



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

OFT, août 2018

Révision totale de l'ordonnance relative à la loi sur la durée du travail (OLDT)

Rapport de consultation

(29 septembre 2017 – 15 janvier 2018)

Table des matières

1 Contexte	3
1.1 Motif de la révision totale	3
1.2 Exécution de la consultation	4
2 Évaluation des prises de position	4
2.1 Généralités	4
2.2 Résumé	4
2.3 Cantons	5
2.4 Partis politiques	5
2.5 Associations faïtières	6
2.6 Autres milieux intéressés	6
2.7 Prises de position sur la mise en œuvre	7
3 Prises de position sur différentes modifications	8
3.1 1. Services accessoires, service d'exploitation et service administratif, travailleurs	8
3.2 2. Temps de travail et de repos	9
3.3 3. Vacances	11
3.4 4. Protection de la santé et prévention des accidents	11
3.5 5. Dispositions exceptionnelles	12
3.6 6. Commission fédérale de la LDT	12
3.7 7. Dispositions finales	13
4 Annexe	13
4.1 Liste des destinataires	13
4.1.1 Gouvernements cantonaux	13
4.1.2 Partis politiques représentés à l'Assemblée nationale	14
4.1.3 Associations faïtières suisses des communes, de villes et des régions de montagne ..	14
4.1.4 Associations faïtières suisses de l'économie	15
4.1.5 Autres milieux intéressés	15
4.1.6 Autres milieux intéressés (réponses spontanées)	21

1 Contexte

1.1 Motif de la révision totale

La loi sur la durée du travail (LDT)¹ a été modifiée. L'objectif de cette révision partielle était d'adapter les bases juridiques à l'évolution économique et sociale ainsi qu'aux besoins actuels des intervenants des transports publics. Les deux Chambres ont passé au vote final sur la LDT modifiée le 17 juin 2016 et ont adopté à l'unanimité le texte final.

Lors de sa séance du 26 mai 2017, le Conseil fédéral a décidé de mettre en vigueur les modifications des dispositions relatives au personnel administratif avec effet au 1^{er} janvier 2018. Depuis lors, ledit personnel n'est plus assujéti à la LDT mais à la loi sur le travail (LTr)². Le passage du champ d'application de la LDT à celui de la LTr entraîne un report de compétences : le personnel administratif n'est plus du ressort du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) et de l'Office fédéral des transports (OFT), mais du Département fédéral de l'économie, de la formation et de la recherche (DEFR) et du Secrétariat d'Etat à l'économie (seco) ainsi que des cantons.

Du fait de la révision de la LDT, il y a également lieu de réviser l'ordonnance relative à la LDT (OLDT)³. Les modifications qui s'imposent sont toutefois si nombreuses et importantes que l'OLDT a été soumise à une révision totale. Les principes du présent projet ont été élaborés au sein d'une commission tripartite ad hoc, composée de quatre représentants des entreprises, de quatre représentants des travailleurs ainsi que d'une délégation de l'OFT. La Commission extraparlamentaire LDT, à composition paritaire, a reconnu la nécessité d'agir et recommande à l'unanimité de modifier l'OLDT conformément au présent projet. L'OLDT devrait entrer en vigueur en même temps que les dispositions de la LDT révisée qui ne sont pas encore en vigueur, soit en décembre 2018 (au changement d'horaire).

Principaux points de la révision :

Adaptations à la LDT révisée

La LDT n'est plus applicable aux services administratifs. De plus, elle contient désormais des dispositions relatives au service de piquet et aux jours de compensation. Quant à la réglementation des pauses, elle exige des dispositions d'exécution au niveau de l'ordonnance.

La LDT a aussi subi des modifications terminologiques, comme par exemple l'introduction de l'expression « temps de repos ».

Adaptation à l'évolution sociale et économique

Aujourd'hui, il n'est pas rare que le lieu de travail et le lieu de résidence soient différents, de sorte qu'il est devenu normal de se restaurer hors du domicile. Aussi bien l'offre de restauration que les horaires d'ouverture des magasins ont changé au fil des ans. Cet état de fait a été pris en compte, par exemple, dans les dispositions sur les pauses.

Il s'agit aussi de prendre en considération les nouvelles situations familiales. Ce point touche, entre autres, les dispositions sur les dimanches de repos.

Dans toute l'ordonnance, les dispositions sur les temps de travail et de repos ont été assouplies afin de tenir compte de l'évolution des besoins sociaux, et la protection des travailleurs a été prise en considération. Ainsi, les bases de conditions de travail modernes sont jetées.

D'autres adaptations

L'OLDT a été soumise à des adaptations terminologiques dans l'optique de l'égalité des sexes ainsi que des nouvelles formes de vie telles que le concubinage et le partenariat enregistré ; les dispositions ont aussi été restructurées de façon logique.

¹ Loi du 8 octobre 1971 sur la durée du travail ; RS 822.21

² Loi du 13 mars 1964 sur le travail ; RS 822.11

³ Ordonnance du 26 janvier 1972 relative à la loi sur la durée du travail ; RS 822.211

Par ailleurs, les formes de participation entre les travailleurs et les entreprises ont été harmonisées.

1.2 Exécution de la consultation

Le Conseil fédéral a ouvert la consultation le 29 septembre 2017. Les milieux intéressés ont pu prendre position jusqu'au 15 janvier 2018 sur le projet de révision totale de l'OLDT.

227 destinataires ont été invités directement à se prononcer. Parmi ceux-ci, 69 ont répondu. Les réponses spontanées sont au nombre de 9.

Parmi les autres milieux intéressés figuraient principalement des entreprises de transport concessionnaires, différentes associations du secteur des transports publics et des syndicats comptant des membres du même secteur.

	Milieux invités	Réponses reçues		
		Invités	spontanées	Total
Gouvernements cantonaux Art. 4, al. 2, let. a, LCo	27	25	-	25
Partis politiques Art. 4, al. 2, let. b, LCo	13	2	-	2
Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne Art. 4, al. 2, let. c, LCo	3	3	-	3
Associations faîtières de l'économie Art. 4, al. 2, let. d, LCo	8	3	-	3
Autres milieux intéressés Art. 4, al. 2, let. e, LCo	176	36	9	45
Total	227	69	9	78

2 Évaluation des prises de position

2.1 Généralités

Vu le nombre de prises de position, il n'est pas possible de reproduire chaque proposition et motivation. Par souci de clarté, le présent rapport se concentre sur les principaux points critiqués concernant les différentes dispositions du projet du Conseil fédéral. Pour plus de détails, il est renvoyé aux prises de position, qui sont toutes accessibles au public.

2.2 Résumé

En principe, le projet a trouvé le soutien de la majorité des participants à la consultation. Personne n'a contesté qu'une révision totale de l'OLDT s'impose. Le thème principal qui a suscité des discussions est l'applicabilité de la LDT au personnel occupé dans une entreprise pour le compte d'un tiers (personnel dont les services sont loués).

La réglementation selon laquelle les travailleurs loués qui fournissent leurs services dans une entreprise conformément à l'art. 1 LDT doivent être assujettis à la LDT est controversée (art. 3, al. 1, let. b, OLDLT).

2.3 Cantons

En principe, les cantons voient le projet d'un œil favorable et approuvent les modifications. Les dispositions en vigueur sont dépassées et ne répondent plus aux nouvelles conditions sociales ni aux exigences d'un employeur moderne. La flexibilisation proposée des dispositions relatives au temps de travail et de repos répond à l'évolution des besoins sociaux tout en tenant compte de la protection des travailleurs.

Le canton TG considère que le fait qu'il existe encore et toujours des réglementations hétérogènes d'assujettissement des entreprises de construction de voies à la LDT constitue une lacune majeure. Il est donc plus judicieux de ne pas soumettre du tout ces entreprises à la LDT.

Les cantons BL et GL proposent de modifier l'art. 3, al. 1, let. b, de l'OLDLT et d'excepter la construction de voies du champ d'application de la LDT, car la situation juridique est confuse. Lors des contrôles des entreprises de construction de voies, les autorités d'exécution cantonales se demandent régulièrement si les constructeurs de voies engagés auprès d'une entreprise de transport public sont soumis à la LDT ou à la LTr.

Les cantons SZ et OW déplorent que l'OLDLT révisée ne tienne pas suffisamment compte de la problématique précitée. C'est pourquoi ils demandent que ce point soit clarifié pour les autorités d'exécution. Le canton ZH souligne également que la situation actuelle, avec deux bases légales (LTr et LDT), est insatisfaisante tant pour les entreprises de construction de voies que pour les services d'exécution.

Les cantons BL, SZ, SO, VS, OW et GL approuvent notamment l'assujettissement des services de sauvetage sur pistes ainsi que des services chargés de la préparation, de l'entretien, de la surveillance et de l'exploitation des installations sportives touristiques (art. 1, let. d, OLDLT).

Le canton BL estime que la flexibilisation maximale visée a été atteinte au détriment, sur certains points, de la protection des travailleurs.

Selon le canton LU, la pratique d'application de la LTr montre que la différenciation en vue de dispositions exceptionnelles suscite souvent des discussions laborieuses. Il faut donc préciser les détails en rapport avec l'ordonnance dans des guides et/ou par d'autres moyens.

Le canton AR mentionne les difficultés à délimiter les compétences en matière d'exécution (services d'exploitation et d'administration). C'est pourquoi il propose de concrétiser l'exécution dans une instruction. Il n'appartient pas aux cantons de définir l'appartenance au service d'exploitation ou au service administratif au sein des différentes entreprises.

2.4 Partis politiques

Le CSPO approuve en grande partie le projet d'ordonnance. Il considère que l'égalité de tous les employés des transports publics est importante. C'est pourquoi l'égalité doit aussi être assurée en ce qui concerne les vacances et le congé de paternité.

Le PSS approuve le projet de révision. Il insiste sur le fait que l'implication de la branche et des partenaires sociaux via la Commission extraparlamentaire LDT doit être assurée complètement et dès le début, à l'avenir également, lors de l'adaptation des actes normatifs, comme cela été le cas de manière exemplaire lors de la révision actuelle.

2.5 Associations faîtières

La SSV approuve le projet car il représente un compromis pragmatique élaboré par les partenaires sociaux. La révision de l'ordonnance tient compte de la flexibilisation demandée par les entreprises de transport en matière de prescriptions du droit du travail et, simultanément, prend en considération les intérêts des travailleurs ainsi que la protection de la santé et la sécurité d'exploitation.

Le SAB approuve la révision de l'ordonnance. Il considère d'un œil particulièrement favorable les dispositions exceptionnelles destinées aux petites entreprises automobiles, aux entreprises de transport à câbles, aux chemins de fer à crémaillère et aux entreprises de navigation. Ces dispositions correspondent aux exigences spécifiques des entreprises de transport dans les régions touristiques.

L'USAM rejette les modifications proposées. Elle motive son avis en se basant sur l'art. 3, al. 1, OLDLT, qui étend le champ d'application aux travailleurs d'une entreprise de transport concessionnaire dont les services sont loués. Assujettir ces travailleurs à la LDT n'apporte pas davantage de sécurité mais génère une interface de plus entre la LDT et la LTr. La LDT et l'OLDLT font passer le CCT pour les constructeurs de voie et les dispositions de la LTr à l'arrière-plan. Il n'est pas praticable d'appliquer simultanément ou parallèlement différentes bases légales dans l'exploitation quotidienne. Cette réglementation crée une insécurité du droit non seulement pour les travailleurs et les employeurs, mais aussi pour les instances de contrôle.

La FSA rejette l'extension du champ d'application de la LDT aux travailleurs employés par des tiers dont les services sont loués à des entreprises concessionnaires conformément à l'art. 3, al. 1, OLDLT. Elle est d'avis que cette extension est matériellement inadmissible. De plus, du point de vue de l'exploitation, il n'est pas praticable de soumettre une partie de la main-d'œuvre, voire certains travailleurs, à la LDT en fonction des mandats et donc de manière temporaire.

2.6 Autres milieux intéressés

L'UTP, les RMS, la FER, le CP et RAILplus approuvent la révision. La FER soutient la modernisation et la flexibilisation qu'offre l'ordonnance révisée. Transfair et le SSP approuvent en principe la révision totale de l'OLDLT. Le VSLF reconnaît la nécessité d'adapter l'OLDLT à la LDT révisée ainsi qu'à l'évolution sociale et économique. Le SEV approuve également la révision.

La LITRA renonce à une prise de position propre et souscrit intégralement à celle de l'UTP.

L'AIPT se félicite en particulier du fait que les services de sauvetage sur pistes et les services chargés de la préparation, de l'entretien, de la surveillance et de l'exploitation des installations de sport touristiques soient assujettis à l'OLDLT.

L'ASTAG et BUS CH approuvent l'objectif de flexibilisation des temps de service, de repos et de pause. Cette flexibilisation permet aux entreprises de s'adapter à l'évolution des besoins dans le monde du travail. En ce qui concerne les prestations sur demande sur les lignes soumises à concession, et aux heures creuses sur les lignes soumises à autorisation cantonale (« taxis sur appel » etc.), ils plaident avec insistance en faveur de la possibilité de continuer à admettre que le personnel concerné soit soumis à l'OTR 1.

Plusieurs entreprises de transport public (TPC, STI, VBZ, CFF, tl, CJ, zb, transN, BLS, PAG, AAGL, BLT, Turbo, SOB, tpf) ont présenté leur propre prise de position. Ils approuvent en principe les modifications proposées. Turbo considère que les modifications sont équilibrées dans l'ensemble. La révision totale entraîne davantage de souplesse des dispositions sur le temps de travail et de repos, sans diluer la protection des travailleurs. L'entreprise est très positive à l'égard de la nouvelle réglementation des pauses, de l'extension de la durée maximale du travail et des différentes précisions et simplifications. La SOB estime que l'OLDLT est désormais formulée de manière plus moderne, plus précise et plus claire, ce qui réduit la marge d'interprétation.

FHM critique le fait que les modifications ne permettent plus le même déroulement des services actuels, ou plutôt le même déroulement de la répartition des services.

Coop approuve la révision de l'OLDT et considère que les adaptations sont autant de chances pour les entreprises ferroviaires. Coop estime toutefois que la révision de la LDT aurait pu être plus ambitieuse et de plus grande portée. Le secteur ferroviaire suisse devrait abandonner les modèles dépassés afin de rester compétitif et innovant.

La VSG, la VSBTU, Infra Suisse et la SSE rejettent fermement l'art. 3, al. 1, OLDLT. Ils critiquent notamment l'extension du champ d'application de la LDT aux travailleurs dont les services sont loués à une entreprise de transport concessionnaire (art. 2, al. 1, LDT en relation avec l'art. 3, al. 1, OLDLT). La nouvelle réglementation prévoit des normes juridiques différentes pour les travailleurs d'une même entreprise, selon qu'ils exercent leur activité dans le cadre de la location de services ou non. Il en résulte une inégalité de traitement des travailleurs. L'extension du champ d'application de l'OLDLT conduit à des obstacles administratifs insurmontables et à une grande insécurité du droit. Par ailleurs, la modification de l'OLDLT mine des dispositions essentielles, contraignantes de manière générale, du CCT pour les constructeurs de voies et menace concrètement l'existence de ce CCT.

La CPS voies ferrées critique elle aussi l'extension du champ d'application de la LDT aux travailleurs employés par des tiers et dont les services sont loués à des entreprises concessionnaires. Si l'art. 3, al. 1, let. b, OLDLT n'est pas supprimé, il faut au moins le préciser de sorte qu'il ne soit pas applicable aux travailleurs des entreprises privées de construction des voies. L'AIPPT propose également d'accepter de manière générale la construction de voies du champ d'application de la LDT.

2.7 Prises de position sur la mise en œuvre

L'AIPPT souligne que les autorités cantonales de contrôle se demandent régulièrement si les constructeurs de voies engagés auprès d'une entreprise de transport public sont soumis à la LDT ou à la LTr. La situation juridique est confuse, raison pour laquelle l'AIPPT demande qu'elle soit clarifiée, car il s'agit d'un point important pour les organes chargés de l'exécution.

En ce qui concerne l'extension du champ d'application de la LDT aux employés de tiers dont les services sont loués à des entreprises concessionnaires, la VSBTU et la CPS abordent la problématique du contrôle par les autorités de surveillance et d'exécution. Les contrôles portent sur des travailleurs individuels. Or si du fait de l'art. 3, al. 1, let. b, du projet d'OLDLT, ces travailleurs sont assujettis tantôt à la LTr, tantôt à la LDT, les contrôles sont rendus impossibles.

La SSE et Infra Suisse expliquent qu'en principe, les dispositions du CCT pour les constructeurs de voie sont valables pour les entreprises, parties d'entreprises et leurs travailleurs régis par ce CCT. L'extension du champ d'application de la LDT aux entreprises ou aux parties d'entreprises et aux travailleurs, notamment d'entreprises de voie ferrées, dont les travailleurs sont régulièrement loués à des entreprises concessionnaires conformément à l'art. 1 LDT, crée une immense insécurité juridique. Celle-ci concerne également les instances de contrôle car il ne sera pratiquement pas possible de séparer clairement les compétences.

Le canton GL souligne que la délimitation de la construction des voies est une source récurrente de discussions et d'incertitudes lors de la mise en œuvre. Le canton BL indique aussi que les autorités cantonales de contrôle se demandent régulièrement, lors de contrôles d'entreprises, si les constructeurs de voies engagés auprès d'une entreprise de transport public sont soumis à la LDT ou à la LTr. Les cantons SZ et OW critiquent le fait que l'OLDLT révisée ne tient pas suffisamment compte de la problématique liée à la subordination de la construction de voies à la LTr ou à la LDT. Ils demandent par conséquent que ce point soit clarifié pour les autorités de contrôle.

Dans le contexte de la différenciation en vue de dispositions exceptionnelles, le canton LU demande que les détails soient précisés dans un guide.

Le canton AR tient à souligner les difficultés qui peuvent survenir dans la délimitation des compétences entre les services d'exploitation et d'administration. Les services administratifs sont entièrement assujettis à la LTr depuis le 1^{er} janvier 2018. Le canton AR propose de concrétiser l'exécution dans une instruction. Le canton LU demande, à titre d'aide à la mise en œuvre, une communication claire aux entreprises quant à la délimitation du personnel d'exploitation et du personnel administratif.

3 Prises de position sur différentes modifications

3.1 1. Services accessoires, service d'exploitation et service administratif, travailleurs

Art. 1, al. 1, let. c

CarPostal Suisse estime que la modification peut entraîner une inégalité de traitement sur le marché pour les transports d'écoliers et pour les bus locaux, mais renonce à exiger une correction. BUS CH, l'ASTAG et le canton GR demandent que les prestations de transport fournies aux heures creuses et sur demande puissent être assujetties à l'OTR 1. Le PSS approuve la modification.

Art. 1, al. 1, let. d

L'AIPT, le PSS et 6 cantons (VS, OW, SO, SZ, GL, BL) approuvent le fait que les services de sauvetage sur pistes et le personnel des installations sportives touristiques soient clairement assujettis à l'OLDT.

Art. 2, al. 2

Le canton AI souhaite que les supérieurs directs des unités du service d'exploitation soient également attribués au service d'exploitation. Le canton NE considère que la définition du service d'exploitation en général est floue.

Art. 2, al. 2, let. a

La SOB demande une formulation plus précise.

Art. 2, al. 2, let. e

Les tpf demandent une formulation plus précise.

Art. 2, al. 2, let. g

Le canton TG souhaite que la disposition soit formulée de manière à exclure la construction de voies.

Art. 2, al. 2, let. h

Elvetino, la SOB, le SEV, la SSP et transfair attirent l'attention sur le fait que la formulation n'inclut pas toutes les unités de service envisageables.

Art. 3, al. 1, let. a

Les tpf trouvent que le texte proposé est difficilement compréhensible.

Art. 3, al. 1, let. b

Le PSS approuve la disposition. L'AIPT et 6 cantons (GL, SZ, TG, BL, OW, ZH) attirent l'attention sur la situation juridique confuse et sur les problèmes de délimitation. Ils demandent une clarification ou une adaptation. La SSE, la VSG, Infra Suisse, la SPK, l'USAM, l'Union patronale suisse et la VSBTU demandent que la disposition soit supprimée.

Art. 3, al. 2, let. b

BUS CH et l'ASTAG soulignent que cette disposition pourrait générer des frais administratifs pour les entreprises. Ils approuvent la modification au profit de la transparence et de la sécurité.

Art. 4, al. 2, let. a

Les tpf souhaitent un complément pour le cas où un jour sans travail suit le tour de service.

Art. 4, al. 2, let. b

La SSE, la SSP et transfair considèrent que l'énumération est lacunaire et proposent une adaptation.

3.2 2. Temps de travail et de repos

Art. 5

BUS CH et l'ASTAG estime que cette disposition reflète la pratique courante. Différentes prises de position relèvent des erreurs de traduction dans la version française de l'acte.

Art. 6, al. 1

L'AIPT et le canton BL n'approuvent pas l'extension de la durée maximale du travail. L'AIPT et les cantons BL, OW et SZ attirent l'attention sur les problèmes de mise en œuvre. Le canton TG estime que la formulation n'est pas claire. Les tpf souhaitent que la durée maximale du travail soit également étendue au temps de voyage précédant le tour de service.

Art. 6, al. 2

Le VSLF souhaite que le tour de repos dure au moins 12 heures au lieu de 11. Le PSS attache de l'importance au fait que le tour de repos d'une durée de 11 heures soit strictement respecté. Le canton TG estime qu'il n'est pas possible de contrôler l'application de la disposition.

Art. 6, al. 3

Les tpf demandent un alinéa supplémentaire qui permettrait des durées de travail ininterrompu plus longues en rapport avec le temps de voyage sans prestation de travail à la fin du tour de service.

Art. 8, al. 3

L'AIPT et les cantons BL et SZ souhaitent que cette disposition ne puisse faire l'objet que d'une convention écrite. Le VSLF souhaite n'admettre une réduction d'un jour de compensation que moyennant une convention directe entre le travailleur et l'entreprise. Les tpf, les tl et les STI estiment que la durée d'un jour de compensation doit pouvoir être réduite à 19 heures.

Art. 8, al. 4

Le PSS estime qu'il faut appliquer la semaine de cinq jours de manière aussi systématique que possible.

Art. 9, al. 2

14 prises de position demandent une adaptation de la formulation.

Art. 10, al. 5

Le canton ZG souhaite une formulation plus moderne qui inclue d'autres obligations partenariales en sus des obligations familiales.

Art. 10, 11, 12 et 13

BUS CH et l'ASTAG approuvent les précisions dans le domaine du service de piquet. Plusieurs propositions de correction du texte français ont été envoyées.

Art. 14, al. 1

L'AIPT et les cantons SZ et BL souhaitent que la compensation puisse être étendue à un mois supplémentaire au plus. Le PSS attache aussi de l'importance à ce que les heures supplémentaires soient compensées assez rapidement. La FER demande que la compensation se fasse dans les 12 mois. BUS CH et l'ASTAG approuvent la possibilité d'un décompte mensuel des heures supplémentaires.

Art. 14, al. 3

L'AIPT et les cantons SZ et BL estiment que le terme de « faible dépassement » est flou. Le canton ZG propose de remplacer ce terme par une valeur maximale de 30 minutes.

Art. 15, al. 2

FHM considère que la modification ne concerne aucun des points principaux de la révision et qu'elle représente un durcissement qui entraîne des contraintes supplémentaires pour le personnel. Elle souhaite que la réglementation actuelle soit appliquée. BUS CH et l'ASTAG approuvent les modifications prévues.

Art. 15, al. 3

Selon la RPC, le congé de maternité doit également faire partie des motifs permettant de prolonger les tours de service.

Art. 16

La SOB souhaite de manière générale une meilleure définition des éléments inclus dans le « temps de pause », comme par exemple les trajets pour se rendre au lieu de travail et en revenir. BUS CH, l'ASTAG et le canton TG approuvent les modifications prévues concernant les pauses. Les STI considèrent que les modifications proposées sont trop compliquées et qu'elles n'entraînent pas d'avantages pour le personnel roulant.

Art. 16, al. 3

La FER et les tpf souhaitent que les incidents techniques d'une autre entreprise comptent également parmi les motifs permettant de dépasser la durée du travail ininterrompu.

Art. 16, al. 5

Le PSS approuve le fait que la protection de la santé soit renforcée en ce qui concerne les pauses et le travail de nuit. Le VSLF attire l'attention sur le fait qu'il incombe à l'OFT de vérifier le respect des dispositions sur les locaux de pause.

Art. 16, al. 6

La SOB critique la motivation peu claire permettant à une entreprise utilisant un CCT d'attribuer plusieurs lieux de service. Il manque également une définition géographique. Le VSLF rejette la disposition, considérant que la flexibilisation avec l'attribution de plusieurs lieux de service va trop loin. L'aspect de la protection de la santé n'est pas suffisamment pris en compte. Les STI souhaitent qu'un règlement d'exploitation suffise pour attribuer plusieurs lieux de service.

Art. 17

BUS CH et l'ASTAG considèrent la bonification en temps comme très généreuse, mais l'approuvent, tout comme le canton TG et les TPC. Le VSLF rejette la disposition. La modification est uniquement motivée par des raisons économiques et la protection de la santé n'est pas assez prise en considération.

Art. 18

BUS CH et l'ASTAG approuvent les modifications proposées.

Art. 18, al. 2

Selon la RPC, le congé de maternité doit également faire partie des motifs permettant de réduire les tours de repos.

Art. 19, al. 1

L'AIPT et les cantons BL, SZ et VS proposent d'harmoniser la définition des jours fériés avec celle de l'art. 20a, al. 1, LTr. La FER approuve la nouvelle adaptation du nombre de jours fériés cantonaux possibles.

Art. 19, al. 2

Les STI estiment qu'il faut pouvoir déroger à l'obligation d'attribuer un week-end sans service par mois civil.

Art. 20

Les tpf demandent une disposition supplémentaire qui réglemente les jours de repos en lien avec les vacances. BUS CH et l'ASTAG ont reconnu la simplification de la disposition. Il faudra examiner après l'entrée en vigueur s'il s'agit d'un allègement administratif.

Art. 23, al. 4

Le canton ZG souhaite que le texte soit complété par une définition plus claire des retenues sur le salaire.

Art. 24

BUS CH et l'ASTAG approuvent la nette simplification de la disposition.

Art. 25

BUS CH et l'ASTAG rejettent l'article dans ce degré de détail.

Art. 25, al. 4

Le canton ZG souhaite insérer que le but de la communication du tableau de service est la prise de position des travailleurs. FHM constate une certaine perte de souplesse du fait que les tableaux de service soient communiqués plus tôt, mais l'adaptation est compréhensible du point de vue des travailleurs.

Art. 26

BUS CH et l'ASTAG se demandent s'il est opportun de fixer la répartition des services à l'année. La FHM souligne que les modifications peuvent entraîner des frais administratifs.

Art. 26, al. 2

Le canton ZG souhaite insérer que le but de la communication du tableau de service est la prise de position des travailleurs.

Art. 26, al. 5

La FHM et la SOB souhaitent qu'il puisse être convenu non seulement avec les différents travailleurs, mais aussi avec leur représentant, de renoncer à répartir les services à l'année.

Art. 26, al. 6

La FHM et la SOB exigent une précision de cette disposition. Il faut que le « type de service » soit défini plus clairement.

Art. 26, al. 9

Le SEV, la SSP et transfair souhaitent que cette disposition soit complétée. Il doit être possible de renoncer à l'alternance des services.

3.3 3. Vacances

Art. 27

Le CSPO demande que le droit aux vacances soit harmonisé avec celui des CFF, donc augmenté, et qu'un congé de paternité soit prévu.

Art. 29, al. 2

Les associations UTP et RMS approuvent la nouvelle disposition concernant le droit aux vacances en cas d'absence durant une année entière.

3.4 4. Protection de la santé et prévention des accidents

Art. 30, al. 1

Plusieurs prises de position critiquent la disposition proposée. Elles suggèrent de conserver la disposition actuelle, d'autres approuvent la nouvelle disposition, d'autres encore recommandent une harmonisation encore plus poussée avec la LTr.

Art. 30, al. 3

L'AIPT et les cantons VS, GE et BL approuvent l'adaptation de la disposition.

3.5 5. Dispositions exceptionnelles

Art. 31

BUS CH et l'ASTAG approuvent la possibilité de réduire le nombre de dimanches de repos dans les petites entreprises de bus.

Art. 34, al. 1

La FER considère que le congé de maternité doit également être un motif permettant de réduire le nombre de jours de repos.

Plusieurs prises de position demandent soit de remplacer la notion de justification soit de la supprimer.

Art. 35, let. b

Plusieurs prises de position demandent que la moyenne du tour de repos ne doive pas être compensée dans les deux jours de travail suivants.

Art. 39

La FER considère que le congé de maternité doit également être un motif permettant de réduire le nombre de jours de repos.

Art. 40, let. b

Plusieurs prises de position exigent que la moyenne du tour de repos ne doive pas être compensée dans les deux jours de travail suivants.

Art. 44

La FER considère que le congé de maternité doit également être un motif permettant de réduire le nombre de jours de repos.

Plusieurs prises de position demandent soit de remplacer la notion de justification soit de la supprimer.

Art. 45, let. b

Plusieurs prises de position exigent que la moyenne du tour de repos ne doive pas être compensée dans les deux jours de travail suivants.

Art. 53, al. 1

Le SEV, la SSP et transfair demandent une clarification quant au début de la période au cours de laquelle il est permis de travailler plus longtemps.

Art. 56, al. 1

Le SEV, la SSP et transfair demandent une clarification quant au début de la période au cours de laquelle il est permis de travailler plus longtemps.

Art. 60

Le canton ZG demande un complément qui engage l'entreprise à communiquer immédiatement les exceptions autorisées.

3.6 6. Commission fédérale de la LDT

Art. 61

Le PSS souligne que l'équilibre de la commission doit rester un paramètre important, comme le prévoit le projet d'ordonnance.

3.7 7. Dispositions finales

Art. 64

Plusieurs prises de position approuvent le moment prévu de l'entrée en vigueur au changement d'horaire, à savoir le 9 décembre 2018. Ce délai relativement bref lance quelques défis aux entreprises de transport. Il faut que la rédaction de l'acte avance rapidement.

Les associations UTP et RMS aimeraient qu'il soit possible de mettre l'OLDT en vigueur pour le début de la saison (novembre 2018).

4 Annexe

4.1 Liste des destinataires

Les désignations utilisées dans le présent rapport figurent dans la colonne « Abréviation ».

4.1.1 Gouvernements cantonaux

Expéditeur	Abréviation	Réponse
Canton de Fribourg	FR	Oui
Canton de Genève	GE	Oui
Canton de Neuchâtel	NE	Oui
Canton de Vaud	VD	Non
Canton du Jura	JU	Non
Canton du Valais	VS	Oui
Cantone di Ticino	TI	Oui
Kanton Aargau	AG	Oui
Kanton Appenzell Ausserrhoden	AR	Oui
Kanton Appenzell Innerrhoden	AI	Oui
Kanton Basel-Landschaft	BL	Oui
Kanton Basel-Stadt	BS	Oui
Kanton Bern	BE	Oui
Kanton Glarus	GL	Oui
Kanton Graubünden	GR	Oui
Kanton Luzern	LU	Oui
Kanton Nidwalden	NW	Oui
Kanton Obwalden	OW	Oui
Kanton Schaffhausen	SH	Oui
Kanton Schwyz	SZ	Oui
Kanton Solothurn	SO	Oui
Kanton St. Gallen	SG	Oui
Kanton Thurgau	TG	Oui
Kanton Uri	UR	Oui

Expéditeur	Abréviation	Réponse
Kanton Zug	ZG	Oui
Kanton Zürich	ZH	Oui
Konferenz der Kantonsregierungen (KdK) Conférence des gouvernements cantonaux (CdC) Conferenza dei Governi cantonali (CdC)	KdK	Oui

4.1.2 Partis politiques représentés à l'Assemblée nationale

Expéditeur	Abréviation	Réponse
Bürgerlich-Demokratische Partei BDP Parti bourgeois-démocratique PBD Partito borghese democratico PBD		Non
Christlichdemokratische Volkspartei CVP Parti démocrate-chrétien PDC Partito popolare democratico PPD		Non
Christlich-soziale Partei Obwalden csp-ow		Non
Christlichsoziale Volkspartei Oberwallis CSPO	CSPO	Oui
Evangelische Volkspartei der Schweiz EVP Parti évangélique suisse PEV Partito evangelico svizzero PEV		Non
FDP. Die Liberalen PLR. Les Libéraux-Radicaux PLR.I Liberali Radicali		Non
Grüne Partei der Schweiz GPS Parti écologiste suisse PES Partito ecologista svizzero PES		Non
Grünliberale Partei glp Parti vert'libéral pvl		Non
Lega dei Ticinesi (Lega)		Non
Mouvement Citoyens Genevois (MCG)		Non
Partei der Arbeit PDA Parti suisse du travail PST		Non
Schweizerische Volkspartei SVP Union Démocratique du Centre UDC Unione Democratica di Centro UDC		Non
Sozialdemokratische Partei der Schweiz SPS Parti socialiste suisse PSS Partito socialista svizzero PSS	PSS	Oui

4.1.3 Associations faitières suisses des communes, de villes et des régions de montagne

Expéditeur	Abréviation	Réponse
Association des communes suisses		Oui
Groupement suisse pour les régions de montagne	SAB	Oui

Expéditeur	Abréviation	Réponse
Union des villes suisses	SSV	Oui

4.1.4 Associations faitières suisses de l'économie

Expéditeur	Abréviation	Réponse
economiesuisse Verband der Schweizer Unternehmen Fédération des entreprises suisses Federazione delle imprese svizzere Swiss business federation		Non
Kaufmännischer Verband Schweiz Société suisse des employés de commerce Società svizzera degli impiegati di commercio		Non
Schweiz. Bauernverband (SBV) Union suisse des paysans (USP) Unione svizzera dei contadini (USC)		Non
Schweiz. Gewerkschaftsbund (SGB) Union syndicale suisse (USS) Unione sindacale svizzera (USS)		Non
Schweizerische Bankiervereinigung (SBV) Association suisse des banquiers (ASB) Associazione svizzera dei banchieri (ASB) Swiss Bankers Association	ASB	Non
Schweizerischer Arbeitgeberverband Union patronale suisse Unione svizzera degli imprenditori		Oui
Schweizerischer Gewerbeverband (SGV) Union suisse des arts et métiers (USAM) Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM)	USAM	Oui
Travail.Suisse	TS	Oui

4.1.5 Autres milieux intéressés

Expéditeur	Abréviation	Réponse
AAGL Autobus AG Liestal Öffentlicher Verkehr	AAGL	Oui
AAGR Auto AG Rothenburg		Non
AAGS Auto AG Schwyz		Non
AAGU AUTO AG URI		Non
AB Appenzeller Bahnen AG		Non
ABI Autolinee Bleniesi SA		Non
ACTS AG		Non
AFA Automobilverkehr Frutigen-Adelboden AG		Non
Ägerisee Schifffahrt AG c/o Schifffahrtsgesellschaft Zugersee AG		Non

Expéditeur	Abréviation	Réponse
alliance F Bund Schweizerischer Frauenorganisationen		Non
AMSA Autolinea Mendrisiense SA		Non
Angestellte Schweiz		Non
AOT Autokurse Oberthurgau AG		Non
ARAG Rottal Auto AG		Non
ARBAG Aletsch Riederalp Bahnen AG		Non
ARL Società Autolinee Regionali Luganesi		Non
AS Autobetrieb Sernftal AG		Non
ASGS Les cars Ballestraz fils SA Autotransports Sion - Grône – Sierre		Non
asm Aare Seeland mobil AG		Non
Association des entreprises suisses de navigation		Non
Association suisse des ingénieurs et experts en transports SVI		Non
Association suisse des transports routiers ASTAG	ASTAG	Oui
ATE Association transports et environnement		Non
Autofähre Vierwaldstättersee		Non
AVG Autoverkehr Grindelwald AG		Non
AVJ Société anonyme des auto-transports de la Vallée de Joux		Non
AWA Ortsgemeinde Amden Autobusbetrieb Weesen – Amden		Non
BAB Bettmeralp Bahnen AG		Non
BBA Busbetrieb Aarau AG (BBA)		Non
BDWM Transport AG		Non
BGU Busbetrieb Grenchen und Umgebung AG		Non
Bielersee-Schiffahrts-Gesellschaft		Non
BLAG Busland AG		Non
BLS AG	BLS	Oui
BLS AG Schiffahrt		Non
BLT Baselland Transport AG	BLT	Oui
BLWE Genossenschaft Busbetrieb Lichtensteig Wattwil-Ebnat-Kappel		Non
BMH Bergbahnen Meiringen-Hasliberg AG		Non
BOB Berner Oberland-Bahnen AG		Non
BOGG Busbetrieb Olten Gösgen Gäu		Non
BOS BUS Ostschweiz AG		Non

Expéditeur	Abréviation	Réponse
BRER Busbetrieb Rapperswil-Eschenbach-Rüti ZH		Non
BRSB Braunwald-Standseilbahn AG		Non
BSU Busbetrieb Solothurn und Umgebung AG		Non
BUS CH Verband Schweizerischer Postautounternehmer (PU) und -unternehmen im öffentlichen Busverkehr	BUS CH	Oui
BVB Basler Verkehrs-Betriebe		Non
BWS Bus Wollerau - Samstagern		Non
CarPostal Suisse SA		Oui
CBV Téléphérique Chalais-Vercorin SA Chalais-Brie-Vercorin		Non
Centre Patronal Bern		Non
Centre Patronal Paudex	CP	Oui
Chemins de fer fédéraux SA	CFF	Oui
CJ Compagnie des Chemins de fer du Jura SA	CJ	Oui
Commission de la concurrence COMCO		Non
Compagnie de Navigation sur le lac de Joux		Non
Compagnie Générale de Navigation sur le lac Léman CGN SA		Non
Conférence des directeurs cantonaux des transports publics CTP		Non
Crossrail		Non
DB Deutsche Bahn AG		Non
Employés du secteur public Suisse		Oui
FART Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi	FART	Oui
FB Forchbahn AG		Non
Fédération des Entreprises Romandes	FER	Oui
FLP Ferrovie Luganesi		Non
Franz Weiss-Wacker Bootsvermietung Sarnen		Non
FW Frauenfeld-Wil-Bahn AG		Non
Inclusion Handicap		Non
Infra Suisse	Infra Suisse	Oui
Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr IGöV Nordwestschweiz		Non
Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Schweiz IGöV		Non
Konferenz der Direktoren des öffentlichen Verkehrs der Nordwestschweiz KöV NWCH		Non
Konsumentenforum kf		Non
KWO Kraftwerke Oberhasli AG		Non

Expéditeur	Abréviation	Réponse
LDW Luftseilbahn Dallenwil-Wirzweli AG Dallenwil		Non
LEB Compagnie du chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher SA		Non
Les Routiers Suisses		Non
LLB Verkehrsbetriebe Leuk-Leukerbad und Umgebung		Non
LRE Luftseilbahn Raron - Eischoll		Non
LRF Luftseilbahn Rhäzüns-Feldis AG		Non
LRU Luftseilbahn Raron-Unterbäch		Non
LSG Luftseilbahn Stalden - Staldenried - Gspon		Non
LSH Luftseilbahn-Genossenschaft Schattdorf-Haldi		Non
LSMS Schilthornbahn AG		Non
LTUO Luftseilbahn Turtmann – Unterems – Oberems		Non
LUFAG Luftseilbahn Unterterzen-Flumserberg AG		Non
MBC Transports de la région Morges-Bière-Cossonay SA		Non
MGB Matterhorn Gotthard Verkehrs AG		Non
MOB Compagnie du Chemin de fer Montreux Oberland bernois SA		Non
MVR Transports Montreux-Vevey-Riviera SA		Non
Navigation sur le lac des Brenets		Non
Navigazione Lago Maggiore		Non
NHB Niederhornbahn AG		Non
NStCM Compagnie du chemin de fer Nyon-St-Cergue-Morez SA		Non
Post CH AG		Non
railCare AG / Coop Genossenschaft	Coop	Oui
RB RIGI BAHNEN AG		Non
RBL Regionalbus Lenzburg AG		Non
RBS Regionalverkehr Bern-Solothurn AG		Non
Region Sarganserland-Werdenberg Fachgruppe Verkehr		Non
REGIONALPS SA		Non
REGO Regiobus AG		Non
Remontées mécaniques suisses	RMS	Oui
RhB Rhätische Bahn AG		Non
Routesuisse Fédération routière suisse FRS		Non
RVBW Regionale Verkehrsbetriebe Baden-Wettingen AG		Non
RVSH Regionale Verkehrsbetriebe Schaffhausen AG		Non
SBB GmbH		Non

Expéditeur	Abréviation	Réponse
SBC Stadtbuss Chur AG		Non
SBG SüdbadenBus GmbH		Non
SBS Schifffahrt AG		Non
SBW Stadtbuss Winterthur		Non
Schifffahrtsgenossenschaft Greifensee		Non
Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees		Non
Schifffahrtsgesellschaft Hallwilersee		Non
Schifffahrtsgesellschaft Zugersee AG		Non
Schiffsbetrieb Walensee AG		Non
Schweizer Tourismus-Verband		Non
Schweizerische Schifffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein		Non
Schweizerische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft SVWG		Non
Service d'information pour les transports publics LITRA	LITRA	Oui
SMC Compagnie de Chemin de Fer et d'Autobus Sierre-Montana-Crans SA		Non
SMtS Funiculaire Saint-Imier - Mont-Soleil SA		Non
SNL Società di navigazione del Lago di Lugano		Non
SOB Schweizerische Südostbahn AG	SOB	Oui
Società Navigazione del Lago di Lugano		Non
Société de Navigation sur les lacs de Neuchâtel et Morat S.A.		Non
Société des Mouettes Genevoises Navigation		Non
Société suisse d'assurance accidents SUVA		Oui
Société suisse des entrepreneurs	SSE	Oui
Städte-Allianz Öffentlicher Verkehr Ost- und Zentralschweiz		Non
Stiftung für Konsumentenschutz SKS	SKS	Oui
StoB Standseilbahn Schwyz - Stoos AG und Stoosbahnen AG		Non
SVB Städtische Verkehrsbetriebe Bern (bernmobil)		Non
Syna secrétariat central		Non
Syndicat des services publics	SSP	Oui
Syndicat du personnel des transports SEV	SEV	Oui
Syndicat suisse des mécaniciens de locomotive et aspirants	VSLF	Oui
Syndicat Unia		Non

Expéditeur	Abréviation	Réponse
SZU Sihltal Zürich Uetliberg Bahn AG		Non
TDCA Téléphérique Dorénaz - Champex d'Alesse Commune de Dorénaz		Non
Thurbo AG	Thurbo	Oui
TL Transports publics de la Région Lausannoise sa	TL	Oui
TMR Transports de Martigny et Régions SA		Non
Touring Club Schweiz		Non
TPC Transports Publics du Chablais SA	TPC	Oui
TPF Transports publics fribourgeois Trafic	TPF	Oui
TPG Transports publics genevois (TPG)		Non
TPN Transports publics de la Région Nyonnaise SA		Non
transfair	transfair	Oui
TRAVYS Transports Vallée-de-Joux - Yverdon-les-Bains - Sainte-Croix S.A.		Non
TRI Téléphérique Riddes-Isérables Commune Isérables		Non
TRN Transports Publics Neuchâtelois SA (transN)	transN	Oui
TSB Treib-Seelisberg-Bahn AG		Non
TSD Theytaz Excursions SA		Non
Union des chemins de fer historiques de Suisse HECH		Oui
Union des transports publics UTP	UTP	Oui
VB Verkehrsbetriebe Biel		Non
VBD Verkehrsbetrieb der Landschaft Davos		Non
VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG		Non
VBH Verkehrsbetriebe Herisau		Non
VBL Verkehrsbetriebe Luzern AG		Non
VBSG Verkehrsbetriebe St. Gallen		Non
VBZ Verkehrsbetriebe Zürich	VBZ	Oui
Vereinigung Schweizerischer Bahntechnik Unternehmen VSBTU	VSBTU	Oui
Verkehrsbetriebe STI AG	STI	Oui
VMCV SA		Non
VZO Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland (VZO) AG		Non
WAB Wengernalpbahn AG		Non
WRS Widmer Rail Services		Non
WSB Wynental- und Suhrentalbahnhof AG		Non
zb Zentralbahn AG	zb	Oui

Expéditeur	Abréviation	Réponse
ZBB Zugerbergbahn AG		Non
Zentralschweizer Konferenz des öffentlichen Verkehrs		Non
Zürichseefähre Horgen – Meilen AG	FHM	Oui
Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft		Non
ZVB Zugerland Verkehrsbetriebe AG		Non

4.1.6 Autres milieux intéressés (réponses spontanées)

Expéditeur	Abréviation	Réponse
Association intercantonale pour la protection des travailleurs	AIPT	Oui, spontanée
Association suisse des entrepreneurs de construction de voies ferrées	VSG	Oui, spontanée
Association suisse des établissements cantonaux d'assurance		Oui, spontanée
Bureau suisse de prévention des accidents (bpa)		Oui, spontanée
Commission paritaire suisse de la construction de voies ferrées	CPS voies ferrées	Oui, spontanée
Elvetino AG	Elvetino	Oui, spontanée
Fédération suisse des avocats FSA	FSA	Oui, spontanée
LuzernPlus		Oui, spontanée
RAILplus AG	RAILplus	Oui, spontanée