

CCT voies ferrées 2026-2032 : application dans le temps et dispositions essentielles

Le 14 janvier 2026, les délégations de la SSE et de l'Association suisse des entrepreneurs de construction de voies ferrées ainsi que des syndicats Unia et Syna chargées de négocier se sont mises d'accord sur une nouvelle CCT voies ferrées pour une durée contractuelle de six ans (CCT voies ferrées 2026-2032). L'accord portant sur la CCT voies ferrées 2026-2032 et sur les salaires 2026 ainsi conclu règle le passage de la CCT voies ferrées 2019 à la nouvelle CCT voies ferrées 2026-2032 et contient diverses modifications substantielles, y compris les adaptations de salaires dans le secteur de la construction de voies ferrées pour la nouvelle durée contractuelle.

La convention a été signée par les partenaires sociaux et s'applique aux membres de l'association à partir du 1^{er} avril 2026. La demande d'extension du champ d'application a entre-temps été déposée. La CPS construction de voies ferrées donnera de plus amples informations sur la question de l'extension du champ d'application.

Le présent document a pour but de présenter les principales modifications de la nouvelle CCT voies ferrées 2026-2032 (CCT voies ferrées 2026). Il s'agit principalement de modifications ayant des répercussions directes sur l'activité d'application de la CPS construction de voies ferrées.

Les nouveautés de la CCT voies ferrées 2026 n'entrent toutefois pas toutes en vigueur en même temps, mais de manière progressive.

Lors de l'interprétation, il faut tenir compte du fait que, malgré l'absence actuelle d'extension du champ d'application, tant la CCT voies ferrées 2019 que la CCT voies ferrées 2026 représentent le standard reconnu dans le secteur de la construction de voies ferrées. Elles sont l'expression de la pratique réglementaire usuelle dans le secteur et peuvent servir d'aide à l'interprétation et de référence pour les conditions de travail en vigueur dans le secteur.

1. Calendrier de la durée du travail et planification constante du temps de travail (art. 12, al. 5 et al. 5^{bis}, CCT voies ferrées 2026)

La base du calendrier de la durée du travail reste l'année civile.

1.1. Instauration d'une semaine régulière de quatre ou quatre jours et demi

Il est désormais possible de réduire la durée hebdomadaire de travail prévue à 32 heures pour une semaine régulière de 4 ou 4,5 jours (art. 12, al. 5, let. b, CCT voies ferrées 2026). Il s'agit d'un modèle de temps de travail flexible dans lequel les semaines alternent avec un temps de travail réduit de 4 ou 4,5 jours, pour autant que le total de 2112 heures soit respecté à la fin de l'année. Il est toutefois important que ce modèle soit introduit avec une certaine

régularité et une certaine continuité au cours de l'année et qu'il ne constitue pas un événement sporadique. Cette disposition vise à accroître l'attrait du secteur de la construction de voies ferrées. Elle tient compte de l'évolution des attentes du marché du travail et vise à favoriser le recrutement et la fidélisation de personnel qualifié. En même temps, elle permet un aménagement flexible du temps de travail tenant compte des besoins de l'entreprise.

1.2. Planification constante du temps de travail

Au lieu d'un calendrier de la durée du travail, une entreprise pourra également, pour la première fois au 1^{er} janvier 2027, adopter un temps de travail constant (art. 12, al. 5^{bis}, CCT voies ferrées 2026). Cela signifie qu'au lieu d'une durée hebdomadaire du travail pouvant varier entre 37,5 et 45 heures, il est possible de prévoir un nombre égal d'heures de travail par jour (p. ex. 8,1 h/jour sans jours zéro heure = 40,5 heures hebdomadaires / 5 jours ouvrables). Si cinq jours zéro heure sont prévus au maximum, le temps de travail fictif de ces jours zéro heure doit être réparti sur les autres jours de travail et les heures de travail quotidiennes doivent être calculées au prorata. Les éventuels écarts par rapport à la planification constante du temps de travail sont saisis comme heures supplémentaires ou négatives.

Ce modèle est facultatif et l'entreprise est libre d'utiliser, comme jusqu'à présent, un calendrier de la durée du travail classique ou d'opter pour une planification dite constante du temps de travail. La seule condition pour une planification constante du temps de travail est le versement d'un salaire mensuel constant.

Le passage entre les deux modèles peut avoir lieu au début d'une année civile et doit être annoncé à la CPS construction de voies ferrées jusqu'à mi-janvier (art. 12, al. 5, let. a, CCT voies ferrées 2026). Lorsque ni un calendrier classique de la durée du travail ni une planification constante du temps de travail n'est remise annuellement, le calendrier de la durée du travail établi par la CPS construction de voies ferrées s'applique (art. 12, al. 5, let. a, CCT voies ferrées 2026).

2. Heures supplémentaires, heures négatives et travail supplémentaire (art. 12, al. 7, CCT voies ferrées 2026)

La majoration de 25 % à partir de la 48^e heure, conformément à la CCT voies ferrées 2019, est supprimée. La majoration de 25 % ne sera dorénavant appliquée qu'à partir de la 50^e heure. Étant donné que, selon la nouvelle CCT voies ferrées, le temps de déplacement doit être pris en compte dès la première minute et qu'il est inclus dans le calcul (art. 12, al. 7, let. b, CCT voies ferrées 2026), toutes les durées de travail et de déplacement qui au total dépassent 50 heures par semaine sont considérées comme du travail supplémentaire et doivent être rémunérées le mois suivant au salaire de base avec une majoration de 25 %.

Les autres heures supplémentaires jusqu'à la 50^e heure par semaine peuvent être reportées sur le compte des heures supplémentaires. Le solde maximal d'heures supplémentaires est

augmenté à 120 heures par année (selon la CCT voies ferrées 2019 : 100 heures). Les heures supplémentaires dépassant ce solde doivent être rémunérées à la fin du mois suivant au salaire de base. Si plus de 100 heures supplémentaires sont payées de cette manière dans l'année civile, toutes les autres heures supplémentaires doivent être rémunérées le mois suivant au salaire de base avec une majoration de 25 %.

En outre, il est prévu que jusqu'à 100 heures supplémentaires peuvent être payées sans supplément au cours de l'année, à la demande du travailleur et avec l'accord de l'employeur.

Le 31 décembre de chaque année (pour la première fois le 31 décembre 2026), l'employeur et le travailleur décident chacun de l'utilisation de la moitié du solde d'heures supplémentaires existant. Ils peuvent décider si ces heures seront payées avec la majoration, reportées sur l'année suivante ou créditées sur un compte de vacances supplémentaires mis en place d'un commun accord (art. 12, al. 7, let. d, CCT voies ferrées 2026).

La date butoir à fin avril selon la CCT voies ferrées 2019, prévoyant le paiement du solde total des heures supplémentaires avec une majoration de 25 %, est supprimée.

Conformément à l'art. 12, al. 7^{bis}, CCT voies ferrées 2026, il est possible de déroger à la réglementation de l'al. 7, let. b, concernant l'étendue du report des heures de travail supplémentaires sur le nouveau compte, d'un commun accord entre travailleur et employeur pour le personnel au bénéfice d'un contrat de travail de durée indéterminée et qui n'est pas résilié. De plus, les heures travaillées dépassant les 50 heures hebdomadaires peuvent également être reportées sur le nouveau compte ; le supplément pour heures de travail supplémentaires selon l'al. 7, let. b, doit cependant être payé dans tous les cas. Si une entreprise a passé avec ses travailleurs un accord individuel selon l'art. 12, al. 7^{bis}, CCT voies ferrées, la décision concernant la gestion des heures supplémentaires à la fin de l'année est reportée jusqu'à la fin du mois de juin de l'année suivante au plus tard.

Il reste à déterminer la marche à suivre si le travailleur ne prend ou ne peut prendre aucune décision jusqu'à ces deux dates de référence. La CPS construction de voies ferrées reprendra ici les règles élaborées par la CPSA pour le secteur principal de la construction.

Les heures négatives peuvent également être reportées à la fin du mois à compte nouveau, à condition que le solde total ne dépasse pas 20 heures négatives en cas d'utilisation d'un calendrier de la durée du travail ou 50 heures négatives en cas d'utilisation d'une planification constante du temps de travail (art. 12, al. 7, let. e, CCT voies ferrées 2026).

Enfin, les éventuelles heures supplémentaires sont payées au salaire de base avec supplément en cas de cessation des rapports de travail (art. 12, al. 7, let. d, CCT voies ferrées 2026).

3. Compte de vacances supplémentaires (art. 12^{bis} CCT voies ferrées 2026)

Le compte de vacances supplémentaires est un compte individuel sur lequel des heures supplémentaires peuvent être créditées en fin d'année ou en cours d'année. L'ouverture de ce compte est soumise à certaines conditions et fait l'objet d'une convention écrite entre l'employeur et le travailleur.

La mise en œuvre concrète de cette nouvelle disposition est actuellement en cours de clarification entre les parties contractantes. La CPS construction de voies ferrées reprendra ici les règles élaborées par la CPSA pour le secteur principal de la construction.

4. Absences de courte durée (art. 15 CCT voies ferrées 2026)

Les absences de courte durée en cas de décès des grands-parents sont désormais expressément réglées (art. 15, al. 1, let. d, CCT voies ferrées 2026) et fixées à trois jours ; l'absence de courte durée en cas de mariage du travailleur est portée à deux jours (art. 15, al. 1, let. b, CCT voies ferrées 2026).

5. Service obligatoire, militaire ou dans la protection civile, ou service civil (art. 16 CCT voies ferrées 2026)

Le droit à des indemnités pendant les périodes de service suisse obligatoire, militaire, dans la protection civile ou de service civil en temps de paix, n'opère plus de distinction entre célibataires, mariés et célibataires avec obligation d'entretien. Les indemnités se situent désormais entre 80 % et 100 % de la perte de salaire (art. 16, al. 1, CCT voies ferrées 2026). Ces adaptations ont été effectuées conformément aux prescriptions de la Confédération.

6. Salaires minimaux (art. 17 CCT voies ferrées 2026)

Les salaires minimaux sont augmentés au 1^{er} janvier de chaque année, au moins de l'évolution de l'indice national des prix à la consommation (IPC) au 30 septembre.

Si le renchérissement annuel est supérieur à 2 %, les partenaires sociaux mènent des négociations sur l'adaptation des salaires minimaux en relation avec la part de renchérissement dépassant 2 %. Si le renchérissement est négatif, les salaires minimaux sont maintenus et pour les adaptations subséquentes, on se basera sur le renchérissement en tenant compte du renchérissement négatif intervenu dans l'intervalle.

Salaires minimaux depuis le 1^{er} avril 2026

Classes de salaire

V		Q		A		B		C	
6'605	37.50	6'062	34.45	5'852	33.25	5'467	31.05	4'952	28.15

7. Évolution des salaires effectifs (art. 3 de la convention complémentaire à la CCT voies ferrées 2026)

Les salaires effectifs sont vérifiés au 30 septembre de chaque année sur la base de l'indice national des prix à la consommation (IPC) et les éventuelles augmentations des salaires effectifs sont communiquées par les partenaires sociaux.

2026 : Aucune adaptation des salaires effectifs n'est prévue pour 2026.

2027 et 2028 : Pour le 1^{er} janvier 2027 et 1^{er} janvier 2028, les salaires effectifs du personnel soumis à la CCT voies ferrées doivent être augmentés d'un montant fixe en francs correspondant à une compensation du renchérissement de 80 % sur la base de l'IPC au 30 septembre sur le salaire minimum alors en vigueur de la classe de salaire C.

Exemple : Hypothèse renchérissement 0,8% : réduction de 20 % = 0,64 % sur le salaire minimum C, ce qui donne une valeur de **CHF 31.70**. Tous les travailleurs soumis à la CCT voies ferrées touchent le montant de CHF 31.70, indépendamment de la classe de salaire / du salaire individuel.

Les augmentations de salaire pour les années 2029 à 2031 sont également déjà fixées et seront expliquées ultérieurement.

8. Classification des agents protecteurs et des chefs de la sécurité (art. 17, al. 2, art. 19, al. 7, et art. 31, al. 6, CCT voies ferrées 2026)

Les agents protecteurs sont considérés comme des ouvriers qualifiés de la construction de voies ferrées et doivent être classés dans la classe de salaire A conformément à l'art. 17, al. 2, CCT voies ferrées 2026.

Jusqu'au 1^{er} janvier 2028, les dispositions suivantes s'appliquent : si un travailleur est employé comme chef de la sécurité (à condition d'être titulaire d'un certificat correspondant), il a droit, pour la durée de cet engagement, au minimum au salaire de la classe de salaire A selon l'art. 19, al. 7, CCT voies ferrées 2026.

À partir du 1^{er} janvier 2028, le chef de la sécurité sera automatiquement affecté à la classe de salaire A et rémunéré en conséquence conformément à l'art. 17, al. 2, CCT voies ferrées 2026.

9. Temps de déplacement (art. 19, al. 5, art. 31, al. 1 et 5, CCT voies ferrées 2026)

Le temps de déplacement doit être rapporté **dès la première minute**. Le temps de déplacement doit être indemnisé au salaire de base à partir de la 31^e minute (jusqu'en 2028), puis à partir de la 26^e minute en 2029, et à partir de la 21^e minute dès 2030 (art. 31, al. 1 et 5, CCT voies ferrées 2026). Les 30 premières minutes (jusqu'en 2028), les 25 premières minutes

(2029) et les 20 premières minutes (dès 2030) sont considérées comme du temps de déplacement généralisé et ne sont pas indemnisées en tant que telles au salaire de base.

	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Temps de déplacement						

Selon cette logique et jusqu'en 2028, le temps de déplacement sera indemnisé au salaire de base de la 31^e à la 60^e minute dans le cadre d'un modèle de temps de travail avec calendrier annuel de la durée du travail, et jusqu'à la 90^e minute dans le modèle avec planification constante du temps de travail. Le temps de déplacement quotidien supplémentaire (plus de 60 / 90 minutes) sera comptabilisé sur le compte des heures supplémentaires et des heures négatives à partir du 1^{er} janvier 2027 et ne sera pas payé le mois suivant (art. 31, al. 1, CCT voies ferrées 2026). Pour les années 2026 à 2028, les règles suivantes s'appliquent (art. 19, al. 5, en relation avec l'art. 31, al. 5, CCT voies ferrées 2026) : le temps de déplacement jusqu'à 30 minutes (aller et retour à l'heure prévue et effective, calculé avec Google Maps ou un planificateur d'itinéraire équivalent) entre le lieu de rassemblement et le chantier n'est pas indemnisé.

Indépendamment du modèle de temps de travail choisi, le temps de déplacement doit toujours être rapporté séparément. Cela signifie que le travailleur rend compte du temps de travail et des temps de déplacement conformément aux circonstances réelles. Cela est également nécessaire pour déterminer à partir de quand le temps de travail et le temps de déplacement donnent lieu au paiement du travail supplémentaire avec majoration (à partir de 50 heures). Pour l'attribution du temps de déplacement (c.-à-d. au temps de déplacement généralisé ou au paiement au salaire de base), il convient de se fonder sur une analyse journalière.

Le temps de déplacement et le temps de travail du lundi au vendredi doivent être considérés séparément du temps de déplacement et du temps de travail du samedi et du dimanche, étant donné que des suppléments spécifiques s'appliquent le samedi et/ou le dimanche et que l'art. 12, al. 7, let. c, CCT voies ferrées 2026 prévoit une interdiction de cumul entre les majorations pour heures supplémentaires selon l'art. 12, al. 7, let. b, CCT voies ferrées 2026 et les suppléments pour le travail du samedi/dimanche (c'est le supplément le plus élevé qui s'applique).

Pour le calcul des suppléments pour les heures supplémentaires et le temps de déplacement, il faut impérativement tenir compte de l'ordre suivant :

-
1. **Temps de travail fourni** conformément au calendrier de la durée du travail du lundi au vendredi.
 2. **Heures supplémentaires effectuées (ou, le cas échéant, heures négatives) du lundi au vendredi.**
 3. **Temps de déplacement généralisé** du lundi au vendredi (max. 30 minutes par jour ou max. 2,5 heures du lundi au vendredi).
 4. **Temps de déplacement payé en plus au salaire de base** du lundi au vendredi (en 2026, la totalité du temps de déplacement au-delà de 30 minutes par jour est payée au salaire de base).
 5. **Temps de travail fourni** le samedi et/ou le dimanche.
 6. **Temps de déplacement généralisé** le samedi et/ou le dimanche (max. 30 minutes par jour jusqu'en 2028 ; pour les années suivantes, il est renvoyé aux explications ci-dessus).
 7. **Temps de déplacement payé en plus au salaire de base** le samedi et/ou le dimanche (à partir de la 31^e minute par jour).
 8. **À partir de 50 heures de travail hebdomadaire :** le temps de travail et le temps de déplacement sont dans tous les cas payés au salaire de base (à l'exception du temps de déplacement généralisé) avec une majoration de 25 % et ne sont pas crédités sur le compte des heures supplémentaires et des heures négatives.
 9. La majoration de 25 % lorsque le total de 50 heures par semaine est atteint est soumise à une interdiction de cumul avec le supplément pour le travail du samedi et du dimanche (c.-à-d. que seul le supplément le plus élevé s'applique, art. 12, al. 7, let. c, CCT voies ferrées 2026).
 10. **À partir de 2027 :** Temps de déplacement à porter au crédit du compte des heures supplémentaires et des heures négatives (temps de déplacement supérieur à 60 minutes par jour ou à 5 heures par semaine conformément aux ch. 3 et 4 ci-dessus).

Concernant les suppléments :

- Pour le travail effectué un dimanche, un supplément de 50 % doit être versé (art. 18, al. 2, en relation avec l'art. 12, al. 7, let. c, CCT voies ferrées 2026).
 - Pour le travail du samedi ou du dimanche jusqu'à un total hebdomadaire cumulé (selon l'ordre établi ci-dessus) de 50 heures, le supplément pour le travail du samedi ou du dimanche doit être versé. Les heures effectivement travaillées peuvent être créditées sur le compte des heures supplémentaires et des heures négatives.
-

-
- L'interdiction de cumul selon l'art. 12, al. 7, let. c, CCT voies ferrées 2026 s'applique. Le présent document ne tient pas compte des suppléments découlant des dispositions de la loi sur le travail.

La présentation sur le calcul du temps de travail, des heures supplémentaires et du temps de déplacement contient des exemples de calcul concrets.

10. Remboursement des frais (art. 19, al. 2^{bis}, CCT voies ferrées 2026)

La CCT voies ferrées 2026 introduit une indemnité de chantier de CHF 9 à laquelle les travailleurs ont droit. Elle sera introduite progressivement : elle s'élèvera à CHF 4 par jour de travail en 2026 (dès 5,5 heures de travail), à CHF 6.50 par jour de travail à partir de 2027 et à CHF 9 par jour de travail à partir de 2028.

L'indemnité de chantier sert au remboursement des dépenses pour le café, les croissants et le goûter.

L'indemnité de chantier est conçue comme un remboursement des frais et n'est pas soumise aux assurances sociales obligatoires. La caisse de compensation AVS Consimo et l'Office fédéral des assurances sociales (OFAS) ont confirmé ce point de vue. On peut supposer que d'autres caisses de compensation parviendront à la même conclusion. Les parties contractantes partent du principe que les autorités fiscales acceptent l'indemnité de chantier en tant que remboursement des frais. Il appartient cependant aux autorités fiscales cantonales de se prononcer sur cette question, étant précisé que les lois fiscales varient d'un canton à l'autre.

Il reste à clarifier si l'indemnité de chantier s'applique à tous les travailleurs soumis à la CCT voies ferrées ou seulement à ceux qui sont en déplacement.

11. Assurance d'indemnité journalière en cas de maladie (art. 21 CCT voies ferrées 2026)

Les conditions pour conclure une assurance d'indemnité journalière en cas de maladie sont adaptées aux conditions usuelles sur le marché. L'indemnité journalière en cas de maladie sera limitée à 80 % du salaire. En outre, l'entreprise peut conclure une assurance collective d'indemnité journalière en cas de maladie avec une prestation différée de 60 jours au maximum.

Pendant le temps différé, l'employeur doit payer 90 % du salaire perdu du fait de la maladie (art. 21, al. 5, let. b, CCT voies ferrées 2026).

12. Système d'information Alliance construction (art. 1^{bis} de l'annexe 6 à la CCT voies ferrées 2026)

L'importance de la carte SIAC en tant qu'instrument permettant de simplifier et d'améliorer l'efficacité des contrôles sur le terrain est expressément reconnue. Dans ce contexte, les parties contractantes invitent les entreprises soumises à la CCT voies ferrées à équiper leurs collaborateurs de cartes SIAC (art. 1^{bis}, al. 2, de l'annexe 6 à la CCT voies ferrées 2026).