant Noël et le Nouvel An toujours communiqués seulement quelques semaines à l'avance

Planification mensuelle:

- délais soit identiques à aujourd'hui (20 du mois précédent), soit éventuellement planification glissante 28–34 jours à l'avance ; redéfinition éventuelle dans le P 20003174 en collaboration avec la CoPe
- prolongation du début du travail et de la fin du travail possible de 60 minutes chacun ; flexibilité totale de 120 minutes jusqu'à la planification journalière
- jours de travail composés uniquement de réserve (sans horaire de tour) possibles jusqu'à la planification journalière

Les interruptions du travail ne servant pas à la prise de repas pourraient continuer à être planifiées dans le faisceau de voies ou dans un train.

Pour les travaux de préparation, les 10 minutes actuelles resteraient en vigueur. Le comité du VSLF estime que les avantages et les inconvénients de la nouvelle réglementation sont globalement équivalents. Avec la règle 4 + 16 minutes, certains tours pourraient perdre ou gagner du temps de préparation selon leur structure. En cas de modifications à court terme, ce temps serait comptabilisé comme heures supplémentaires.

Il est possible que les CFF programment certains paramètres de manière plus restrictive que strictement nécessaire afin de ne pas mécontenter davantage le personnel des locomotives. Chaque restriction supplémentaire entraîne toutefois des coûts.

---

## Évaluation du comité du VSLF

Bien que la nouvelle BAR n'apporte que peu d'améliorations substantielles par rapport à la situation actuelle, le comité recommande son acceptation. Lors des négociations, l'accent a été mis sur le maintien de la fiabilité et de la qualité de la planification actuelle, ce qui, selon lui, a été atteint. Cela dans le contexte où IVU.rail sera inévitablement introduit dans les années à venir et pourra exploiter toutes les réglementations existantes. Des améliorations claires ont également été obtenues concernant les exigences relatives aux interruptions du travail et la communication des jours fériés après le changement d'horaire.

Un rejet de la nouvelle BAR constituerait certes, du point de vue du VSLF, une base intéressante notamment en vue des négociations de la CCT en 2028 – mais il pourrait entraîner, entre-temps, une dégradation marquée de la planification des services pour de nombreux mécaniciens et mécaniciennes de locomotive. Une renégociation serait possible, mais dans les mêmes conditions et avec peu de chances d'obtenir des améliorations significatives.

---

## Informations supplémentaires

La nouvelle BAR doit être introduite en deux étapes :

Changement d'horaire 2026 : Toutes les adaptations pouvant être mises en œuvre sans IVU.rail doivent être introduites. Cela concerne principalement les modifications spécifiques de la BAR actuelle. La nouvelle réglementation concernant les interruptions du travail permettrait notamment d'améliorer rapidement la qualité des pauses. En revanche, la mise en œuvre des nouveaux temps de travaux de préparation sous Sopre pourrait poser des difficultés.

Changement d'horaire 2027 : Toutes les autres décisions doivent être introduites en même temps qu'IVU.rail. Cela concerne essentiellement toutes les questions de planification. La mise en œuvre de ces décisions encore sous Sopre ne serait ni souhaitable ni réalisable.

La nouvelle BAR sera en outre signée en deux parties :

Partie A : introduite avec IVU.rail et contenant la nouvelle philosophie de planification. Elle est identique pour les catégories professionnelles

- personnel des locomotives
- personnel des trains
- personnel de manœuvre
- cleaning

et doit être signée par les quatre partenaires sociaux.

Partie B : contient les thèmes spécifiques de la BAR actuelle et doit être signée par les représentant·e·s de chaque catégorie professionnelle.

## Revendications importantes abandonnées

### Revendications abandonnées des partenaires sociaux et demandes des membres :

(en partie poursuivies par d'autres voies)

- suppléments supplémentaires pour travail de nuit et santé
- suppléments pour travail le week-end
- fixation des pauses
- rémunération de la flexibilité
- limitation de la durée des tours
- (augmentation des travaux de préparation)

### Revendications abandonnées les CFF :

- augmentation de la durée de travail ininterrompue à 5 h
- suppression des restrictions pour les tours longs
- suppression des restrictions pour les tours de nuit
- suppression des restrictions pour les tours de repos
- pauses non payées > 60 minutes
- fenêtres vides de 12 h
- suppression de la réglementation relative aux jours de Noël

**Points encore ouverts selon le protocole de décision**

- consultation sur les tours, rôle et tâches de l'APK – jusqu'à fin 2026
- système de souhaits / préférences – jusqu'à fin 2026
- modèles de temps partiel – jusqu'au 30.06.2026