



Août 2018

Refonte de l'ordonnance relative à la loi sur la durée du travail (OLDT)¹

Rapport explicatif

Référence du dossier : BAV-510.6-00004/00004/00002/00003/00004/00001

1. Introduction

La loi sur la durée du travail (LDT)² a été partiellement révisée. Le 17 juin 2016, sa révision partielle a fait l'objet d'un vote final au Conseil National et au Conseil des Etats. Le texte définitif a été adopté à l'unanimité par les deux Chambres.

Par conséquent, il y a lieu de réviser l'OLDT. Les nombreuses et volumineuses modifications à effectuer requièrent même une refonte de l'ordonnance.

La Commission extraparlamentaire de la loi sur la durée du travail formée par le Conseil fédéral (Commission LDT) expertise, à l'attention des autorités administratives, des questions touchant la LDT et son application. Elle se compose paritairment de six représentants des entreprises et des travailleurs. La Commission LDT a reconnu qu'il y avait des mesures à prendre et recommande à l'unanimité de modifier l'OLDT conformément au présent projet.

Les principes du présent projet de révision ont été élaborés au sein d'une Commission tripartite formée spécialement dans ce but, de quatre représentants des entreprises et de quatre représentants des travailleurs ainsi que d'une délégation de l'Office fédéral des transports (OFT).

2. Grandes lignes de la refonte

Les points principaux de la révision avec modifications de fond sont:

¹ RS 822.211

² FF 2016 4819 (-4826)





Référence du dossier : BAV-510.6-00004/00004/00002/00003/00004/00001

- *Les adaptations à la loi partiellement révisée*

La loi n'est plus applicable aux services administratifs. Par ailleurs, elle contient désormais une disposition relative au service de piquet et aux jours de compensation.

Elle requiert des dispositions d'exécution relatives à la réglementation des pauses, à promulguer dans l'ordonnance.

Elle a subi des modifications terminologiques, par exemple le terme de temps de repos.

- *Les adaptations à l'évolution sociale et économique.*

Aujourd'hui, il est habituel que le lieu de travail et le domicile soient différents, et les repas pris à l'extérieur sont devenus la norme. L'offre de restauration et les heures d'ouverture des magasins ont changé avec les années. Les nouvelles dispositions relatives aux pauses en tiennent compte entre autres.

Les nouvelles formes de vie familiales sont un autre aspect que l'on s'est efforcé de prendre en compte, entre autres dans les dispositions relatives aux dimanches de repos.

Les dispositions relatives au temps de travail et au temps de repos ont été assouplies dans toute l'ordonnance afin de répondre aux nouveaux besoins de la société, sans laisser de côté la protection des travailleurs. On dispose donc à présent d'une base moderne des conditions d'engagement.

- *Dispositions exceptionnelles en cas de conditions spéciales*

Toutes les branches, tous les modes de transport et métiers concernés ont été examinés sous l'angle de situations particulières selon l'art. 21, al. 1, LDT. Au besoin, des dispositions exceptionnelles sont prévues.

Par ailleurs,

- des adaptations terminologiques ont eu lieu dans l'optique de l'égalité de traitement des genres et de nouveaux modes de vie comme par exemple le concubinat et le partenariat enregistré ont été pris en compte;
- les dispositions de l'ordonnance ont été restructurées;



Référence du dossier : BAV-510.6-00004/00004/00002/00003/00004/00001

- les formes de collaboration entre les travailleurs et leurs entreprises ont été uniformisées. Par exemple, le terme «convention» a été généralisé. Comme l'entreprise est toujours obligatoirement partie dans une convention, on a renoncé à le mentionner à chaque fois.

Restructuration de l'ordonnance

Les dispositions du chapitre 2 (temps de travail et temps de repos) sont applicables à tous les assujettis. Désormais, toutes les dispositions exceptionnelles sont regroupées dans le chapitre 5 (dispositions exceptionnelles). Elles sont basées sur une norme de délégation dans la loi concernant le sujet traité ou sur l'art. 21, al. 1, LDT.

Formes de collaboration

Plusieurs dispositions, avant d'être appliquées, requièrent la collaboration des travailleurs concernés. L'entreprise concernée est toujours un partenaire contractuel. C'est pourquoi on renonce à nommer l'entreprise dans toute l'ordonnance. Le deuxième partenaire contractuel peut être un ou une travailleur/se et/ou une représentation des travailleurs. On entend par représentation des travailleurs les personnes que les travailleurs concernés ont désignées comme telles. Pour que ce mandat de représentation soit vérifiable, il faut qu'une description de la procédure de vote, un règlement, une liste des signatures ou un document équivalent soient présentés. Il doit être démontré que la représentation a été désignée par les travailleurs et non pas par un supérieur. Le lien avec un syndicat n'est pas une condition. Des fonctionnaires envoyés par les syndicats sont aussi considérés comme représentation des travailleurs même s'ils ne justifient pas d'une attestation particulière.

Convention:

Les deux partenaires contractuels doivent être d'accord sur ce qui est convenu.

Consultation:

Un partenaire contractuel est prié d'exprimer un avis sur un sujet. L'autre partenaire contractuel doit en tenir compte dans la mesure de ce qui est approprié et économiquement possible.

Demande:

Un partenaire contractuel émet spontanément une demande de prise en compte d'un intérêt. L'autre partenaire contractuel doit en tenir compte dans la mesure de ce qui est approprié et économiquement possible.

Communication:

Un partenaire contractuel informe spontanément l'autre partenaire contractuel.



Référence du dossier : BAV-510.6-00004/00004/00002/00003/00004/00001

3. Commentaires de certaines dispositions

(le renvoi entre parenthèses constitue la base légale.)

Comme pratiquement toutes les dispositions de l'ordonnance actuellement en vigueur ont été modifiées au moins quant à leur formulation, il n'est pas possible d'expliquer toutes les adaptations. Les principales sont expliquées ici.

Chapitre 1: Services accessoires, service d'exploitation, service administratif et travailleurs

Art. 1 Services accessoires

(Art. 1, al. 4, LDT)

Les adaptations par rapport aux dispositions actuelles concernent les services accessoires mentionnées aux lettres c et d.

Les installations et les transports avec autorisation cantonale sont des parties d'une entreprise qui ne sont pas titulaires d'une concession en vertu de la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (loi sur le transport de voyageurs, LTV)³ ou de la loi fédérale du 23 juin 2006 sur les installations à câbles transportant des personnes (loi sur les installations à câbles, LICa)⁴.

Les services de sauvetage sur pistes et les services compétents pour la préparation, la maintenance, la surveillance et l'exploitation des installations sportives touristiques sont des parties d'une entreprise qui ne servent pas directement aux transports publics (art. 1, al. 2, LDT).

Dans l'entreprise, les travailleurs de ces deux types de services accessoires ne sont pas affectés qu'au service accessoire. L'assujettissement uniforme à la LDT vise à faciliter le traitement.

³ RS 745.1

⁴ RS 743.01



Référence du dossier : BAV-510.6-00004/00004/00002/00003/00004/00001

Art. 2 Service d'exploitation et service administratif

(Art. 2, al. 4, LDT)

La LDT n'est plus applicable au personnel administratif. Tous les travailleurs qui ne font pas partie du personnel administratif sont affectés au service d'exploitation. L'énumération qui figure dans la disposition sert à faciliter l'attribution au service d'exploitation ou au service administratif. Dans les cas où cette attribution est difficile, l'autorité de surveillance décide (art. 18, al. 2, LDT).

Art. 3 Travailleurs au sens de l'art. 2, al. 1, LDT

(Art. 2 LDT)

Les dispositions actuelles n'ont subi aucune modification matérielle.

Lors de l'élaboration de l'ordonnance, on s'est demandé comment traiter le personnel loué, ou plus précisément, si ce personnel est dans tous les cas assujetti à la LDT lorsqu'il est en service dans une entreprise assujettie à la LDT. Vu la tendance croissante, ces dernières années, des entreprises de transport à externaliser des activités précédemment principales, la question a gagné en importance.

À cet effet, l'OFT a cherché le dialogue, notamment avec le Secrétariat d'État à l'économie (SECO). Il en est ressorti qu'il est souvent difficile de classer et de délimiter le personnel loué de manière générale et abstraite ; c'est pourquoi il faut une considération concrète au cas par cas, à la lumière entre autres de la loi fédérale sur le service de l'emploi et la location de services (LSE)⁵. Comme cette question n'a pas été approfondie de manière exhaustive lors de la dernière révision partielle de la LDT, il manque actuellement une base légale suffisante permettant d'établir des règles plus complètes au niveau de l'ordonnance. L'OFT et le SECO ont convenu d'aborder cette problématique lors du prochain tour de révision. Ainsi, les dispositions actuelles n'ont pas subi de modification matérielle. Lorsque du personnel est loué à des entreprises concessionnaires, il reste en principal assujetti à la LTr et les règles de la durée et du temps de repos doivent être respectées. Certaines conditions peuvent toutefois donner lieu à un assujettissement à la LDT, particulièrement en ce qui concerne le droit de donner des instructions.

Al. 2

Les personnes qui exercent leur activité à titre gratuit travaillent par exemple pour des associations ferroviaires historiques qui ont leur propre concession fédérale.

⁵ RS 823.11



Référence du dossier : BAV-510.6-00004/00004/00002/00003/00004/00001

Art. 4 Travailleurs au sens de l'art. 2, al. 3, LDT

(Art. 2, al. 3, LDT)

Cette disposition vise à simplifier le traitement de travailleurs à faible taux d'occupation en service d'exploitation. Elle est formulée plus clairement pour les utilisateurs que les dispositions actuelles.

Chapitre 2: Temps de travail et de repos

Art. 5 Durée du travail sans prestation de service visée à l'art. 4, al. 5, LDT

(Art. 4, al. 5, LDT)

Les temps de déplacement sont les mouvements prévus pendant un service entre divers lieux de service et lieux d'affectation. Il peut aussi en résulter un surcroît de charges par rapport au trajet normal domicile-travail en cas d'affectation en dehors du lieu de service fixé. La « durée du trajet » couvre les mouvements sur un lieu de service ou un lieu d'affectation, prévus dans un service.

Une durée du travail sans prestation de service peut être, par exemple, un temps d'attente entre deux prestations ou un service de réserve pour la disposition à court terme.

Le temps de formation initiale et continue compte comme temps de travail lorsque la formation est suivie sur ordre exprès de l'employeur ou que la loi impose la formation au travailleur du fait de son activité professionnelle.

Art. 6 Extension de la durée maximale du travail

(Art. 4, al. 5, LDT)

Il peut arriver que le voyage de retour à partir d'un lieu de travail extérieur ne soit pas possible pendant la durée maximale du travail autorisée. Une extension de la durée maximale du travail est permise dans les conditions indiquées. Si la durée maximale du travail est prolongée de plus de 60 minutes et si le lendemain est également une journée de travail, le tour de repos entre la fin du voyage de retour et le début du prochain service doit durer au moins 11 heures. Il n'est pas permis de diminuer davantage le tour de repos. Ces dispositions permettent une planification plus souple que celle d'aujourd'hui tout en protégeant les travailleurs d'une charge de travail trop lourde.

Art. 7 Bonification en temps pour le travail entre 22 heures et 6 heures

(Art. 4a LDT)

Les bonifications en temps visées à cet article ne sont pas comptées dans la durée maximale du travail. La compensation doit se faire en temps libre. Un paiement en argent est exclu, car il ne tiendrait



Référence du dossier : BAV-510.6-00004/00004/00002/00003/00004/00001

pas compte de l'aspect de la compensation due à la charge de travail accrue. L'ensemble de l'article n'a pas été modifié matériellement.

Art. 8 Jours de compensation

(Art. 4c LDT)

En principe, il est possible de travailler sur le modèle de la semaine de six jours, à condition que 63 jours de repos par an (art. 10, al. 1, LDT) soient accordés. Compte tenu des besoins sociaux actuels et de la protection de la santé, il faut accorder autant que possible davantage de journées sans service. L'objectif doit être le modèle de la semaine de cinq jours. Les journées sans service accordées en sus sont des jours de compensation.

Désormais, un jour de compensation doit dans tous les cas durer au moins 22 heures.

Art. 9 Calcul de la durée quotidienne moyenne du travail

(Art. 4, al. 1, LDT)

Il n'y a pas eu de modifications matérielles par rapport aux dispositions actuelles. La LDT autorise de fortes variations de la durée du travail sur les 365 jours de l'année. Tel est le cas par exemple pour des variations saisonnières de la charge de travail. L'entreprise doit conclure avec les travailleurs une convention écrite précisant si la durée du travail est régulière ou sujette à des variations.

Art. 10 Attribution au service de piquet

(Art. 4b LDT)

Les adaptations servent principalement à préciser la disposition. Le nombre maximal indiqué à l'al. 1 peut aussi être atteint par des jours isolés comptant un service de piquet. Par exemple avec un service de piquet en semaine 1 le lundi et le dimanche, en semaine 2 le mardi, le jeudi et le samedi, et en semaine 3 le mercredi et le vendredi. Le délai de 14 jours commence à courir après le service de piquet le vendredi.

Les 7 jours visés à l'al. 4 peuvent commencer n'importe quel jour de la semaine. Par exemple du lundi au dimanche ou du mercredi au mardi.

Art. 11 Durée du travail en cas d'intervention durant le service de piquet

(Art. 4b LDT)

Les adaptations servent principalement à préciser la disposition.



Référence du dossier : BAV-510.6-00004/00004/00002/00003/00004/00001

Al. 3

Le calcul de la durée maximale du travail (10 heures) se fait uniquement sur la base du service de piquet proprement dit, donc sans prise en compte d'un éventuel service le même jour.

Art. 12 Imputation des interventions durant le service de piquet

(Art. 4b LDT)

Les adaptations servent principalement à préciser la disposition. Les interventions durant le service de piquet ne sont pas comptées avec le temps de travail ni avec le tour d'un service planifié le même jour. Cf. également les commentaires ad art. 11.

Art. 13 Tour de repos interrompu par une intervention durant le service de piquet

(Art. 4b LDT)

Les adaptations servent principalement à préciser la disposition. Un tour de repos peut être interrompu par une ou plusieurs interventions durant le service de piquet. Il faut toutefois veiller à ce que tous les morceaux de tour de repos additionnés atteignent au moins 11 heures, et un des moments de repos doit durer au moins 6 heures.

Art. 14 Travail supplémentaire

(Art. 5 LDT)

Les modifications par rapport aux dispositions actuelles devraient être plus simples à mettre en œuvre dans la pratique. Ainsi, la plupart des entreprises établissent un décompte mensuel et non hebdomadaire. Une fois par mois, il faut communiquer aux travailleurs le nombre d'heures de travail supplémentaire qu'ils ont effectuées. Suivant la période de décompte, cela peut être par exemple à la fin du mois ou le 20 de chaque mois. Le délai de compensation de deux mois commence à courir à partir de cette date.

Si le délai de compensation des heures de travail supplémentaire est prolongé, il faut veiller à la protection de la santé : il peut s'agir de délais d'un an au plus après la communication mensuelle.

Par « faible dépassement », on entend une courte période. Par exemple, il est possible de convenir qu'en cas de dépassement du temps de travail prévu, les 15 premières minutes comptent comme temps de travail et non comme temps de travail supplémentaire.



Référence du dossier : BAV-510.6-00004/00004/00002/00003/00004/00001

Art. 15 Tour de service

(Art. 6 LDT)

Indépendamment du mode de transport ou de la zone, les entreprises doivent pouvoir prolonger les tours de service dans les cas prévus à l'al. 2. Ainsi, plusieurs dispositions exceptionnelles sont simplifiées et réunies. Par exemple celles qui concernent le trafic de banlieue et le trafic suburbain. Elles sont induites entre autres par des modifications de la structure territoriale de la Suisse, de nouvelles offres de l'horaire et des structures d'entreprise modifiées.

La durée d'exploitation mentionnée à l'al. 2, let. a, est supérieure à 12 heures mais elle compte au plus 14 heures consécutives dans une période de 24 heures. Par exemple tous les jours de 6 à 19 heures.

Lorsque, sur une ligne, il faut le matin et le soir plus de travailleurs pour absorber le trafic que le reste du temps, il s'agit du trafic de pointe le matin et le soir mentionné à l'al. 2, let. b. Cela peut se produire par exemple en cas de courses doublées ou de cadence augmentée.

Les lignes sans cadence horaire intégrale visées à l'al. 2, let. c, sont principalement des liaisons rurales présentant des interruptions de cadence de plus d'une heure.

Le manque de personnel visé à l'al. 3, let. a, se produit lorsqu'il manque un nombre substantiel de travailleurs. Cela peut se produire en cas d'épidémie de grippe, ou de mobilisation imprévisible de l'armée ou de la protection civile en cas de crise.

Art. 16 Pauses

(Art. 7 LDT)

Les dispositions qui régissent les pauses ont été adaptées à l'évolution sociale et économique.

Al. 1

Il a été tenu compte de la tendance générale à souhaiter des pauses plus courtes.

Des pauses de 30 à 59 minutes sont considérées comme réduites. L'alinéa doit être appliqué à toutes les pauses d'un service.

Let. a: si des pauses de 45 à 59 minutes sont prévues dans le service, une consultation est nécessaire.

Let. b: si des pauses de 30 à 44 minutes sont prévues dans le service, une convention est nécessaire.

Al. 2

Les demandes mentionnées dans cet alinéa doivent être traitées prioritairement par rapport aux autres souhaits.



Référence du dossier : BAV-510.6-00004/00004/00002/00003/00004/00001

Al. 3

En cas de force majeure ou d'incidents techniques, l'art. 7 LDT ne prévoit pas la possibilité de renoncer à une pause. Si l'exploitation le requiert, la pause peut toutefois être reportée jusqu'à la fin de la phase de dérangement, puisque le temps de travail ininterrompu peut dépasser 5 heures ou 5 heures et 10 minutes.

Si la durée maximale du travail est prolongée du temps de voyage sans prestation de travail à la fin du service (art. 6 OLDLT), ce temps ne doit pas être pris en compte dans le calcul du temps de travail ininterrompu.

Al. 5

Les pauses de nuit sont éprouvantes pour les travailleurs. L'aspect de la protection de la santé doit donc prendre plus d'importance en ce qui concerne les pauses de nuit.

Let. a: cela signifie que sans la pause, un temps de travail ininterrompu de plus de 5 heures ou de 5 heures 10 minutes serait effectué.

Let. b: en plus des dispositions à respecter en ce qui concerne le local de pause (art. 30, al. 2, OLDLT en relation avec l'ordonnance 3 sur la loi sur le travail, OLT 3⁶), il y a lieu d'offrir en sus, pendant ces pauses, des places de repos (art. 33, al. 3, OLT 3), faute de quoi une bonification en temps de 100 % (art. 7, al. 3, LDT) est due à partir de la 61^e minute.

Al. 6

L'attribution de plusieurs lieux de service requiert des dispositions ad hoc relevant du droit public ou d'un contrat collectif de travail.

Art. 17 Bonification en temps pour pauses

(Art. 7, al. 3 LDT)

Les bonifications en temps pour les pauses ont été adaptées à l'évolution sociale et économique.

Al. 1

Let. a: les durées de toutes les pauses en dehors du lieu de service sont additionnées. Si la somme dépasse 60 minutes, une bonification en temps de 30 % est due à partir de la 61^e minute (art. 7, al. 3, LDT).

Let. b: les durées de toutes les pauses sont additionnées. Si la somme dépasse 60 minutes, une bonification en temps de 30 % est due à partir de la 61^e minute (art. 7, al. 3, LDT).

⁶ RS 822.113



Référence du dossier : BAV-510.6-00004/00004/00002/00003/00004/00001

Al. 2 et 3

Les bonifications en temps visées à cet article ne sont pas prises en compte dans la durée maximale du travail. La compensation doit se faire sous forme de temps libre. Un paiement en argent est exclu, car il ne tiendrait pas compte de l'aspect de la compensation due à la charge de travail accrue.

Art. 18 Tour de repos

(Art. 8 LDT)

La loi a été adaptée afin de fixer, dans l'ordonnance, à 8 heures le tour de repos minimal pour des motifs impératifs tels que des cas de force majeure ou de perturbation de l'exploitation.

Art. 19 Droit aux dimanches de repos

(Art. 10, al. 2, LDT)

Le nombre de jours fériés cantonaux possibles a été augmenté. Les jours fériés cantonaux sont les jours désignés par les cantons comme jours fériés officiels.

Si une réduction du nombre de dimanches de repos, visée à l'al. 2, a été convenue avec le travailleur, il s'agit du samedi et du dimanche de 0 heures à 24 heures. C'est la seule période qui compte comme week-end sans service.

Les dimanches et les jours fériés qui tombent sur les vacances sont ceux qui sont compris dans les 7 jours d'une semaine de vacances.

Art. 20 Attribution des jours et dimanches de repos

(Art. 10, al. 1 et 2, LDT)

Toute la disposition a été simplifiée. Elle offre davantage d'options aux travailleurs et à l'entreprise.

Art. 21 Déplacement de jours de repos

(Art. 10, al. 1, LDT)

Il n'y a pas eu en principe de modifications matérielles par rapport aux dispositions actuelles.

Art. 22 Jours de repos en cas d'absence

(Art. 10, al. 5, LDT)

Les dispositions ont été adaptées à la loi.



Référence du dossier : BAV-510.6-00004/00004/00002/00003/00004/00001

Art. 23 Jours de repos en cas de changement des rapports de service

(Art. 10, al. 5, LDT)

Les dispositions ont été adaptées à la loi.

Art. 24 Conducteurs de véhicules au sens de l'art. 11, al. 1, LDT

(Art. 11 LDT)

La disposition a été simplifiée. De même, les cas de force majeure ou d'incidents techniques sont désormais couverts.

La disposition régit le service des conducteurs de véhicules moteurs et de trolleybus au volant et le service des traminots. Il s'agit du temps pendant lequel les conducteurs doivent se concentrer sur la circulation, c'est-à-dire le temps de conduite active et le temps de stationnement aux feux tricolores ou dans les bouchons ainsi que les arrêts aux stations intermédiaires. Les temps d'attente aux stations de rebroussement jusqu'à l'heure de départ ou de remplissage du réservoir des véhicules n'en font pas partie.

Art. 25 Tableaux de service

(Art. 12 LDT)

Les dispositions relatives aux tableaux de service ont été entièrement remaniées.

Al. 1

Le lieu et le type d'activité à indiquer sont par exemple l'installation, le numéro de la ligne ou le tronçon où a lieu l'intervention. Il faut également indiquer si des tâches de pré- et de post-traitement telles que le remplissage du réservoir, le contrôle ou le nettoyage sont nécessaires. Le lieu d'activité doit également être indiqué si un tour de repos à l'extérieur a lieu après le service.

Al. 2

Les tableaux de service graphiques sont nécessaires lorsque plus de 12 heures s'écoulent entre le début de service le plus matinal et la fin du service qui se termine le plus tard.

Al. 3

La répartition des services est nécessaire pour vérifier les réductions de tour de repos possibles ou non autorisées d'après l'art. 18, al. 2. Le tableau de service doit indiquer clairement de quel service il s'agit.



Référence du dossier : BAV-510.6-00004/00004/00002/00003/00004/00001

Al. 4

La communication du projet de tableau de service signifie que les travailleurs sont consultés et qu'ils peuvent donner leur avis (art. 12, al. 2, LDT).

Al. 5

Pour la définition de la répartition autonome du temps de travail, il est renvoyé par analogie au [commentaire](#) de l'art. 73a, al. 1, let. a de l'ordonnance 1 sur la loi sur le travail (OLT 1)⁷.

Art. 26 Répartition des services

(Art. 12 LDT)

Les dispositions relatives à la répartition des services ont été entièrement remaniées.

Al. 2

La communication du projet signifie que les travailleurs sont consultés et qu'ils peuvent donner leur avis (art. 12, al. 2, LDT).

Al. 7

Les délais sont considérés comme «respectés» s'ils sont communiqués à l'avance. Il n'est pas nécessaire pour cela de conclure une convention selon l'al. 10.

Chapitre 3: Vacances

Art. 27 Droit aux vacances

(Art. 14, al. 1, LDT)

Aucune adaptation par rapport à l'ordonnance en vigueur.

Art. 28 Jouissance des vacances

(Art. 14 LDT)

La disposition a été entre autres alignée sur le code des obligations.

⁷ RS 822.111



Référence du dossier : BAV-510.6-00004/00004/00002/00003/00004/00001

Art. 29 Vacances en fonction des absences

(Art. 14, al. 4, LDT)

Une nouvelle disposition relative à l'absence durant toute une année civile a été introduite.

Chapitre 4: Protection de la santé et prévention des accidents

Art. 30

(Art. 15 LDT)

Al. 1

Les travailleurs employés uniquement pour effectuer du travail de nuit doivent passer un examen-conseil médical. Cette disposition n'est pas applicable aux autres travailleurs assujettis à la LDT.

Al. 2

Un besoin de local de pause du personnel existe d'une part dès que le personnel en émet la requête, et d'autre part automatiquement lorsqu'il n'est pas acceptable de rentrer à la maison pour la pause. En d'autres termes, dès que tous les travailleurs n'habitent pas près du lieu de service.

Chapitre 5: Dispositions exceptionnelles

Les dispositions de tout le chapitre ont été remaniées en grande partie.

Section 1: Entreprises d'automobiles

Art. 31

(Art. 10, al. 2, LDT)

Les très petites entreprises de bus ou des parties de celles-ci, ainsi que celles dont les transports ont lieu principalement le week-end (par ex. les entreprises touristiques) ont du mal à accorder suffisamment de dimanches de repos. C'est pourquoi une réduction du nombre de dimanches de repos est possible.

Section 2: Entreprises de transport à câbles

Les dispositions de toute la section ont été remaniées pour la plupart.



Référence du dossier : BAV-510.6-00004/00004/00002/00003/00004/00001

Art. 32 à 37

(Art. 7, al. 1, art. 10, al. 1 et 2, art. 21, al. 2, LDT)

Les points principaux des dispositions exceptionnelles concernant les entreprises de transport à câbles portent sur les dispositions régissant les pauses, les dimanches de repos, l'exploitation saisonnière et la préparation des pistes. Les aspects du contexte touristique et de la dépendance par rapport aux intempéries sont davantage pris en compte. Cela permet ainsi d'organiser les journées pleines et les journées creuses.

Section 3: Chemins de fer exclusivement à crémaillère

Les dispositions de toute la section ont été remaniées pour la plupart. Les chemins de fer exclusivement à crémaillère sont ceux qui, conformément à l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire OARF, ne sont pas tenus d'octroyer l'accès au réseau (art. 1, al. 3, let. a, OARF⁸).

Art. 38 à 41

(Art. 7, al. 1, art. 10, al. 1 et 2, art. 21, al. 2, LDT)

Les points principaux des dispositions exceptionnelles concernant les chemins de fer exclusivement à crémaillère portent sur les dispositions régissant les pauses et sur l'exploitation saisonnière. Les aspects du contexte touristique sont davantage pris en compte. Cela permet ainsi d'organiser les journées pleines et les journées creuses.

Section 4: Entreprises de navigation

Les dispositions de toute la section ont été remaniées pour la plupart.

Art. 42 à 46

(Art. 7, al. 1, art. 10, al. 1 et 2, art. 21, al. 2, LDT)

Les points principaux des dispositions exceptionnelles concernant les entreprises de navigation portent sur les dispositions régissant les pauses et sur l'exploitation saisonnière. Les aspects du contexte touristique et de la dépendance par rapport aux intempéries sont davantage pris en compte. Cela permet ainsi d'organiser les journées pleines et les journées creuses.

⁸ RS 742.122



Référence du dossier : BAV-510.6-00004/00004/00002/00003/00004/00001

Art. 45

On entend par six mois consécutifs au maximum par exemple une période du 1^{er} avril au 30 septembre ou celle du 16 avril au 15 octobre.

Section 5: Services de restauration réguliers dans les trains

Les dispositions exceptionnelles concernant les services de restauration réguliers dans les trains, tels que par exemple les voitures-restaurants et les minibars, visent à permettre l'organisation des horaires du personnel, plus complexes que ceux d'un établissement de gastronomie stationnaire.

Art. 47 à 49

(Art. 10, al. 2 et art. 21, al. 2, LDT)

Les dispositions actuelles n'ont subi que de très légères adaptations.

Section 6: Compagnies de voitures-lits et de voitures-couchettes

Art. 50

(Art. 21, al. 2, LDT)

À la suite de la suppression presque intégrale de toutes les liaisons par train de nuit, il n'est plus nécessaire de prévoir des dispositions exceptionnelles.

Section 7: Services de construction

Les dispositions de toute la section ont été remaniées pour la plupart.

Art. 51 à 55

(Art. 8, al. 2, art. 10, al. 2 et art. 21, al. 2, LDT)

L'organisation du travail des services de construction a beaucoup changé. En effet, les fenêtres de maintenance de nuit se sont réduites, et la tendance est aux fermetures totales de tronçons, ce qui permet de travailler plus efficacement.

Art. 54

La compensation doit normalement avoir lieu dans les trois jours ouvrables (art. 5, al. 3, LDT). Cette règle s'applique également aux services de construction en cas de dépassement inférieur ou égal à



Référence du dossier : BAV-510.6-00004/00004/00002/00003/00004/00001

2 heures. Si le service de construction doit ordonner un dépassement de plus de 2 heures, la compensation obligatoire peut se faire sur sept jours ouvrables au lieu de trois.

Art. 55

La disposition d'exception est applicable au tunnel de base du Loetschberg, au tunnel de base du Saint-Gothard et au tunnel de base du Ceneri.

Section 8: Ateliers de construction et d'entretien de véhicules

La section a été remaniée.

Art. 56

(Art. 21, al. 2, LDT)

La disposition permet de gérer une forte charge temporaire de travail dans les ateliers.

Section 9: Centres d'intervention et de coordination en cas de perturbations de l'exploitation

Les dispositions actuelles n'ont subi que de très légères adaptations.

Art. 57

(Art. 21, al. 2, LDT)

Cette disposition prévue à l'origine pour les sections d'extinction et de sauvetage peut désormais s'appliquer aussi à d'autres services d'un centre d'intervention.

Section 10: Manifestations sportives et grandes manifestations

Afin de garantir la sécurité lors de grandes manifestations sportives ou culturelles, il faut avoir recours à des spécialistes. Leurs voyages aller et retour sont parfois longs mais indispensables.

Art. 58 et 59

(Art. 4, al. 4, art. 7, al. 1, art. 21, al. 2 LDT)

L'art. 58 se base sur une disposition actuelle et n'a subi que de légères adaptations. L'art. 59 est nouveau.



Référence du dossier : BAV-510.6-00004/00004/00002/00003/00004/00001

Section 11: Communication des exceptions autorisées par l'OFT

Art. 60

(Art. 21 LDT)

Si l'OFT autorise des dispositions exceptionnelles supplémentaires qui ne figurent pas dans l'ordonnance, l'entreprise doit les communiquer aux travailleurs.

Chapitre 6: Commission fédérale de la loi sur la durée du travail

Art. 61

(Art. 22 LDT)

Depuis la réforme des chemins de fer 1 de 1999 et la réforme des PTT de 1998, les relations juridiques des CFF, de la Poste et des autres entreprises de transport concessionnaires ont été nivelées progressivement. L'alignement est proposé ici à des fins d'égalité de traitement : les CFF et la Poste ne doivent pas obligatoirement désigner chacun une représentation pour la Commission. La composition équilibrée de la Commission reste garantie par l'art. 57^e de la loi fédérale du 21 mars 1997 sur l'organisation du gouvernement et de l'administration (LOGA)⁹.

Chapitre 7: Dispositions finales

Art. 62 Surveillance et exécution

(Art. 18, 19 et 20 LDT)

Art. 63 Abrogation d'un autre acte

L'ordonnance en vigueur est abrogée et remplacée par le présent projet d'ordonnance.

Art. 64 Entrée en vigueur

La date d'entrée en vigueur est fixée de manière qu'il reste suffisamment de temps à l'entreprise pour le changement.

⁹ RS 172.010



Référence du dossier : BAV-510.6-00004/00004/00002/00003/00004/00001

4. Entrée en vigueur

L'entrée en vigueur est prévue à temps pour le changement d'horaire du 9 décembre 2018. La loi partiellement révisée entrera en vigueur en même temps (FF **2016** 4819).