

**Message
concernant la modification de la loi sur la durée du travail
(LDT)**

du 14 août 1991

Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs,

Nous vous soumettons le présent message en vous proposant d'approuver la modification de la loi fédérale du 8 octobre 1971 sur le travail dans les entreprises de transports publics (LDT).

Nous vous prions d'agréer, Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

14 août 1991

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Cotti

Le chancelier de la Confédération, Couchepin

Condensé

Les travailleurs des PTT, des CFF et de toutes les entreprises concessionnaires des transports publics sont soumis à la loi du 8 octobre 1971 sur la durée du travail (LDT; RS 822.21). Sa dernière révision a eu lieu à la fin de 1986 et elle est entrée en vigueur avec le changement d'horaire du 1^{er} juin 1987. A cette occasion, la durée hebdomadaire du travail est passée de 44 à 42 heures, la durée des pauses a été augmentée et l'égalité des droits entre les hommes et les femmes réalisée.

Compte tenu de l'évolution dans l'économie privée et vu la situation du personnel fédéral, notamment des PTT et des CFF, les organisations de travailleurs ont demandé une nouvelle révision. Cette dernière doit créer des conditions-cadres uniformes pour tout le personnel soumis à la LDT. Elle aura pour but, outre de légères améliorations sociales, la promotion de la santé des travailleurs et de la sécurité de l'exploitation.

Se fondant sur les recommandations de la Commission fédérale chargée de la loi sur la durée du travail, le Conseil fédéral propose d'adapter la LDT aux conditions actuelles, à partir du 31 mai 1992.

La révision tend, pour l'essentiel, à modifier les points suivants:

- augmenter les majorations de temps pour le travail de nuit et instituer le droit d'en bénéficier dès 20 heures;*
- instituer le principe des majorations dans la loi, en créant un nouvel article 4^{bis} «Allègements des conditions de travail» et en fixer les modalités et les taux dans l'ordonnance;*
- rendre l'exécution de la loi plus contraignante et obliger l'autorité de surveillance à intervenir en cas de décisions illégales. De plus, les travailleurs et leurs représentants auront désormais le droit de porter plainte contre les auteurs des infractions.*

L'accroissement des majorations de temps pour le travail de nuit, qui a déjà fait l'objet de discussions, vise à mettre sur pied d'égalité l'ensemble des travailleurs soumis à la LDT, les agents des PTT et des CFF bénéficiant de cette amélioration depuis le 1^{er} juin 1990. Il est prouvé que le travail de nuit constitue une lourde charge pour la santé. Il nécessite en principe une plus longue période de détente, d'autant plus que les mesures de rationalisation et d'optimisation ont fortement augmenté les exigences posées aux travailleurs.

Il s'agit en outre de renforcer l'application de la loi en donnant aux travailleurs et à leurs représentants le droit de porter plainte lors d'infractions. De plus, l'autorité de surveillance sera tenue d'intervenir en cas de décisions illégales. Cette exigence correspond aux conceptions actuelles en matière d'octroi de mandats, d'exécution, de contrôle et de rectification.

Le Conseil fédéral a renoncé à une modification de la loi et de l'ordonnance proposée par les représentants des travailleurs et par la commission de la LDT concernant d'autres allègements en raison de conditions de travail pénibles. En effet, cette modification ne répondait pas à un objectif clair et était imprécise.

Lors de la procédure de consultation, le projet de révision a bénéficié d'un large appui.

Message

1 Situation initiale

11 Demandes de révision

L'Union fédérative du personnel des administrations et entreprises publiques, par sa lettre du 15 mai 1990, et la Fédération des syndicats chrétiens du personnel de la Confédération, des administrations publiques et des entreprises suisses de transport, par sa lettre du 8 juin 1990, ont présenté à l'Office fédéral des transports (OFT) une demande de révision de la LDT et de son ordonnance. Les requêtes des associations qui, dans leurs grandes lignes, poursuivent toutes deux les mêmes objectifs, sont justifiées de manière circonstanciée. Les conditions étaient remplies pour convoquer la Commission fédérale de la loi sur la durée du travail (Commission LDT).

En résumé, il s'agit, pour l'essentiel, des revendications suivantes:

- alléger les conditions de travail en augmentant les majorations de temps existantes et en étendant la période pendant laquelle elles sont accordées;
- compenser les heures supplémentaires par une majoration de temps de 25 pour cent lorsque ces heures sont compensées par du temps libre;
- améliorer la délimitation entre la loi et l'ordonnance en intégrant dans cette dernière les modalités et les taux;
- contraindre l'autorité à exercer une surveillance et octroyer le droit de porter plainte aux travailleurs et à leurs représentants.

12 Résultats de la procédure préliminaire

121 Compétence de la Commission LDT

Se fondant sur l'article 22 de la loi sur la durée du travail, la Commission examine à l'intention des autorités fédérales les questions liées à la LDT et à son application. Elle peut également faire des suggestions de sa propre initiative.

122 Délibérations de la Commission

La Commission s'est réunie le 3 juillet 1990 sous la présidence de M. Herman Schmidt, juge fédéral. Les représentants des employeurs et des travailleurs se sont mis d'accord sur un certain nombre de recommandations portant sur la modification de la loi et de l'ordonnance. Certaines propositions ont recueilli un nombre égal d'approbations et de refus, ce qui a entraîné leur classement ou le retrait. En date du 14 septembre 1990, le président a soumis un rapport détaillé au chef du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie (DFTCE).

13 Ampleur de la révision proposée par la Commission LDT

131 Généralités

Par leur requête, les associations de travailleurs au sens large visent à adapter les conditions de travail de tous les agents soumis à la LDT à des critères modernes, valables de manière générale. Certaines des revendications présentées avaient été considérées comme justifiées lors de la dernière révision de la LDT en 1987, mais la commission en avait alors différé l'examen en raison d'une modification importante, à savoir la réduction de la durée hebdomadaire du travail de 44 à 42 heures. De l'avis des requérants, le moment est venu maintenant de réaliser ces améliorations ainsi que d'autres petites adaptations. Ainsi une attention accrue sera accordée à la protection de la main-d'œuvre et à la sûreté de l'exploitation dans les entreprises de transport.

Par ailleurs, les associations de travailleurs tiennent à souligner qu'elles ont renoncé, malgré les progrès accomplis dans l'économie privée, à discuter de la réduction de la durée hebdomadaire du travail et de l'augmentation du nombre de jours de vacances.

132 Allégements des conditions de travail

Depuis 1972, le travail effectué entre minuit et 4 ou 5 heures donne droit à une majoration de temps de 25 pour cent. Le Conseil fédéral accorde depuis le 1^{er} juin 1990 des allégements plus importants au personnel fédéral et ceux-ci ont d'ailleurs été repris par certaines entreprises de transport.

De l'avis des représentants des travailleurs, les majorations de temps octroyées au personnel des CFF et des PTT devraient s'appliquer à l'ensemble du personnel soumis à la LDT. Cette demande est justifiée par des arguments d'ordre médical, par l'augmentation du volume du travail de nuit, par la fatigue accrue qu'entraîne ce dernier, notamment pour les travailleurs âgés, ainsi que par la baisse d'attrait du travail effectué en dehors des heures d'activité habituelles. Etant donné le retrait de la demande visant à octroyer des majorations de temps également pour les samedis et les dimanches, la Commission a pu, à une grande majorité, approuver l'accroissement des majorations de temps pour service de nuit, dont bénéficient déjà les fonctionnaires fédéraux.

Les taux de majoration proposés et les tranches de temps auxquels ils s'appliqueraient sont les suivants:

- 10 pour cent pour le service entre 20 et 24 heures (nouveau),
- 30 pour cent pour le service entre 24 et 4 heures et entre 4 et 5 heures, dans la mesure où le service est commencé avant 4 heures (augmentation de 5%),
- 40 pour cent au lieu de 30 pour cent à partir du début de l'année civile au cours de laquelle le travailleur atteint 55 ans (augmentation de 15%).

133 Harmonisation de la loi et de l'ordonnance

Pour les raisons avancées par les associations des travailleurs, la majorité de la Commission LDT s'est également ralliée à la proposition de n'inscrire dans la loi

que le principe des majorations de temps et de déléguer au Conseil fédéral les dispositions sur les taux des majorations, les tranches de temps auxquelles ils s'appliquent ainsi que les modalités de compensation. Les réserves formulées par les entreprises de transport, qui craignent de ne plus être consultées, ne sont pas justifiées. En effet, toute modification de l'ordonnance par le Conseil fédéral doit faire l'objet de délibérations au sein de la Commission LDT, dont la composition est paritaire. Par ailleurs, le Conseil fédéral est tenu de consulter les cantons lorsqu'une modification touche leurs obligations.

134 Mesures contre les décisions et les dispositions illégales et poursuite pénale

Le DFTCE et les organes officiels désignés sont chargés de surveiller et d'appliquer la LDT. Ils peuvent annuler ou modifier les dispositions illégales ou encore en empêcher l'exécution. Quiconque enfreint les prescriptions légales est punissable. Toutefois, la poursuite pénale présuppose une plainte de la part de l'autorité de surveillance.

Les associations de travailleurs exigent que l'autorité de surveillance soit tenue d'appliquer la loi plus strictement. Elles estiment également que les travailleurs et leurs représentants doivent avoir qualité pour agir en matière pénale. Cette requête vise à soumettre à une réglementation plus stricte l'activité de surveillance exercée jusqu'ici avec un certain libéralisme.

Une majorité de la Commission LDT a accepté ces revendications dans l'optique qu'une application efficace de la loi implique un certain contrôle. Toutefois, on a relevé que les autorités de surveillance ne disposaient que d'un effectif limité. Dans le cas présent, l'extension de la qualité pour agir devrait produire un certain effet régulateur.

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.

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.

15 Appréciation des majorations de temps (allégements)

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

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 1^{er} 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.

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.

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 4^{bis} de la loi par le 2^e alinéa suivant: «d'autres allègements peuvent être accordés pour le travail effectué dans des conditions pénibles»;
- compléter l'article 6, 2^e alinéa, de l'ordonnance par une lettre d (nouvelle): «les allègements des conditions de travail prévues à l'article 4^{bis}, 2^e 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.

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

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 travailleurs 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 allègements 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 allègements. 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

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. Etendre la qualité pour agir aux seuls travailleurs leur semble plus approprié en l'occurrence.

2 Commentaire des dispositions

21 Nouvelles dispositions

Article 4^{bis} Allègements 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, 2^e 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 2^e alinéa est superflu, car le principe de l'octroi des majorations sera désormais fixé à l'article 4^{bis}. 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, 1^{er} 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.

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

Il 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 1^{er} 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.

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 24^{ter}, 26, 34^{ter}, 36 et 64^{bis} de la constitution.

34643

Loi fédérale sur le travail dans les entreprises de transports publics (Loi sur la durée du travail, LDT)

Projet

Modification du

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,
vu le message du Conseil fédéral du 14 août 1991¹⁾,
arrête:

I

La loi fédérale du 8 octobre 1971²⁾ sur le travail dans les entreprises de transports publics est modifiée comme il suit:

Art. 4^{bis} 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, 2^e 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, 1^{er} 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

¹⁾ FF 1991 III 1281

²⁾ RS 822.21



II

¹ La présente loi est sujette au référendum facultatif.

² Elle entre en vigueur le 31 mai 1992.

34643

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.