



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC

Office fédéral des transports OFT
Abteilung Betriebswirtschaft und Organisation

Référence du dossier :

OFT, le 30 juin 2014

Modification de la loi fédérale sur le travail dans les entreprises de transports publics

Rapport sur les résultats de la consultation



Référence du dossier :

TABLE DES MATIÈRES

1. Point de la situation	4
1.1. Motif de la révision partielle	4
1.2. Exécution de la consultation	4
2. Évaluation des prises de position	6
2.1 Résumé	6
2.2 Cantons	8
2.3 Partis politiques	8
2.4 Associations faitières	9
2.5 Organisations	9
3. Prises de position sur des modifications de lois particulières	11
3.1 Champ d'application	11
3.1.1 Entreprises	11
3.1.2 Employés.....	11
3.2 Temps de travail et de repos	14
3.2.1 Tour de service	16
3.2.2 Pauses	16
3.2.3 Tour de repos	17
3.2.4 Jours de repos	19
3.2.5 Tableaux de service et horaire du personnel	19
3.3 Vacances	19
3.4 Protection spéciale	20
3.4.1 Jeunes.....	20



Référence du dossier :

- 3.5 Loi fédérale du 13 mars 1964 sur le travail dans l'industrie, l'artisanat et le commerce (LTr) 20**
- 4. Annexe: Liste des destinataires.....21**



Référence du dossier :

1. Point de la situation

1.1. Motif de la révision partielle

Les employés des CFF et toutes les entreprises de transports publics concessionnaires sont assujettis à la loi sur la durée du travail (LDT). Cette loi garantit la sécurité de l'exploitation et la souplesse de l'organisation du travail tout en protégeant les collaborateurs.

Dans certains domaines, la loi du 8 octobre 1971 en vigueur (LDT ; RS 822.21) ne répond plus aux besoins actuels. Tant les entreprises de transport que les employés estiment qu'il y a des adaptations à faire sur plusieurs points. C'est pourquoi il faut réviser certaines parties de la loi.

La présente révision partielle de la LDT adapte les bases légales à l'évolution économique et sociale. Or cela n'est pas possible sans compromis. Ainsi, par exemple, l'amélioration de la sécurité ne doit pas entraîner une détérioration des conditions de travail du personnel. D'autre part, les conditions-cadre ne doivent pas imposer aux entreprises des prescriptions trop strictes. Dans l'ensemble, la LDT et les actes normatifs d'exécution visent à former un cadre harmonisé et moderne pour les transports publics.

Le Conseil fédéral a chargé l'Office fédéral des transports (OFT) de la révision partielle de la LDT. L'OFT a élaboré le présent projet avec le concours de la Commission LDT, une commission extra-parlementaire permanente formée de représentants des entreprises et des employés. Ce procédé garantit que la révision aboutisse à des réglementations juridiquement correctes, adaptées et modernes, qui puissent être approuvées par les entreprises et les employés concernés.

1.2. Exécution de la consultation

Le Conseil fédéral avait ouvert la consultation le 22 janvier 2014. Les milieux intéressés avaient eu jusqu'au 1^{er} mai 2014 pour prendre position sur le projet. Le présent rapport rend compte de toutes les prises de position que l'OFT a reçues jusqu'au 15 mai 2014.

Les instances consultées étaient au nombre de 97, parmi lesquelles 25 cantons, 4 partis politiques, 7 associations faîtières nationales et 12 organisations ont participé à la consultation. De plus, l'OFT a reçu 27 prises de position spontanées d'autres personnes ou milieux intéressés. Il y a donc eu 75 prises de position au total.



Référence du dossier :

	Destinataires total	Réponses	Dont renonciation à prendre position sur le fond
Cantons/conférences cantonales	30	26 (25 cantons et 1 conférence cantonale)	2
Partis politiques	12	4	
Associations faitières nationales des communes, des villes et des régions de montagne	3	1	
Associations économiques	13	6	
Organisations	39	12	2
Total	97	49	4
Prises de position spontanées		27	

La liste complète des destinataires et des prises de position se trouve à l'annexe 1.



Référence du dossier :

2. Évaluation des prises de position

2.1 Résumé

Personne ne conteste qu'il soit judicieux de réviser partiellement la LDT. Mais les employeurs et les employés ont des idées très différentes sur les réglementations à modifier et sur les changements à leur apporter. Voici les points les plus controversés :

- Activités de tiers déterminantes pour la sécurité ;
- Non-assujettissement des jeunes à la LDT ;
- Réglementation des pauses ;
- Tour de repos après un incident technique.

Sociétés externes

L'idée d'assujettir à la LDT les sociétés externes qui accomplissent des activités déterminantes pour la sécurité dans le domaine ferroviaire est contestée. La majorité des cantons qui se sont prononcés accueillent favorablement la nouveauté. Le PSS, l'USS et le SEV apprécient que la loi fournisse des critères clairs. À travail égal déterminant pour la sécurité dans le domaine des transports publics (TP), les employés doivent bénéficier de la même protection. Ils demandent que les réglementations collectives telles que la CCT Construction de la voie restent valables avec la nouvelle réglementation, à condition qu'elles offrent au personnel de meilleures conditions.

Les associations d'employeurs s'opposent à la proposition. De l'avis de l'UPS, de la SSE, de l'USAM, d'économiesuisse, de VSBTU et de VSG, elle n'est pas praticable. D'après eux, les collaborateurs d'entreprises tierces effectuent à la fois des activités déterminantes pour la sécurité et des travaux de construction, suivant le mandat. La base légale varie suivant la fonction pour la même personne. La variation de situation rend impossible une affectation efficace du personnel et accroît la charge administrative, ce qui est inacceptable pour les entreprises et les collaborateurs. De plus, les adaptations de la LDT sapent des dispositions de la CCT Construction de la voie et mettent son existence en danger.

Jeunes

La plupart des cantons apprécient que les jeunes de moins de 18 ans ne soient plus assujettis à la LDT mais à la LTr. Cela permet l'égalité de traitement de tous les jeunes qui effectuent des activités identiques ou analogues. De plus l'autorité exécutive compétente est clairement définie. De l'avis de l'USS, pour clarifier les questions de détail, il faudrait un contrat collectif avec l'institut de formation



Référence du dossier :

Login. Le PSS, le SSP et le SEV cautionnent en principe la nouvelle réglementation, mais ils émettent des réserves sur divers points.

CITRAP, RAILplus, SOB et Zugerberg Bahn souhaitent ne rien changer. La SOB évoque des problèmes de mise en pratique. Il est de toute façon difficile de préparer les tableaux de service pour une équipe mixte de monteurs de la construction de la voie et de jeunes. Si les employés sont assujettis à deux lois différentes, la charge administrative s'alourdit encore et la sécurité du droit pour le personnel diminue. L'entreprise aura de moins en moins intérêt à continuer à former des apprentis.

Pauses

La révision partielle vise à adapter à notre époque la réglementation des pauses. Les cantons BE et TG, VBZ, CarPostal, Bus CH, LLB, Schneider Busbetriebe, Brienz Rothorn Bahn, Bus Ostschweiz, RAILplus et VZO la trouvent trop détaillée, car elle restreint inutilement la marge de manœuvre des entreprises, des commanditaires et du personnel. De leur point de vue, les détails ne devraient figurer que dans l'ordonnance. Le PSS, l'USS, le SEV et transfair estiment aussi que les suppléments de temps pour les pauses doivent être régis au niveau de l'ordonnance. Cela permet de garantir que des solutions acceptables pour tous les intervenants puissent être trouvées.

L'USAM et l'ASTAG s'opposent aux différences que créerait la révision partielle de la LDT. Certaines propositions dans le domaine des pauses et de la réduction des tours de repos quotidiens sont moins strictes que l'ordonnance sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules automobiles. Il en résulterait une inégalité de traitement entre les chauffeurs du transport concessionnaire et non concessionnaire.

Tour de repos après un incident technique

L'art. 8, al. 2, LDT dispose que le tour de repos, lorsqu'il existe des circonstances spéciales, peut être réduit à neuf heures. Jusqu'ici, la possibilité de réduire encore davantage le tour de repos en cas d'incident technique n'est régie qu'au niveau de l'ordonnance. La base légale manque pour le faire. L'OFT et les employés ne jugent pas non plus nécessaire de rendre possible un tour de repos de moins de neuf heures après une panne.

L'UTP, RMS, RAILplus, VBZ, CFF, BLS, BLT, SOB, Appenzeller Bahnen, Ägerisee Schifffahrt, Zugerberg Bahn et Zugersee Schifffahrt demandent la conservation de l'alinéa dans l'ordonnance ou une base légale à cet effet, de même que les cantons NE, JU et ZH. Dans les situations exceptionnelles, les transports publics ne pourraient plus être assurés avec la qualité requise faute d'une telle base légale. Vu la complexité croissante des transports publics, il faut conserver la souplesse actuelle.

De l'avis de transfair et de la CITRAP, le tour de repos ne doit en aucun cas être inférieur à neuf heures. Si cette revendication devait trouver place dans la loi, le SSP et le SEV demandent qu'une limite inférieure à respecter obligatoirement figure dans l'ordonnance.



Référence du dossier :

2.2 Cantons

En principe, aucun canton n'est contre l'adaptation de la LDT. Les transports publics se sont énormément développés ces dernières années, les conditions-cadre pour les entreprises de transport et leurs collaborateurs se sont constamment modifiées. De l'avis général, la loi devrait en tenir compte. Plusieurs cantons estiment que le projet de loi est un compromis bien équilibré entre les intérêts des entreprises et ceux des employés.

Le canton SG apprécie explicitement que les jeunes soient assujettis à la LTr. En effet, cela résoudra certaines incertitudes en matière de compétences d'exécution et permettra de traiter uniformément les jeunes qui accomplissent des activités comparables.

Le canton TG déplore que la LDT conserve des règles différentes pour les salariés des transports publics et pour les employés de l'économie privée. Il préférerait intégrer ce groupe professionnel dans la LTr.

Le canton ZG apprécie les modifications proposées, mais trouve que l'assouplissement ne va pas assez loin. Le canton NE souligne qu'il juge extrêmement important que les prescriptions soient flexibles afin que les PME restent compétitives.

Le canton BE soutient les propositions. Il fait observer qu'il reste divers points controversés à clarifier dans le cadre de l'ordonnance. L'assouplissement et les dispositions légales en partie potestatives offrent la marge de manœuvre nécessaire pour que les partenaires sociaux puissent trouver des solutions appropriées.

Le canton NW ne prend pas position, estimant qu'il ne peut pas se prononcer sur ces réglementations techniques. Et le canton GL répond que l'OFT est compétent pour l'exécution de la LDT, raison pour laquelle il ne prend position que sur la délimitation par rapport à la LTr.

2.3 Partis politiques

Trois partis sur quatre approuvent le projet de modification de la LDT. De l'avis de l'UDC, le projet adapte la loi à l'évolution sociale et économique des 40 dernières années. La nouvelle réglementation respecte à la fois les intérêts des employeurs et des employés et est équilibrée.

Le PSS approuve le projet de loi en principe, et apprécie notamment les dispositions relatives à la protection des jeunes au travail, à laquelle il faut donner priorité sur les intérêts des entreprises. Le PSS insiste pour que les syndicats compétents soient également impliqués de manière déterminante dans l'élaboration de l'ordonnance.

Le PDC approuve lui aussi les propositions. Il estime que le projet de loi est un bon compromis, à l'avantage des entreprises des transports publics. L'adaptation du cadre légal tient compte à la fois des besoins économiques et de ceux des employés dans une société transformée.



Référence du dossier :

Le PLR n'est pas satisfait du projet de loi. Il aurait apprécié que le Conseil fédéral instaure une égalité de traitement entre les entreprises des TP et celles de l'économie privée. Pourtant, il est d'accord sur la direction adoptée. La révision partielle restreint le champ d'application de la loi, flexibilise diverses dispositions en matière de durée maximale du travail, de réglementation des pauses et de temps de repos, et les adapte aux réalités actuelles.

2.4 Associations faitières

La majorité des membres de l'UVS approuve le projet de loi. L'USS aussi accueille favorablement les modifications. Elle souligne que la révision clarifie les conditions régissant les entreprises tierces au niveau de la loi, chose qu'il était grand temps de faire. De plus, elle est favorable à ce que les jeunes soient exemptés de l'assujettissement à la LDT.

Plusieurs associations économiques s'opposent à la révision. La SSE critique surtout l'extension de l'applicabilité de la LDT aux employés de tiers dans la mesure où ces employés accomplissent des activités déterminantes pour la sécurité dans le domaine ferroviaire. Du point de vue de la SSE, cela empêche toute planification judicieuse des tableaux de service.

L'UPS est du même avis. Vu que la CCT Construction de la voie est également en vigueur, l'innovation suscite de grandes craintes au niveau de la sécurité du droit. L'UPS critique la « charge administrative inacceptable » que ce changement implique et les coûts qu'il entraîne.

L'USAM défend un point de vue similaire. La révision crée une insécurité juridique et des incertitudes dans divers domaines et secteurs, et déséquilibre les conditions de concurrence avec les prestataires privés.

Pour l'économie suisse, il est incontestable que la LDT en vigueur doit être remaniée. Le potentiel de plus-value du fret ferroviaire est faible, il faut donc le flexibiliser davantage. Or ce projet n'y parvient pas.

VSBTU rejette également la révision. La mise en œuvre du projet de loi aurait une grande influence sur les sociétés membres de l'association ainsi que sur d'autres sociétés de construction de la voie. L'association refuse catégoriquement que les collaborateurs de ces dernières soient assujettis à la LDT.

2.5 Organisations

L'UTP, les RMS, l'USS, le SSP, RAILplus et transfair accueillent favorablement la révision. L'UTP et les RMS font toutefois observer que les modifications obligeront les entreprises concernées à adapter leurs processus d'exploitation de fond en comble. Il faut donc prévoir des délais suffisants, au moins une période d'horaire complète. L'USS approuve que la révision clarifie les conditions régissant les entreprises tierces, chose qu'il était grand temps de faire. Elle cautionne également la possibilité d'une réglementation flexible des pauses au niveau de l'ordonnance. En effet, cela facilite l'adaptation



Référence du dossier :

aux mutations dans le monde du travail. Le SEV apprécie que le personnel déterminant pour la sécurité de sociétés externes soit assujéti à la LDT. transfair considère le projet comme « un paquet bien ficelé », qui a été négocié entre les divers intervenants. C'est pourquoi il espère que cette solution consensuelle ne sera pas modifiée unilatéralement. Il n'est ni indiqué ni nécessaire d'émettre des revendications plus poussées.

De nombreuses entreprises de TP ont remis leur propre prise de position sur la révision. Elles apprécient en principe les modifications proposées. La plupart, comme l'UTP, relèvent que le projet de loi entraîne des adaptations des processus d'exploitation. C'est pourquoi il faut prévoir des délais suffisants pour leur introduction. De plus, les CFF font observer que le projet de loi dans sa version actuelle aurait des incidences massives sur la garantie d'une circulation ferroviaire régulière et fiable en cas d'incident technique.

L'ASTAG juge certaines adaptations de la LDT en principe nécessaires. Elle apprécie que les entreprises qui effectuent des courses régulières et professionnelles sur mandat de La Poste Suisse soient exclues. Toutefois, il y a des inégalités à éliminer par rapport aux conducteurs du trafic concessionnaire. Pour des raisons de sécurité des transports, de protection des employés et d'égalité devant la concurrence, l'ASTAG souhaite l'égalité de traitement dans ce domaine.

L'entreprise de transport de marchandises railCare approuve l'assouplissement. Elle approuve que les collaborateurs de sociétés externes soient plus clairement assujéti à la LDT. Cela allège la charge administrative, mais fait tendre les coûts à la hausse. railCare critique le fait que l'OTR 1 soit moins stricte, ce qui nuit à la compétitivité du rail. Comme railCare, VAP déplore aussi la renonciation à d'autres assouplissements. Pour des raisons d'uniformisation et de simplification, il est appréciable que les entreprises tierces soient assujéti à la LDT. Mais il n'y a pas de raison pour que cela concerne aussi le personnel qui travaille dans le cadre de contrats d'ouvrage sur des chantiers d'entreprises ferroviaires.

L'association VSSU s'oppose catégoriquement à la révision. Si les collaborateurs qui exécutent des mandats pour des entreprises de TP sont assujéti à la LDT au lieu de la LTr, cela entraînerait d'importants surcoûts, ainsi que des problèmes sérieux de mise en œuvre. L'opinion de VSG est tout aussi négative.



Référence du dossier :

3. Prises de position sur des modifications de lois particulières

3.1 Champ d'application

3.1.1 Entreprises

Art. 1, al. 1 *Champ d'application*

L'adaptation du champ d'application n'est pas contestée. Les cantons UR et OW relèvent que, conformément à la LDT révisée, seules les entreprises au bénéfice d'une concession sont assujetties à la LDT. Les installations de transport à câbles d'une capacité de transport de moins de huit personnes ou les téléskis ne le sont pas. Pour ces exploitations et pour leurs employés, la LTr est applicable. Les deux cantons proposent d'assujettir à la LDT toutes les entreprises soumises au régime de la concession, que leur concession soit fédérale ou cantonale. Cela accroîtrait la sécurité du droit et simplifierait l'exécution.

3.1.2 Employés

Art. 2, al. 1 *Conventions entre Etats*

Les CFF et le BLS trouvent que des conventions entre Etats dans le domaine de la LDT devraient faire la lumière sur les réglementations applicables en trafic transfrontalier. Il ne se peut pas qu'une telle convention impose de continuer à appliquer parallèlement la LDT et les prescriptions étrangères, auquel cas elle serait obsolète. C'est pourquoi les entreprises proposent la modification suivante :

« La présente loi s'applique aux travailleurs qui sont occupés dans l'une des entreprises visées à l'art. 1 et qui sont tenus à un service exclusivement personnel. Elle est également applicable aux travailleurs qui exercent leur activité à l'étranger; des conventions entre Etats ou des dispositions plus sévères de législations étrangères restent réservées. Le cas échéant, les conventions entre Etats priment sur la LDT.

Art. 2, al. 3 *Sociétés externes*

La réglementation selon laquelle des sociétés externes qui exercent des activités déterminantes pour la sécurité dans le domaine ferroviaire doivent désormais être assujetties à la LDT est controversée. Alors que les fédérations d'employés y sont favorables, les organisations d'employeurs y sont tout à fait opposés.



Référence du dossier :

La majorité des cantons qui se prononcent sur cette nouveauté l'approuvent. Le canton LU souhaite que cette égalité de traitement s'applique aussi aux personnes. Sinon, la même personne risque, lors d'activités différentes, d'être assujettie une fois à la LDT, une autre à la LTr. C'est pourquoi il faut compléter l'alinéa :

Art. 2, al. 3 : Elle s'applique aux travailleurs pour le compte de tiers si ces travailleurs exercent exclusivement une activité déterminante pour la sécurité dans le domaine des chemins de fer.

Pour cette raison, les cantons OW et UR demandent des critères de délimitation et des interfaces avec la LTr au niveau de l'ordonnance.

Le canton GR voit une contradiction possible dans l'applicabilité de la LDT. Le problème pourrait se régler en faisant une distinction entre main d'œuvre temporaire et tiers.

Le canton GL s'oppose à l'extension du champ d'application aux entreprises tierces. Il met en garde contre des suites négatives pour les organes d'exécution cantonaux et pour les entreprises concernées.

Le PSS, l'USS et le SEV apprécient les critères clairs au niveau de la loi. À travail égal déterminant pour la sécurité dans le domaine des TP, les employés doivent bénéficier de la même protection. Ils demandent que les réglementations collectives telles que la CCT Construction de la voie restent valables avec la nouvelle réglementation, à condition qu'elles offrent au personnel de meilleures conditions.

De l'avis de transfair, un assujettissement intégral des sociétés externes à la LDT serait judicieux. Mais transfair est d'accord à la rigueur sur la réglementation consensuelle proposée.

CITRAP juge importante la nouvelle réglementation, mais critique la restriction « dans le domaine ferroviaire ». La disposition devrait s'appliquer à toutes les personnes de sociétés externes qui exercent des activités déterminantes pour la sécurité dans le domaine, donc aussi aux entreprises de transport à câbles.

Les associations d'employeurs s'opposent clairement à la réglementation. De l'avis de l'UPS, de la SSE, de l'USAM, d'économiesuisse, de VSBTU et de VSG, elle est impraticable. D'après eux, les collaborateurs d'entreprises tierces effectuent à la fois des activités déterminantes pour la sécurité et des travaux de construction, suivant leur mandat. La base légale varie suivant la fonction pour la même personne. La variation de situation rend impossible une disposition efficace et accroît la charge administrative, ce qui est inacceptable pour les entreprises et les collaborateurs. De plus, les adaptations de la LDT sapent des dispositions de la CCT Construction de la voie et mettent son existence en danger.

VSSU ne voit pas pourquoi les collaborateurs de la branche devraient être assujettis à la LDT. En effet, leur activité n'est pas une activité de transports publics. L'assujettissement à une LDT restrictive placerait les entreprises de prestations de services sécuritaires sous la menace d'importants surcoûts.

VAP apprécie la réglementation pour des raisons d'uniformisation et de simplification. Mais dans le domaine de la construction, on ne voit pas pourquoi le personnel qui travaille dans le cadre de contrats d'ouvrage sur des chantiers devrait être assujetti à la LDT, à la différence du personnel qui



Référence du dossier :

agit dans le cadre de contrats de mise à disposition de personnel. VAP souhaite que ce point soit clarifié.

La SOB estime que l'assujettissement de certains collaborateurs de sociétés de construction externes soit à la LDT soit à la LTr, suivant leur activité, pose des problèmes de principe. L'ordonnance devrait définir les travaux qui sont des activités déterminantes pour la sécurité. Il y a lieu de craindre que cela demande davantage de travail aux fournisseurs, ce qui ferait augmenter les prix.

Les Chemins de fer du Jura sont du même avis. Ils mettent en garde contre la surcharge administrative pour les sociétés externes, laquelle se répercutera sur les prix.

Art. 2, al. 4 Personnel administratif

Le passage de la LDT à la LTr du personnel administratif de droit privé a donné lieu à peu de critiques. Le canton LU fait observer que cela revient à appliquer une loi supplémentaire au sein de la même entreprise. Le devoir de surveillance de l'employeur est, de ce fait, plus complexe. Le canton OW est du même avis.

Le canton GR estime que la disposition crée de nouveaux problèmes. Dans les petits chemins de fer de montagne, il arrive que le personnel administratif accomplisse de temps en temps des activités du domaine de la LDT. Cela rend pratiquement impossible une application pragmatique des prescriptions sur la durée du travail.

Quelques membres de l'UVS regrettent que les employés de l'administration perdent leur droit à une semaine de vacances supplémentaire à partir de la 60^e année. La mesure est également en contradiction avec les efforts visant à prolonger la durée de la carrière.

Le PSS et l'USS mettent également en garde contre ce risque. Les employés qui ont des temps de travail irréguliers ou qui travaillent par relais devraient aussi continuer à bénéficier de cette semaine de vacances supplémentaire. Le terme générique « service administratif » devrait être précisé par une définition : activité administrative avec temps de travail réguliers en journée.

Le SEV craint des problèmes de délimitation. Il présume que la réglementation vise le travail de bureau purement administratif. Ceux qui travaillent irrégulièrement ou par relais ne devraient pas être traités comme des personnels administratifs.

Appenzeller Bahnen souhaite un complément dans la loi. En effet, dans les petites et moyennes entreprises de transport, il arrive que des collaborateurs de l'administration travaillent « dehors » certains jours. À ces occasions, la LDT devrait être applicable. Modification demandée :

Art. 2, al. 4: ... du 13 mars 1964 sur le travail. Si les employés du service administratif accomplissent certains jours des activités déterminantes pour la sécurité [ou bien: ,en service d'exploitation', si cette désignation est conservée dans l'OLDT], ils sont assujettis ces jours-là, en matière de temps de travail et de repos, à la LTr.



Référence du dossier :

Art. 2, al. 6 Jeunes

La plupart des cantons apprécient que les jeunes de moins de 18 ans soient assujettis à la LTr et non à la LDT. Cela permet l'égalité de traitement de tous les jeunes qui effectuent des activités identiques ou analogues. De plus, l'autorité exécutive compétente est clairement définie.

Le canton ZH demande si l'uniformisation de la protection des jeunes au travail sous la surveillance du SECO serait effectivement meilleure que sous la surveillance de l'OFT. Or il est essentiel que la protection des jeunes au travail soit garantie. Le SSP avance le même argument.

De l'avis du canton GR, le problème de conciliation entre deux mondes du travail différents n'est pas résolu par cette nouvelle réglementation. L'emploi de jeunes ne sera pas simplifié vu les différentes réglementations sur la durée du travail de la LTr et de la LDT.

Le PSS, l'USS et le SEV sont favorables à la nouvelle réglementation. De l'avis de l'USS, pour clarifier les questions de détail, il faudrait un contrat collectif avec l'institut de formation Login. Le SEV émet certaines réserves : pour lui, le maintien des apprentis dans la LDT ne serait pas un problème.

CITRAP préférerait que les jeunes de moins de 18 ans restent assujettis à la LDT. Elle juge le projet incohérent sur ce point, car les mêmes exigences en matière de sécurité devraient aussi s'appliquer aux employés de moins de 18 ans dans ce domaine.

RAILplus trouve que la protection des jeunes au travail est en contradiction avec le comportement des jeunes de moins de 18 ans dans leurs loisirs. Les jeunes employés des TP devraient être conscients que des temps de travail de nuit sont nécessaires à l'apprentissage d'un métier. De l'avis du groupe, il serait judicieux que tous les employés chargés de tâches déterminantes pour la sécurité soient assujettis à la LDT.

SOB et Zugerberg Bahn mentionnent des problèmes d'application dans la pratique. Il est difficile de faire les tableaux de service pour une équipe de monteurs de construction de la voie avec des jeunes. La charge administrative est telle que de nombreuses entreprises ne veulent plus former d'apprentis. La SOB estime qu'une ordonnance du Conseil fédéral devrait tenir compte de cette situation de formation spéciale dans les transports publics. Zugerberg Bahn préfère carrément renoncer à la nouvelle réglementation.

3.2 Temps de travail et de repos

Art. 4 Temps de travail

Le canton NE comprend la nécessité de fixer exactement les temps de travail pour protéger les employés. Cependant, il trouve important que la loi soit suffisamment flexible pour que les entreprises puissent organiser le travail efficacement. Il souhaite que ces points soient traités dans une ordonnance.

Des membres de l'UVS estiment que la nouvelle réglementation des suppléments de temps et des pauses peut entraîner des surcoûts considérables.



Référence du dossier :

La LTr autorise des durées maximales du travail supérieures à celles qu'autorise la LDT. Les différences s'expliquent surtout par les tâches déterminantes pour la sécurité, selon Appenzeller Bahnen, qui trouve que certaines activités non déterminantes pour la sécurité, comme par exemple rédiger un rapport, devraient être possibles. C'est pourquoi ils demandent la modification suivante :

Art. 4, al. 4: « Lorsqu'il existe des circonstances spéciales, à définir par ordonnance, la durée maximale du travail visée à l'al. 3 peut être augmentée du temps de travail consacré à des activités non déterminantes pour la sécurité après l'intervention dans le domaine déterminant pour la sécurité et du temps de déplacement sans prestation de service. »

RAILplus demande aussi les mêmes possibilités d'extension de la durée maximale du travail. Le groupe estime que l'addition des suppléments de temps à la durée maximale du travail n'est pas adaptée à notre époque ni déterminante pour la sécurité. Il est également insatisfait de ce que la durée maximale du travail selon l'OLDT ne puisse être prolongée que de 40 minutes de temps de déplacement. Pour les chemins de fer de montagne, cette durée du voyage est trop courte. RAILplus propose la modification suivante :

Art. 6, al. 5 OLDT: La durée maximale du travail selon l'art. 4, al. 3, de la LDT peut, exceptionnellement et pour des raisons de service, être prolongée du temps de déplacement sans prestation de service, mais de 90 minutes au plus.

Art. 5, al. 3 Durée maximale du travail

RAILplus fait observer qu'il n'est souvent pas possible de compenser dans les trois jours suivants la durée maximale du travail atteinte en raison d'une perturbation de l'exploitation, ou que cette compensation entraîne des coûts disproportionnés. Le groupe propose de modifier l'article comme suit:

Art. 5, al. 3 :

Lorsque d'impérieuses raisons, tels le cas de force majeure ou des perturbations de l'exploitation, obligent à dépasser de plus de dix minutes la durée maximum du travail fixée à l'art. 4, al. 3, le temps de travail au-delà de dix ou de soixante-trois heures doit être compensé par un congé de même durée dans les six jours de travail suivants; en outre, une indemnité calculée selon l'al. 2 est versée.

Appenzeller Bahnen aimerait supprimer le nombre d'heures de la durée maximale du travail et mentionner, en lieu et place, la durée maximale du travail prescrite. En effet, en application de l'art. 4, al. 3 et 4, elle peut être étendue au-delà de dix heures :

Art. 5, al. 3: « Lorsque d'impérieuses raisons, tels le cas de force majeure ou des perturbations de l'exploitation, obligent à dépasser de plus de dix minutes la durée maximum du travail fixée à l'art. 4, al. 3, le temps de travail dépassant ladite durée sur une journée ou, en moyenne, sur sept jours consécutifs doit être compensé par un congé de même durée dans les trois jours de travail suivants; en outre, une indemnité calculée selon l'al. 2 est versée.



Référence du dossier :

3.2.1 Tour de service

Art. 6 Tour de service

Le canton ZG et ZVB demandent que l'article soit remanié. La répartition entre transports urbains et trafic de banlieue se fait par la carte d'agglomération. Par conséquent, ZVB doit planifier différents temps de tour de service sur son réseau de lignes, parce que diverses lignes sont attribuées différemment. Si les services de transports urbains concessionnaires doivent produire à bas prix, l'affectation doit pouvoir être uniformisée. Le personnel roulant ne voit pas non plus pourquoi il devrait respecter différentes directives dans la même entreprise, l'exercice de la profession étant le même. De plus, ZVB demande de renoncer au calcul du tour de service moyen et d'augmenter la durée du tour de service.

L'USAM, FHM et Bus Ostschweiz estiment que la nouvelle formulation constitue une détérioration substantielle de la situation actuelle et qu'elle aurait des conséquences négatives sur la future organisation du tableau de service ou de l'affectation du personnel roulant. Jusqu'ici, il n'y a pas eu de restriction temporelle ; désormais le projet prévoit que les tours de service prolongés entre deux jours sans service puissent être ordonnés une fois. Et l'al. 2 contient la restriction de trois à deux jours consécutifs.

Les tpg souhaitent que les dispositions de la loi soient plus précises et qu'elles indiquent notamment comment concilier les absences non payées, la compensation des heures supplémentaires, le temps partiel ou le travail de nuit avec les 63 jours de repos.

3.2.2 Pauses

Le canton ZH estime que les réglementations proposées sont « conformes à l'échelon considéré ». Mais lors de la mise en œuvre au niveau de l'ordonnance, il faudra toutefois veiller à ce que l'assouplissement n'entraîne pas de surcoûts. Il apprécie l'al. 5, car il facilite la planification des tours de service chez les entreprises. La loi ne doit contenir que le principe, les détails doivent figurer dans l'ordonnance.

Les cantons BE et TG, VBZ, CarPostal, Bus CH, LLB, Schneider Busbetriebe, Brienz Rothorn Bahn, Bus Ostschweiz, RAILplus et VZO avancent les mêmes arguments. Ils s'opposent à ce que l'al. 5 soit inscrit dans la LDT. La réglementation détaillée des pauses et des interruptions de travail devrait figurer dans l'ordonnance, faute de quoi la marge de manœuvre pour les entreprises, les commanditaires et le personnel serait inutilement restreinte.

Le canton ZG souhaite compléter l'al. 5 de façon que le temps de travail ininterrompu soit relevé à 5,5 heures, à condition que le temps de conduite ne dépasse pas 4,5 heures.

De l'avis du canton SH, il n'est pas judicieux que la durée maximale de l'interruption du travail payée soit restreinte à 29 minutes pendant un tour de service de neuf heures au plus. Les employeurs



Référence du dossier :

devraient être libres d'octroyer aussi aux employés des interruptions du travail payées plus longues. Il émet la proposition suivante :

Art. 7, al. 4 : Après avoir entendu les travailleurs ou leurs représentants, l'employeur peut supprimer la pause si le tour de service ne dépasse pas neuf heures et si le travailleur a la possibilité de prendre une collation; il y a lieu alors de prévoir à cet effet une interruption du travail d'au moins 20 minutes, à considérer comme temps de travail.

Le canton BL aimerait qu'une durée minimale des pauses soit définie dans la loi sous l'aspect de la protection de la santé, faute de quoi les entreprises auraient trop de marge de manœuvre dans l'affectation du personnel.

Le PSS, l'USS, le SEV et transfair trouvent judicieux que les suppléments de temps pour les pauses soient désormais régis au niveau de l'ordonnance. Cela garantit que des solutions acceptables pour tous puissent être trouvées.

L'USAM et l'ASTAG s'opposent aux différences créées par l'article dans la LDT. Certaines dispositions dans le domaine des pauses et de la réduction des tours de repos quotidiens sont moins strictes que l'ordonnance sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules automobiles. Il en résulterait une inégalité de régime entre les chauffeurs du transport concessionnaire et non concessionnaire.

RAILplus souhaite fixer la durée minimale d'une pause à 30 minutes. Il faudrait renoncer à la formulation « en règle générale une heure ». De plus, le groupe est d'avis que la formulation proposée pour l'art. 7, al. 3 déroge à celle de la LDT par ailleurs. L'OLDT doit tenir compte des usages modernes. Il faut au moins renoncer entièrement aux pauses de collaborateurs de la construction prises à l'extérieur.

Les tpg souhaitent que les termes de « lieu de service » et « en dehors du lieu de service » soient définis dans la loi ou au moins dans l'ordonnance.

Schiffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees et FHM trouvent qu'il n'est ni habituel ni praticable que le Conseil fédéral doive décider sur des détails spécifiques à la branche concernant les suppléments de temps pour la pause. Ils souhaitent une solution au niveau de l'ordonnance négociée par les partenaires sociaux.

3.2.3 Tour de repos

L'art. 8, al. 2, LDT dispose que le tour de repos peut être réduit à neuf heures dans des circonstances spéciales. Jusqu'ici, seule l'ordonnance dispose que le tour de repos peut être réduit encore davantage en cas d'incidents techniques. Or il manque la base légale pour le faire. L'OFT et les employés ne jugent pas nécessaire de permettre un tour de repos inférieur à neuf heures après une panne.

Les cantons NE, JU et ZH s'y opposent. Dans les situations exceptionnelles extraordinaires, les transports publics ne pourraient plus être assurés avec la qualité requise faute d'une telle base légale.



Référence du dossier :

Vu la complexité croissante des TP, il faut conserver la souplesse actuelle. C'est pourquoi ces cantons émettent la proposition suivante :

Art. 8, al. 1 et 2: inchangé

Art. 8, al. 2^{bis}: L'ordonnance régit les conditions dans lesquelles le tour de repos minimal peut être diminué pour d'impérieuses raisons, tels le cas de force majeure ou de perturbations de l'exploitation dans l'entreprise de transport ou dans une autre.

L'UTP, les RMS, RAILplus, VBZ, les CFF, le BLS, BLT, SOB, Appenzeller Bahnen, Ägerisee Schifffahrt, Zugerberg Bahn et Zugersee Schifffahrt demandent aussi la conservation de l'alinéa dans l'ordonnance ou dans une base légale.

Si ce nouvel alinéa est inscrit dans la loi, le SSP et le SEV demandent une limite inférieure fixe et impérative dans l'ordonnance.

CITRAP apprécie la réglementation stricte des tours de repos, et s'opposerait à toute tentative de la contourner par des dispositions exceptionnelles dans l'ordonnance.

Le canton ZG, Bus Ostschweiz et ZVB apprécient la meilleure formulation des al. 1 et 2. Ils proposent de simplifier encore la LDT et de renoncer au calcul du temps de repos moyen et à l'augmentation du nombre de tours de repos réduits.

L'USS apprécie que les précisions rendent le calcul de la moyenne et de la compensation en cas de réduction du tour de repos plus compréhensibles.

Du point de vue de transfair, le tour de repos de neuf heures ne doit être réduit en aucun cas. En effet, le trajet domicile-travail est compté comme temps de repos. Si un trajet domicile-travail demande un certain temps, des réductions du tour de repos pourraient entraîner une réduction massive du temps de repos effectif.

L'USAM et l'ASTAG mettent en garde contre l'inégalité que créerait la nouvelle réglementation. Selon l'OTR 1, les chauffeurs professionnels doivent prendre un nouveau temps de repos journalier dans les 24 heures suivant la fin d'un temps de repos journalier ou hebdomadaire précédent. On ne comprend pas pourquoi les chauffeurs professionnels du transport concessionnaire et ceux du transport privé devraient respecter des prescriptions aussi différentes.

RAILplus apprécie une réduction unique du tour de repos à 9 heures. Mais elle devrait être possible pour chaque type de transition entre tours. C'est pourquoi le groupe souhaite abroger l'art. 12, al. 2, let. a, OLDLT.

Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees et FHM estiment que la nouvelle formulation peut avoir des conséquences négatives sur la future organisation des tableaux de service ou l'affectation du personnel roulant. L'al. 1 ne contenait pas jusqu'ici de limitation temporelle, la formulation de l'al. 2 est confuse. Des règles ont été définies, mais les modalités doivent être réglées dans l'ordonnance. Ils proposent la formulation suivante :

Art. 8, al. 1: inchangé.



Référence du dossier :

Art. 8, al. 2: Lorsqu'il existe des circonstances spéciales, à définir par voie d'ordonnance, la durée du tour de repos peut être réduite à neuf heures, mais elle doit être d'au moins douze heures en moyenne sur trois jours de travail successifs. Les modalités de la compensation sont régies dans l'ordonnance.

3.2.4 Jours de repos

Quelques membres de l'UVS critiquent le jour de repos supplémentaire. Il fera augmenter les frais de personnel des services de transports urbains. Bus Ostschweiz et RAILplus sont du même avis. Le groupe estime que l'al. 4 devrait être formulé autrement :

Art. 10, al. 4: Le jour de repos doit être précédé d'un temps de repos d'au moins douze heures en moyenne sur 42 jours; le temps de repos ne doit pas être inférieur à neuf heures. Lorsque deux jours de repos consécutifs ou plus sont accordés, cette disposition ne s'applique qu'au premier de ces jours. Lorsque trois jours de repos consécutifs ou plus sont accordés, le temps de repos précédant le jour de repos n'est pas accordé.

VZO n'est pas d'accord sur l'augmentation car celle-ci avantage encore plus le personnel roulant par rapport au personnel administratif.

La BSG souligne que certains collaborateurs aiment travailler le dimanche et souhaitent prendre le « dimanche de repos » en semaine. C'est pourquoi elle demande un assouplissement du traitement des dimanches de repos.

L'USS trouve juste que le jour de la fête nationale soit inclus dans les 63 jours de repos. Le PDC y est également favorable.

3.2.5 Tableaux de service et horaire du personnel

Les ZVB et Bus Ostschweiz relèvent que la teneur du nouvel al. 3 recoupe partiellement celle de l'actuel art. 20 (obligation de renseigner). Le délai de conservation n'est inscrit ni dans la LDT ni dans l'OLDT, ce qui peut créer des incertitudes. C'est pourquoi les ZVB proposent de remanier l'al. 3 en relation avec l'art. 20.

3.3 Vacances

L'USS juge la suppression cohérente, car le service administratif n'est plus assujéti à la LDT. Il ne s'agit pas de la même chose qu'à l'art. 2, al. 4: le service administratif signifie toujours une activité administrative avec des horaires de travail réguliers, faute de quoi la suppression ne serait pas justifiée.



Référence du dossier :

3.4 Protection spéciale

3.4.1 Jeunes

L'OFT est aujourd'hui compétent pour l'exécution des dispositions sur la protection de la jeunesse dans les transports publics. Le Conseil fédéral veut que le SECO se charge de cette tâche. Le canton NE, l'UTP, les RMS, les CFF, le BLS, les VBZ, Zugerberg Bahn, Ägerisee Schifffahrt et Zugersee Schifffahrt ne sont pas d'accord. A leur avis, cela entraînerait des difficultés dans la pratique. Il faudrait par exemple préparer deux tableaux de service distincts pour une équipe de monteurs de la construction de la voie comportant aussi des jeunes. Il y a lieu de craindre que cela entraîne un important surcroît de travail pour les entreprises des TP et une nette diminution de la sécurité du droit pour le personnel. On peut aussi respecter les besoins de protection spéciale des jeunes en appliquant parallèlement les dispositions de protection spéciale de la LTr et la LDT et, en cas de conflits, les dispositions de l'ordonnance. Ils proposent donc ce qui suit :

Art. 2, al. 6: renonciation au nouvel alinéa

Art. 16: inchangé

Art. 16, al. 2 nouveau : une ordonnance du Conseil fédéral prend en compte la situation particulière de la formation dans les transports publics.

Pour transfaire, il est décisif que la protection de la jeunesse ne subisse pas de diminution.

L'association serait toutefois d'accord pour que cette protection soit régie par la LTr et que le renvoi ad hoc dans la LDT soit biffé.

3.5 Loi fédérale du 13 mars 1964 sur le travail dans l'industrie, l'artisanat et le commerce (LTr)

Le canton GR fait observer que l'art. 2, al. 1, let. b, LTr devrait également être modifié indirectement avec la révision de la LDT. Aux termes de l'art. 2, al. 1, let. b, LTr, la LTr n'est pas applicable aux entreprises assujetties à la législation fédérale sur le travail dans les entreprises des TP, ceci sous réserve de l'art. 3a, LTr. Cette disposition n'est plus valable de manière illimitée en raison du nouvel art. 2, al. 4, LDT, puisque le personnel administratif de ces entreprises n'est plus assujéti à la LDT. Et même en tenant compte de cela, la forme de l'art. 2, al. 4, n'est pas heureuse. La LTr ne s'applique pas aux entreprises assujetties à la LDT, mais la LDT assujéttit le service administratif de ces entreprises à la LTr.



Référence du dossier :

4. Annexe: Liste des destinataires

Abréviation	Expéditeur	Prise de position
1. Cantons		
AG	Canton d'Argovie	Oui
AR	Canton d'Appenzell Rhodes extérieures	Oui
AI	Canton d'Appenzell Rhodes intérieures	Oui
BL	Canton de Bâle-Campagne	Oui
BS	Canton de Bâle-Ville	Oui
BE	Canton de Berne	Oui
GE	Canton de Genève	Oui
GL	Canton de Glaris	Oui
GR	Canton des Grisons	Oui
FR	Canton de Fribourg	Oui
JU	Canton du Jura	Oui
LU	Canton de Lucerne	Oui
NE	Canton de Neuchâtel	Oui
NW	Canton de Nidwalden	Oui
OW	Canton d'Obwalden	Oui
SH	Canton de Schaffhouse	Oui
SZ	Canton de Schwyz	Oui
SO	Canton de Soleure	Non
SG	Canton de St-Gall	Oui
TG	Canton de Thurgovie	Oui
TI	Canton du Tessin	Oui
UR	Canton d'Uri	Oui
VD	Canton de Vaud	Oui
VS	Canton du Valais	Oui
ZG	Canton de Zoug	Oui



Référence du dossier :

ZH	Canton de Zurich	Oui
CdC	Conférence des gouvernements cantonaux	Non
CCDJP	Conférence des directrices et directeurs des départements cantonaux de justice et police	Non
CTP	Conférence des directeurs cantonaux des transports publics	Non
CDF	Conférence des directrices et directeurs cantonaux des finances	Non
2. Partis		
PBD	Parti bourgeois-démocratique Suisse	Non
PDC	Parti démocrate-chrétien suisse	Oui
CSP	Christlichsoziale Partei Obwalden	Non
CSPO	Christlichsoziale Volkspartei Oberwallis	Non
PEV	Parti évangélique suisse	Non
PLR	Les Libéraux-radicaux	Oui
	Les Verts	Non
PVL	Vert'libéraux	Non
GB	Grünes Bündnis	Non
Lega	Lega dei Ticinesi	Non
MCR	Mouvement Citoyens Romand	Non
UDC	Union démocratique du centre	Oui
PSS	Parti socialiste suisse	Oui
3. Associations faitières nationales des communes, des villes et des régions de montagne		
ACS	Association des communes suisses	Non
UVS	Union des villes suisses	Oui
SAB	Groupement suisse pour les régions de montagne	Non
4. Associations faitières nationales de l'économie		
	economiesuisse	Oui
USAM	Union suisse des arts et métiers	Oui
UPS	Union Patronale Suisse	Oui
USP	Union suisse des paysans	Non



Référence du dossier :

ASB	Association suisse des banquiers	Non
USS	Union syndicale suisse	Oui
sec	Société des employés de commerce	Non
	Travail Suisse	Non
SSE	Société Suisse des Entrepreneurs	Oui
	Centre Patronal	Non
	Syndicat Unia	Non
VSBTU	Association suisse des entreprises de construction de la voie	Oui
AESN	Association des entreprises suisses de navigation	Non
5. Organisations		
	ACTS AG	Non
	alliance F Alliance de sociétés féminines suisses	Non
	Employés Suisse	Non
	BLS SA	Oui
	Fédération Infra	Non
	Fédération des Entreprises Romandes	Non
SEV	Syndicat du personnel des transports	Oui
	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Nordwestschweiz	Non
	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Ostschweiz	Non
CITRAP	Communauté d'intérêts pour les transports publics	Oui
LITRA	Service d'information pour les transports publics	Non
kf	Konsumentenforum	Non
	Les Routiers Suisses	Non
MGB	Matterhorn Gotthard Bahn	Non
	Nordwestschweizerische Konferenz der Kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs	Non
CarPostal	CarPostal Suisse SA	Oui
RBS	Regionalverkehr BE-Solothurn	Non
	Region Sarganserland-Werdenberg Agglomération Werdenberg-Liechtenstein Region St.Galler Rheintal	Non



Référence du dossier :

	Konferenz der Gemeindevorsteher des Fürstentums Liechtenstein	
RhB	Chemin de fer rhétique	Non
RMS	Remontées mécaniques suisses	Oui
	Faîtière des organisations des personnes handicapées (Intégration Handicap)	Non
CFF	Chemins de fer fédéraux	Oui
ASTAG	Association suisse des transports routiers	Oui
SVI	Association suisse des ingénieurs en transports	Non
FST	Fédération suisse du tourisme	Non
SOB	Schweizerische Südostbahn	Oui
ASST	Association suisse des Sciences des transports	Non
SSP	Syndicat suisse des services publics	Oui
SKS	Stiftung für Konsumentenschutz	Non
FRS	Routesuisse Fédération routière suisse	Non
	Städte-Allianz Öffentlicher Verkehr Ost- et Zentralschweiz	Non
	Syna secrétariat central	Non
TCS	Touring Club Suisse	Non
	transfair	Oui
VBZ	Verkehrsbetriebe Zürich	Oui
UTP	Union des transports publics	Oui
ATE	Association Transports et Environnement	Non
zb	Zentralbahn	Non
ZKÖV	Zentralschweizer Konferenz des öffentlichen Verkehrs	Non
6. Prises de position spontanées		
AeS	Ägerisee Schifffahrt	Oui
AB	Appenzeller Bahnen	Oui
	Auto AG Uri	Oui
BLT	Baselland Transport AG	Oui
	Brien Rothorn Bahn	Oui
BSG	Navigation lac de Bienne	Oui



Référence du dossier :

	Bus CH	Oui
BOS	Bus Ostschweiz	Oui
cj	Chemins de fer du Jura	Oui
	railCare	Oui
	RAILplus AG	Oui
USAM	Schiffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees	Oui
	Schneider Busbetriebe	Oui
	CFF Cargo International	Oui
tpc	Transports Publics du Chablais SA	Oui
tpf	Transports publics fribourgeois SA	Oui
tpg	Transports Publics Genevois	Oui
HECH	Union des chemins de fer historiques de Suisse	Non
VSLF	Syndicat suisse des mécaniciens de locomotive et aspirants	Oui
VSSU	Association des entreprises suisses de services de sécurité	Oui
VAP	Association suisse des propriétaires d'embranchements particuliers et de wagons privés	Oui
VSG	Association suisse des entrepreneurs de construction de voies ferrées	Oui
LLB	Verkehrsbetriebe Leuk-Leukerbad und Umgebung	Oui
VZO	Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland AG	Oui
ZBB	Zugerberg Bahn	Oui
ZVB	Zugerland Verkehrsbetriebe	Oui
SGZ	Zugersee Schifffahrt	Oui
FHM	Zürichsee-Fähre Horgen-Meilen	Oui