

## **CH\_VB 91.048 vom 14. August 1991**

Bundesverwaltung, 1991-08-14, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch\\_vb\\_91.048](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_91.048)

FR: CH\_VB 91.048 du 14 août 1991

IT: CH\_VB 91.048 del 14 agosto 1991

### **Erwägungen**

#### **E. 14**

Revendications rejetées ou retirées 141 Majoration de temps pour les heures supplémentaires compensées par du temps libre S'appuyant sur la pratique actuelle relative au paiement des heures supplémentaires en espèces, les associations de travailleurs ont proposé une majoration de 25 pour cent lorsque les heures supplémentaires sont compensées par du temps libre. Au sein de la Commission LDT, les représentants des employeurs se sont formellement opposés à cette revendication, contraire selon eux aux intérêts des entreprises parce qu'entraînant une nette augmentation de l'effectif du personnel. Les variations du trafic provoquent inévitablement des heures supplémentaires qui peuvent être compensées durant les jours à faible trafic. La réglementation actuelle répond tout à fait aux exigences spécifiques des entreprises. Faute d'un accord au sein de la commission, la suggestion n'a pas été prise en considération. 1285

142 Réduction de la durée du tour de service La durée du tour de service est la durée quotidienne du travail plus les pauses intermédiaires. En moyenne, elle ne doit pas dépasser 12 heures. Dans certains cas, elle peut cependant être étendue à 15 heures. Pour décharger le personnel, il a été proposé de limiter à 14 heures la durée maximale du tour de service. Les représentants des entreprises se sont opposés à cette requête, afin de garantir une certaine souplesse dans l'emploi du personnel. Les petites et moyennes entreprises dont l'offre de transports présente un caractère saisonnier et touristique font un grand usage de cette possibilité. Une utilisation abusive de la disposition dérogatoire n'est guère possible eu égard aux prescriptions générales de la loi. Etant donné l'incompatibilité des points de vue, la proposition a été retirée. 143 Imputation partielle des pauses au temps de travail Les représentants des travailleurs ont proposé en outre que l'on impute une plus grande partie des pauses au temps de travail, parce qu'il ne s'agit pas de temps véritablement libre. Ils ont suggéré d'augmenter le taux de 30 à 50 pour cent pour les pauses en dehors du lieu de service et de le faire passer de 20 à 25 pour cent dès la troisième pause au lieu de service. Les représentants des travailleurs estiment que les majorations actuelles ne sont pas adaptées à toutes les interruptions de travail. Les pauses ont en effet une importance variable et la solution proposée permettrait d'en tenir compte davantage. Il a notamment été objecté que cette mesure occasionnerait aux CFF, dont le réseau est très ramifié, des surcoûts considérables découlant de l'augmentation de l'effectif. Etant donné qu'aucun accord n'a pu être trouvé sur ce point, les travailleurs ont retiré leur demande. 144 Majoration de temps pour le travail effectué le samedi et le dimanche Comme nous l'avons mentionné au chiffre 22, les représentants des travailleurs ont renoncé à exiger des majorations de temps pour le service effectué le samedi et le dimanche.

#### **E. 15**

Appréciation des majorations de temps (allègements) Des études scientifiques réalisées en Suisse et à l'étranger prouvent la nocivité du travail de nuit et par équipes. Il faut donc prendre toutes les mesures possibles pour limiter l'emploi de la main-d'œuvre pendant la nuit. La LDT vise à protéger la santé et le bien-être du personnel qui lui est soumis. Elle doit ainsi garantir également une exploitation sûre. Pour le personnel 1286

travaillant de nuit, la réduction de la durée du travail constitue une mesure efficace. Les majorations de temps proposées apportent un allègement systématique et équitable. Dès le 1er juin 1990, le Conseil fédéral a accordé au personnel fédéral les allègements proposés dans le cadre de la présente révision. Les travailleurs des PTT et des CFF sont ceux qui en profitent en premier lieu. Certaines entreprises de transport privées ont également appliqué la solution fédérale à leur personnel. Il semble donc justifié de faire bénéficier tous les travailleurs assujettis à la LDT des mêmes avantages.

#### **E. 16**

Appréciation des autres recommandations de la Commission LDT Les autres modifications proposées de la LDT et de son ordonnance constituent une adaptation à la situation actuelle. Cela vaut notamment pour la séparation entre les principes, qui doivent être inscrits dans la loi, et les modalités et les taux, qui, devant plus souvent être modifiés, doivent dès lors être intégrés dans l'ordonnance. De l'application de la loi et de l'ordonnance dépend notamment la sécurité du trafic. En contraignant les autorités de surveillance à appliquer plus systématiquement les principes fixés, on renforce la crédibilité de la loi. Cette mesure ne devrait pas entraîner d'augmentation notable du personnel, car les travailleurs et leurs représentants, en acquérant la qualité pour agir, se voient confier une tâche d'autocontrôle qui va de soi à l'heure actuelle.

#### **E. 17**

Rejet de certaines modifications par le Conseil fédéral La Commission LDT a recommandé presque unanimement d'insérer dans la loi et l'ordonnance une nouvelle exigence concernant des allègements des conditions de travail. La proposition était la suivante: - compléter le nouvel article 4bis de la loi par le 2e alinéa suivant: «d'autres allègements peuvent être accordés pour le travail effectué dans des conditions pénibles»; - compléter l'article 6, 2e alinéa, de l'ordonnance par une lettre d (nouvelle): «les allègements des conditions de travail prévues à l'article 4bls, 2e alinéa, de la loi». Par ces innovations, les représentants des travailleurs souhaitaient créer une base légale pour de nouveaux allègements, non définis pour le moment, qui auraient pu être négociés entre partenaires sociaux. Il aurait pu s'agir notamment de bonifications pour heures de conduite, qu'il était déjà question d'intégrer dans la LDT en 1985. Après un examen approfondi des propositions de modification, le Conseil fédéral a constaté que les deux adjonctions précitées n'avaient de valeur significative ni sur le plan matériel ni sur le plan juridique. Or les dispositions de la LDT, laquelle s'applique à de nombreux domaines des transports, doivent être aussi claires et précises que possible. 1287

Vu ces considérations, le Conseil fédéral conclut qu'il faut renoncer aux projets d'article 4bls, 2e alinéa, de la loi et d'article 6, 2e alinéa, de l'ordonnance. Par conséquent, il est aussi nécessaire de modifier et d'adapter le nouvel alinéa 2bis de l'article 6 de l'ordonnance, qui allait dans ce sens.

#### **E. 18**

Consultation des cantons Les cantons ont été consultés parce que la modification de la LDT aura des répercussions économiques sur les entreprises de transport et que certaines collectivités participent à la couverture des déficits. Les organisations de travail- leurs directement concernées, ainsi que les PTT, les CFF et l'Union des transports publics (UTP), représentant les employeurs, ont également été entendus, le Conseil fédéral ayant modifié les propositions faites par la Commission LDT (ch. 17). Les réponses envoyées par les cantons montrent que la très grande majorité d'entre eux est favorable aux modifications présentées. Sur certains points, on a enregistré 25 à 27 avis positifs, contre zéro à quatre rejets. C'est la suppression, par le Conseil fédéral, des «autres allégements accordés pour le travail effectué dans des conditions pénibles» qui a suscité le plus de réactions. Cette suppression a été approuvée par 22 cantons, dont cinq se sont exprimés catégoriquement. Trois cantons se sont prononcés pour l'introduction de ces allégements. En revanche, les grandes régies de la Confédération, à savoir les PTT et les CFF, en approuvent le rejet. L'UTP est du même avis, parce que cela permet de s'opposer à un nouveau cumul inopportun de majorations de temps. L'Union fédérative, par contre, ne partage pas du tout ce point de vue, car les travailleurs se verraient priver d'une base légale permettant aux partenaires sociaux de convenir librement d'autres majorations. Quant au point principal de la révision, l'augmentation des taux de majoration et des tranches de temps auxquelles ils s'appliquent, il a recueilli 27 avis positifs et deux refus. Il convient toutefois de préciser qu'environ un tiers des approbations ont été un peu forcées en ce sens qu'il s'agissait de donner à l'ensemble du personnel des entreprises de transports publics des avantages qui ont déjà été accordés au personnel fédéral. Même si les revendications ont été acceptées, leur bien-fondé est cependant contesté dans certains domaines. En effet, le stress et le surmenage diminuent nettement pendant les heures du soir, notamment pour le personnel desservant des installations touristiques ou des véhicules circulant dans les agglomérations. La charge financière supplémentaire assumée notamment par les cantons et les communes est soulignée, mais acceptée. La Confédération est néanmoins priée de consulter les cantons dès que des innovations impliquant des répercussions importantes se profilent en ce qui concerne le personnel fédéral. La restructuration de la loi et de l'ordonnance est approuvée par 26 avis contre deux. Les deux opposants craignent que les taux des majorations fixés dans l'ordonnance puissent être modifiés trop facilement, sans consultation de la Commission LDT. Il n'en sera pas ainsi. L'intervention plus marquée de l'autorité de surveillance lors de l'application de la loi et l'extension de la qualité pour agir dans le cas d'infractions ont recueilli 1288

26 approbations. Le rejet n'a été proposé que deux fois. Les opposants craignent une avalanche de plaintes. Ils estiment que si l'on n'appréhende pas la réalité correctement, on ne peut plus faire la distinction entre les cas bénins et les abus, rares par ailleurs. Étendre la qualité pour agir aux seuls travailleurs leur semble plus approprié en l'occurrence. 2  
Commentaire des dispositions

## **E. 21**

Nouvelles dispositions Article.4bis Allégements des conditions de travail (nouveau) La disposition établit le principe en vertu duquel le service du soir et de nuit, c'est-à-dire de 20 heures à 6 heures, donne droit en principe à une majoration de temps. La formulation correspond au texte de l'article 9, 2e alinéa, qui sera abrogé. Le texte proposé initialement par la Commission LDT prévoyait une formule potestative, dépourvue de caractère contraignant. Les taux des majorations et les tranches de temps auxquelles ils s'appliquent

figurent dans l'ordonnance, selon laquelle les majorations de temps sont accordées entre 20 heures et 5 heures. Les périodes fixées dans la loi et dans l'ordonnance divergent donc d'une heure et cette différence a attiré l'attention de quelques participants à la procédure de consultation. Or, l'objectif est de se réserver une petite marge de manœuvre, inutilisée actuellement, qui permet d'adapter l'ordonnance à d'éventuelles modifications des méthodes de travail. Article 9 Travail de nuit Le 2e alinéa est superflu, car le principe de l'octroi des majorations sera désormais fixé à l'article 4bis. Les taux des majorations et les tranches de temps auxquelles ils s'appliquent seront dorénavant inscrits dans l'ordonnance. Article 19 Mesures visant à empêcher l'application de décisions et de dispositions illégales D'après la réglementation en vigueur, les autorités de surveillance ont la compétence d'apprécier s'il faut intervenir en cas de décisions ou de dispositions illégales et s'il est nécessaire d'annuler ou de modifier celles-ci. Aux termes de la loi révisée, ces autorités seront tenues d'agir. Article 25, 1er alinéa Poursuite pénale, réserve concernant le code pénal La loi en vigueur prévoit l'ouverture de la poursuite pénale en cas d'infraction, sur proposition de l'autorité de surveillance. La nouvelle loi étend au personnel concerné et à ses représentants la qualité de déposer plainte. Article 27a Disposition transitoire relative à la modification du 19 décembre 1986 L'article est abrogé, car il est devenu sans objet. 1289

## **E. 22**

Date de l'entrée en vigueur Le déroulement de la procédure de révision est planifié de telle manière que le Conseil fédéral puisse mettre en vigueur les nouvelles dispositions au moment le plus favorable pour des raisons pratiques, c'est-à-dire lors du changement d'horaire du 31 mai 1992. 3 Conséquences 31 Conséquences financières et effets sur l'état du personnel II est difficile d'estimer les conséquences financières qui peuvent résulter des majorations de temps. Les entreprises les plus touchées sont les PTT, les CFF et le BLS, qui travaillent 24 heures sur 24 et dans lesquelles la mesure a déjà été introduite. Les premières expériences montrent qu'elles devront augmenter l'effectif global de leur personnel de moins de 1 pour cent à long terme. Dans les autres entreprises du trafic général, les services de nuit sont réduits. Dans la plupart des cas, le travail de nuit est assuré dans les services des travaux, de la traction et de l'exploitation. Une planification appropriée des prestations devrait permettre de compenser une partie des majorations de temps. Par ailleurs, des mesures de rationalisation peuvent conduire à d'autres réductions des dépenses. Pour les entreprises offrant un horaire étoffé dans le trafic d'agglomération, la nouvelle majoration de temps de 10 pour cent pour les heures du soir pourrait aussi entraîner des surcoûts de 1 à 2 pour cent. Pour les entreprises du secteur touristique, le service du soir et de nuit est d'importance plutôt marginale. Dans la plupart des cas, les majorations de temps proposées pourraient être absorbées presque entièrement par un aménagement correspondant des plans de service. Dans l'ensemble, la charge financière supplémentaire qui affectera les entreprises touchées par la mesure sera très modeste. 311 Sur le plan de la Confédération La modification de la loi n'influera guère sur les dépenses de la Confédération, les majorations de temps pour le personnel fédéral ayant déjà été introduites le 1er juin 1990. Seule la couverture du déficit des entreprises concessionnaires du trafic général pourrait entraîner une légère charge supplémentaire pour la caisse fédérale. 312 Sur le plan des cantons Les cantons auront à supporter de légères charges financières supplémentaires au titre de la couverture des déficits des entreprises de transport concessionnaires. 1290

32 Autres conséquences La révision n'entraînera pas d'autres conséquences. 4 Programme de la législature La révision n'est devenue actuelle qu'au printemps 1990. Elle n'est donc pas

prévue dans le programme de la législature 1987-1991. 5 Bases légales Comme le texte normatif fondamental, le projet de loi repose sur les articles 24ter, 26, 34ter, 36 et 64bis de la constitution. 34643 1291

Loi fédérale Projet sur le travail dans les entreprises de transports publics (Loi sur la durée du travail, LDT) Modification du L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse, vu le message du Conseil fédéral du 14 août 1991\ arrête: I La loi fédérale du 8 octobre 1971' sur le travail dans les entreprises de transports publics est modifiée comme il suit: Art. 4bls Allégements des conditions de travail (nouveau) Le travail fourni entre 20 heures et 6 heures donne droit en principe à une majoration. Le Conseil fédéral fixe les taux de majoration et les tranches de temps auxquels ils s'appliquent; il règle la compensation. Art. 9, 2e al. Abrogé Art. 19 Mesures destinées à empêcher l'application de décisions et de dispositions illégales Les autorités de surveillance sont tenues d'annuler, de modifier ou d'empêcher l'exécution de décisions et de dispositions prises par les organes ou services d'une entreprise lorsqu'elles sont contraires à la loi, à l'ordonnance, aux instructions, à la concession ou à des conventions internationales. Art. 25, 1er'al. 1 La poursuite pénale est subordonnée à une plainte de l'autorité de surveillance, du personnel intéressé ou de ses représentants. Dans les cas de moindre gravité, il peut être renoncé à la poursuite pénale. Art. 27a Abrogé ') FF 1991 III 1281 2> RS 822.21 1292

Loi sur la durée du travail II 1 La présente loi est sujette au référendum facultatif. 2 Elle entre en vigueur le 31 mai 1992. 34643 1293

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Message concernant la modification de la loi sur la durée du travail (LDT) du 14 août 1991 In Bundesblatt Dans Feuille fédérale In Foglio federale Jahr 1991 Année Anno Band 3 Volume Volume Heft 37 Cahier Numero Geschäftsnummer 91.048 Numéro d'affaire Numero dell'oggetto Datum 24.09.1991 Date Data Seite 1281-1293 Page Pagina Ref. No 10 106 693 Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert. Le document a été digitalisé par les. Archives Fédérales Suisses. Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.