

OUI à la modification de la loi sur le travail

1. De quoi s'agit-il?

A la suite d'un arrêt du Tribunal fédéral, de nombreux commerces des gares et des aéroports seraient contraints de fermer le dimanche. Le Conseil national et le Conseil des Etats ont donc révisé la loi sur le travail. **Grâce à la nouvelle loi, les magasins des gares et des aéroports peuvent maintenir leurs horaires d'ouverture actuels qui sont très appréciés du public.**

2. Cette votation est importante pour les transports publics et le tourisme.

Un oui à cette modification de la loi sur le travail est aussi un oui à des gares et des aéroports attrayants. C'est important pour les transports publics. **Un trafic ferroviaire attrayant a besoin de gares ouvertes et animées** – sept jours sur sept. Pour les aéroports aussi, il est important que les passagers et les touristes disposent d'un grand choix de commerces. Les clientes et les clients des grandes gares et des aéroports doivent garder la possibilité de faire leurs courses sept jours par semaine.

3. La loi révisée sur le travail garantit des emplois.

Quelque 1950 collaboratrices et collaborateurs travaillent aujourd'hui déjà le dimanche dans les magasins et établissements gastronomiques des gares RailCity. Il faut qu'ils puissent continuer de le faire. Un tiers environ de ces personnes sont employées dans des commerces qui seraient touchés par un refus du projet mis en vote. **Ces emplois seraient menacés par un rejet de la révision.**

4. Il n'est pas question d'étendre les horaires d'ouverture.

Cette votation ne porte pas sur une généralisation de l'ouverture des magasins le dimanche ou une libéralisation des horaires des commerces. Il s'agit uniquement de savoir si nous acceptons que la situation dans les gares soit à l'avenir moins favorable qu'aujourd'hui. Seuls les "centres des transports publics", donc les grandes gares et les aéroports, sont concernés. **En disant oui à cette révision de la loi sur le travail, nous garantissons le statu quo – donc que les choses puissent rester comme aujourd'hui.**

5. Les conséquences d'un non: quelque 150 commerces devraient fermer!

En cas de refus de cette révision de la loi sur le travail, environ 150 commerces situés dans les gares et les aéroports devraient fermer leurs portes. C'est pour cette raison que les entreprises et les responsables des transports publics, comme par exemple l'Union des transports publics, les organisations touristiques et la majorité des partis politiques disent oui à cette modification de la loi sur le travail.

Comité pour des gares et des aéroports animés

Case postale 8252 • 3001 Berne

www.loisurletravail-oui.ch • info@loisurletravail-oui.ch • CCP 60-723723-2

Oui à la loi sur le travail

Bref argumentaire pour la votation fédérale du 27 novembre 2005

De quoi s'agit-il?

- Suite à un arrêt du Tribunal fédéral, de nombreux commerces situés dans les gares et les aéroports ne pourront plus ouvrir le dimanche à l'avenir. Le Conseil national et le Conseil des Etats ont donc révisé la loi sur le travail. **Grâce à la nouvelle loi sur le travail, les magasins des gares et des aéroports pourront continuer de pratiquer l'horaire de travail actuel qui est fort apprécié du public.**
- Le 27 novembre prochain, le peuple suisse décidera donc si, oui ou non, on pourra continuer de faire des courses sept jours par semaine dans les grandes gares et dans les aéroports.
- L'objet de cette votation n'est pas une ouverture générale des magasins le dimanche ou une libéralisation des horaires d'ouverture. Il s'agit uniquement de savoir si nous acceptons qu'à l'avenir les gares soient moins conviviales qu'aujourd'hui. Seuls les "centres des transports publics", donc les grandes gares et les aéroports, sont concernés. **En disant oui à cette révision de la loi sur le travail, nous garantissons simplement le statu quo – donc que les choses restent comme aujourd'hui.**
- **En cas de refus de la loi révisée sur le travail, quelque 150 commerces des gares et des aéroports devront fermer leurs portes.** C'est pour cette raison que les entreprises et les responsables des transports publics, comme par exemple l'Union des transports publics, les organisations touristiques et la majorité des partis politiques disent oui à cette modification de la loi sur le travail.
- Cette réforme de la loi sur le travail est **simple et ciblée**; il ne s'agit pas d'un paquet de mesures. Elle est clairement limitée aux grandes gares et aux aéroports.

Sept arguments pour un oui à la loi révisée sur le travail

1. Oui aux horaires d'ouverture actuels fort appréciés du public

Conformément à un arrêt du Tribunal fédéral, environ 150 commerces installés dans les gares et les aéroports n'auraient plus le droit d'ouvrir le dimanche. Le Conseil national et le Conseil des États ont donc décidé de réviser la loi sur le travail. **Grâce à la nouvelle loi sur le travail, les magasins des gares et des aéroports peuvent maintenir leurs horaires d'ouverture qui sont très appréciés du public.** Comme aujourd'hui, ils pourront employer du personnel le dimanche. La pratique courante actuelle entre donc dans le droit ordinaire par le biais de cette réforme.

2. Cette votation est importante pour les transports publics et le tourisme.

Un oui à cette modification de la loi sur le travail est un oui à des gares et aéroports attractifs. **Cette animation est importante pour le trafic ferroviaire** qui a besoin de gares ouvertes et animées sept jours sur sept. D'ailleurs, les cyclistes et les piétons apprécient également les offres commerciales des gares qui sont généralement centrées et facilement atteignables.

Pour les **aéroports** aussi, il est important que les passagers et les touristes disposent d'un grand choix de commerces. Les clientes et les clients des aéroports doivent garder la possibilité de faire leurs courses sept jours par semaine.

Cette révision est dans l'intérêt des villes et des agglomérations ainsi que du tourisme. Les touristes tout particulièrement aiment disposer de bonnes possibilités d'achat. **Des portes de magasins fermées ne sont pas une belle carte de visite pour la Suisse.** C'est bien pour cette raison que les commerces des stations touristiques peuvent aujourd'hui déjà ouvrir le dimanche. Un oui à ce projet est aussi utile aux régions de montagne. **En cas de refus de ce projet, le statut spécial dont profite le tourisme serait sérieusement remis en question.**

3. La loi révisée sur le travail garantit des emplois.

Quelque 1950 collaboratrices et collaborateurs travaillent le dimanche dans les magasins et restaurants des gares RailCity. Il faut qu'ils puissent continuer de le faire. Un tiers environ de ces personnes sont employées dans des commerces qui seraient touchés par un refus du projet mis en vote. **Ces emplois seraient menacés par un rejet de la révision.**

Les employés restent protégés par la loi sur le travail: s'ils travaillent le dimanche, ils bénéficient d'un jour de repos de remplacement. De plus, le travail dominical donne droit à un supplément sur le salaire. Ce projet ne porte donc pas atteinte à l'**interdiction de travailler le dimanche.**

4. Des gares animées sont des gares sûres

Des gares désertes ou fermées attirent des individus de toute sorte. Aux heures de faible fréquentation, notamment, des gares sans animation, voire mal entretenues constituent un risque pour la sécurité. Inversement, **des gares animées sont des gares sûres.** De plus, des gares attractives offrent une plus-value aux centres urbains. Les commerces des gares et des aéroports sont intéressants du point de vue de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et de la **protection de l'environnement.** La présence d'un public nombreux est garante de **sécurité et d'attractivité.**

5. Les régions rurales reçoivent un droit de participation.

La révision de la loi sur le travail profite également aux **régions rurales.** A côté des principales gares du pays (trafic de personnes représentant un chiffre d'affaires de plus de 20 millions de francs par an), des gares ayant une grande importance régionale (par exemple,

celle de Brigue) peuvent également être attribuées à la catégorie des "centres des transports publics". Une demande dans ce sens doit être faite par le canton concerné au seco d'entente avec les CFF. Ce complément de politique régionale a été ajouté à la loi par le Conseil des Etats. Grâce à cette solution fédéraliste, les cantons bénéficient à l'avenir d'un **droit de participation**.

6. Il s'agit d'articles à usage quotidien.

Les clients des gares achètent des produits qui entrent dans leur sac à commission – il ne s'agit donc pas de frigos ou de jets à haute pression. Les shops des gares et des aéroports ne disposent que d'un assortiment relativement restreint; on y trouve surtout des articles pour les besoins de tous les jours. Les commerces des gares ne sont pas destinés aux marchandises lourdes et aux achats de grande envergure.

7. Il n'est pas question de libéraliser les heures d'ouverture.

Cette votation ne porte pas sur une généralisation de l'ouverture des magasins le dimanche ou une libéralisation des horaires des commerces. Il s'agit uniquement de savoir si nous acceptons une détérioration de la situation dans les gares par rapport à aujourd'hui. Seuls les "centres des transports publics", donc les grandes gares et les aéroports, sont concernés.

En disant oui à cette révision de la loi sur le travail, nous garantissons le statu quo – donc que les choses puissent rester comme aujourd'hui.

Les conséquences d'un non: quelque 150 commerces devraient fermer!

En cas de refus de cette révision de la loi sur le travail, environ 150 commerces situés dans les gares et les aéroports devraient fermer leurs portes. A Berne, Bâle CFF et à l'aéroport de Genève, la Migros devrait fermer certains secteurs le dimanche. Même constat pour la Coop à Zurich Stadelhofen et pour Aperto à Genève.

C'est pour cette raison que les entreprises et les responsables des transports publics, comme par exemple l'Union des transports publics, les organisations touristiques et la majorité des partis politiques disent oui à cette modification de la loi sur le travail.

Co-présidence du comité interpartis „pour des gares et des aéroports animés“:

Parti démocrate-chrétien (PDC)

- Luc Barthassat, conseiller national GE
- Doris Leuthard, conseillère nationale AG
- Arthur Loepfe, conseiller national AI

Parti radical-démocratique (PRD)

- Didier Burkhalter, conseiller national NE
- Rolf Hegetschweiler, conseiller national ZH
- Marianne Kleiner, conseillère nationale AR

Parti des verts libéraux (PVL)

- Martin Bäumle, conseiller national ZH

Parti libéral suisse (PLS)

- Jacques-Simon Eggly, conseiller national GE

Union démocratique du centre (UDC)

- Peter Föhn, conseiller national SZ
- Ursula Haller, conseillère nationale BE
- Yvan Perrin, conseiller national NE

Votation fédérale du 27.11.2005

(horaires d'ouverture des commerces dans les grandes gares et
dans les aéroports)

Oui à la loi sur le travail

**Argumentaire
et documentation de base**

Comité pour des gares et des aéroports animés

case postale 8252 • 3001 Berne

www.loisurletravail-oui.ch • info@loisurletravail-oui.ch • CCP 60-723723-2

Table des matières

- I. **Aperçu du projet**
- II. **Situation de départ**
- III. **7 arguments en faveur d'un oui à la loi révisée sur le travail**
- IV. **Les conséquences d'un non**
- V. **Annexe**

Co-présidence du comité interpartis „pour des gares et des aéroports animés“:

Parti démocrate-chrétien (PDC)

- Luc Barthassat, conseiller national GE
- Doris Leuthard, conseillère nationale AG
- Arthur Loepfe, conseiller national AI

Parti radical-démocratique (PRD)

- Didier Burkhalter, conseiller national NE
- Rolf Hegetschweiler, conseiller national ZH
- Marianne Kleiner, conseillère nationale AR

Parti des verts libéraux (PVL)

- Martin Bäumlé, conseiller national ZH

Parti libéral suisse (PLS)

- Jacques-Simon Eggly, conseiller national GE

Union démocratique du centre (UDC)

- Peter Föhn, conseiller national SZ
- Ursula Haller, conseillère nationale BE
- Yvan Perrin, conseiller national NE

I. Aperçu du projet

1. De quoi s'agit-il?

A la suite d'un arrêt du Tribunal fédéral, de nombreux commerces des gares et des aéroports seraient contraints de fermer le dimanche. Le Conseil national et le Conseil des Etats ont donc révisé la loi sur le travail. Grâce à la nouvelle loi, les magasins des gares et des aéroports peuvent maintenir leurs horaires d'ouverture actuels qui sont très appréciés du public.

2. Cette votation est importante pour les transports publics et le tourisme.

Un oui à cette modification de la loi sur le travail est aussi un oui à des gares et des aéroports attractifs. C'est important pour les transports publics. Un trafic ferroviaire attractif a besoin de gares ouvertes et animées – sept jours sur sept. Pour les aéroports aussi, il est important que les passagers et les touristes disposent d'un grand choix de commerces. Les clientes et les clients des grandes gares et des aéroports doivent garder la possibilité de faire leurs courses sept jours par semaine.

3. La loi révisée sur le travail garantit des emplois.

Quelque 1950 collaboratrices et collaborateurs travaillent aujourd'hui déjà le dimanche dans les magasins et établissements gastronomiques des gares RailCity. Il faut qu'ils puissent continuer de le faire. Un tiers environ de ces personnes sont employées dans des commerces qui seraient touchés par un refus du projet mis en vote. Ces emplois seraient menacés par un rejet de la révision.

4. Il n'est pas question d'étendre les horaires d'ouverture.

Cette votation ne porte pas sur une généralisation de l'ouverture des magasins le dimanche ou une libéralisation des horaires des commerces. Il s'agit uniquement de savoir si nous acceptons que la situation dans les gares soit à l'avenir moins favorable qu'aujourd'hui. Seuls les "centres des transports publics", donc les grandes gares et les aéroports, sont concernés. En disant oui à cette révision de la loi sur le travail, nous garantissons le statu quo – donc que les choses puissent rester comme aujourd'hui.

5. Les conséquences d'un non: quelque 150 commerces devraient fermer!

En cas de refus de cette révision de la loi sur le travail, environ 150 commerces situés dans les gares et les aéroports devraient fermer leurs portes. C'est pour cette raison que les entreprises et les responsables des transports publics, comme par exemple l'Union des transports publics, les organisations touristiques et la majorité des partis politiques disent oui à cette modification de la loi sur le travail.

II. Situation de départ

1. La décision bureaucratique du Tribunal fédéral

1.1. Les besoins des voyageurs

Cela fait des années que les horaires d'ouverture des commerces installés dans les gares alimentent un litige juridique qui occupe les autorités et les tribunaux. En mars 1998, les citoyennes et les citoyens du canton de Zurich ont approuvé avec une majorité de 79% une révision légale qui autorise les magasins des gares d'ouvrir entre 6 et 20 heures également les jours officiellement fériés. L'office cantonal de l'économie et du travail permet donc aux exploitations intéressées d'occuper du personnel même sans autorisation officielle. Plusieurs syndicats se sont opposés à cette pratique.

Grâce à des autorisations provisoires spéciales du Secrétariat d'Etat à l'économie (seco), il est néanmoins possible pour le moment de faire travailler du personnel le dimanche dans les grandes gares suisses. Si la révision de la loi sur le travail est refusée le 27 novembre, ces autorisations deviendraient caduques. Les commerces concernés devraient donc fermer le dimanche.

1.2. L'arrêt du Tribunal fédéral du 22 mars 2002

Dans son arrêt du 22 mars 2002, le Tribunal fédéral s'est une fois de plus prononcé sur la définition des exploitations couvrant les besoins des voyageurs. Il s'agissait de savoir avant tout si les "services accessoires" (loi fédérale sur les chemins de fer LCdF, art. 39) sont réputés être des "entreprises de services aux voyageurs" conformément à l'ordonnance 2 relative à la loi sur le travail (OLT2), donc si ces exploitations ne sont pas soumises à l'obligation de demander une autorisation pour le travail dominical (art. 18 s. de la loi sur le travail).

De l'avis du Tribunal fédéral, les horaires d'ouverture des commerces des gares sont déterminés par les besoins des voyageurs. Ne s'arrêtant pas en si bon chemin, le TF définit aussi de sa propre autorité les besoins des voyageurs.

Selon la jurisprudence du Tribunal fédéral, les achats dans les gares doivent avoir un "**caractère d'exception**". Ils doivent permettre aux voyageurs en chemin de fer de combler une lacune dans leur approvisionnement du fait même qu'ils sont en déplacement. Par contre, le Tribunal fédéral estime qu'il n'y a pas place dans les gares pour des achats qui prennent plus de temps et qui exigent la fréquentation de plusieurs magasins pour faire un choix fondé. En d'autres termes, la cour suprême du pays souhaite imposer une réglementation très restrictive aux commerces installés dans les gares.

En vertu de l'arrêt du Tribunal fédéral du 22 mars 2002, il est déterminant que les commerces concernés n'offrent pas un assortiment complet de marchandises et que cet assortiment couvre simplement les besoins de base des voyageurs (alimentation, hygiène, produits de presse, etc.) en volumes et quantités maniables. S'agissant de la surface de vente, le TF relève que celle-ci ne doit pas dépasser les besoins déterminés par l'importance et le genre de la gare.

1.3. Résultat de cet arrêt bureaucratique: de nombreux commerces doivent fermer

Le Tribunal fédéral donne donc une définition extrêmement restrictive "des besoins des voyageurs", ce qui empêche de nombreux commerces d'ouvrir le dimanche. Ainsi, des librairies, papeteries, magasins de cadeaux et de jouets n'ont le caractère "d'entreprises de services aux voyageurs" des gares que s'ils ont la taille et le type d'organisation d'un kiosque. Leur surface de vente ne doit pas excéder 50 à 70 m².

Idem pour les magasins d'alimentation qui, dans les gares de pendulaires et gares de grandes villes, n'ont le caractère "d'entreprises de services aux voyageurs" que s'ils ne sont pas trop grands (100 à 120 m² au maximum). Toujours selon cet arrêt du Tribunal fédéral, les

magasins d'habits ou de chaussures ne sont par principe pas des "entreprises de services aux voyageurs".

Conformément à cet arrêt du Tribunal fédéral, les commerces suivants n'ont pas le droit d'occuper du personnel le dimanche et doivent donc fermer leurs portes:

- magasins d'habits et de chaussures
- magasins de hifi, cd et ordinateurs
- librairies
- services de copie
- galeries
- magasins d'optique, de photo et d'électronique
- magasins d'articles de sport
- etc.

Occupant une surface de vente de 395 m², la filiale Migros de Shop Ville Zurich passe pour une "entreprise de services aux voyageurs" uniquement parce que la gare principale de Zurich est la plus grande gare de Suisse et connaît donc un important trafic de voyageurs. La même surface de vente à un endroit moins fréquenté (gare, localité frontalière, shop de station-service, etc.) dépasse, selon le Tribunal fédéral, le caractère "d'entreprise de services aux voyageurs" au sens de l'art. 26 al. 4 OLT2. On doit donc s'attendre à ce que la Migros des gares de Berne et de Bâle ainsi que de l'aéroport de Genève soit contrainte de fermer certains secteurs de son assortiment le dimanche si la révision de la loi sur le travail est rejetée. Le même constat vaut pour Coop à la gare de Zurich-Stadelhofen et pour Aperto à Genève.

De plus, environ 120 commerces devront être fermés le dimanche dans les grandes gares suisses si le souverain dit non le 27 novembre, soit environ 50 à la gare principale de Zurich et à la gare de Zurich-Stadelhofen, à chaque fois 12 à Berne et Genève-Aéroport et 8 à Bâle. Il faut ajouter à ce chiffre une trentaine de magasins dans les aéroports. Au total donc, environ **150 commerces devraient fermer leurs portes le dimanche** en cas de rejet populaire le 27 novembre.

2. Le projet de révision de la loi sur le travail soumis au peuple

2.1. L'initiative parlementaire Hegetschweiler

Après la publication de l'arrêt du Tribunal fédéral, une nouvelle solution a été recherchée au niveau politique pour clarifier une situation passablement confuse et pour rétablir la sécurité du droit (in. parl. Hegetschweiler).

Le but du projet soumis au vote populaire du 27 novembre est d'empêcher que de nombreux commerces des gares soient contraints à l'avenir de fermer le dimanche ou du moins de bloquer certains secteurs de leur assortiment le dimanche.

Pour cette raison, le Conseil national et le Conseil des Etats ont décidé d'ajouter la disposition suivante à la loi sur le travail:

art. 27 al. 1ter

Dans les points de vente et entreprises de prestations de services se trouvant dans des gares qui, du fait d'un flux important de voyageurs, sont des centres de transports publics, ainsi que dans les aéroports, des travailleurs peuvent être employés le dimanche.

Cette nouvelle disposition légale vise donc à **maintenir** dans les grandes gares et dans les aéroports les **actuels horaires d'ouverture des commerces** qui sont très appréciés du public.

2.2. Le caractère régional et fédéraliste du projet

Dans le courant de l'examen parlementaire, le Conseil des Etats a exigé un **meilleur ancrage régional** de cette réforme. A la demande de la CER du Conseil des Etats, le seco a élaboré un nouvel article d'ordonnance que le Conseil fédéral mettra en vigueur si le peuple accepte le projet de révision de la loi sur le travail. Voici l'énoncé de cet article:

Art. 26bis de l'ordonnance 2 relative à la loi sur le travail

L'Office fédéral (seco) désigne les gares qui sont réputés être des centres des transports publics au sens de la loi

- **sur proposition des entreprises ferroviaires et dans la mesure où la gare réalise un chiffre d'affaires d'au moins 20 millions de francs par an dans le trafic de personnes ou**
- **sur proposition commune des entreprises ferroviaires et d'un canton dans le cas de gares ayant une grande importance régionale.**

Les avantages de cette solution sont évidents. **25 grandes gares de Suisse** répondent au critère du chiffre d'affaires (20 millions par an) et tombent donc sous le coup de la nouvelle réglementation (cf. annexe). Concrètement, le seco décide sur proposition des CFF.

D'autres gares d'une **grande importance régionale**, mais n'atteignant pas ce chiffre d'affaires, peuvent également obtenir le statut de centre des transports publics s'il y a un besoin effectif au niveau de la région. En pareil cas, les entreprises ferroviaires et le canton concerné font une proposition commune. Il s'agit là d'une solution souple et fédéraliste qui prend en compte les intérêts locaux et régionaux spécifiques.

Un exemple concret: le canton de St-Gall peut, s'il le souhaite, demander pour les gares de Wil ou de Rapperswil le statut de centre des transports publics. Il ne le fera évidemment que si le besoin est donné et si la commune concernée est d'accord.

2.3. Conditions de travail équitables

Au niveau social, ce travail est également réglé de manière satisfaisante. Par exemple, les collaborateurs de Migros et de Coop qui travaillent le dimanche touchent aujourd'hui déjà un supplément temps/salaire de 50%. Pour la gare de Zurich, l'association des locataires et la Société des employés de commerce ont signé une convention qui règle les principales conditions du travail dominical ainsi que les suppléments correspondants.

2.4. Faits et chiffres

En Suisse, environ **360'000 personnes travaillent régulièrement aussi le dimanche.**

30'000 d'entre elles sont actives dans les **transports publics**. Auprès des Chemins de fer fédéraux (CFF), environ 15'000 personnes travaillent régulièrement aussi le dimanche.

Il existe actuellement environ **650 magasins dans les gares CFF**. 120 d'entre eux seraient touchés par un non le 27 novembre prochain: 40 à la gare principale de Zurich, à chaque fois 12 dans les gares de Berne et de Genève-Aéroport, à chaque fois 8 à Bâle CFF et Zurich-Stadelhofen.

Dans les aéroports, une trentaine de commerces supplémentaires seraient affectés par le rejet de la révision. Au total donc, environ **150 magasins devraient fermer le dimanche** si le peuple refusait cette réforme.

1950 personnes travaillent actuellement dans les commerces et entreprises de restauration des gares Rail City. Un tiers de ces emplois seraient directement touchés par un non le 17 novembre.

Les magasins des gares réalisent actuellement **environ 20% de leur chiffre d'affaires** le dimanche.

3. Le référendum et les adversaires du projet

Les syndicats et les socialistes ont lancé le référendum contre ce projet.

3.1. Les motifs des syndicats

Les auteurs du référendum qualifient ce projet "**d'attaque contre l'interdiction de travailler le dimanche**". Ils ne visent pas seulement la précision des ventes dominicales qu'ils ont eux-mêmes provoquée, mais prétendent que le Conseil fédéral et le parlement veulent faire travailler les gens 24 heures sur 24. Ils parlent de "scandaleuse tactique du salami" à propos de l'initiative parlementaire Wasserfallen en faveur de quatre dimanches d'ouverture généralisée des magasins et de la motion du Conseil des Etats qui stipule une extension des possibilités de travail le dimanche. De plus, les référendaires tentent d'amalgamer la question des ventes du dimanche avec le projet d'abaisser uniformément l'âge de protection à 18 ans ("quand la protection du dimanche sera tombée, on renoncera aussi à protéger la jeunesse").

L'argumentation des adversaires de cette réforme est **passablement contradictoire**. D'un côté, les référendaires font l'éloge du dimanche comme jour de la famille, de l'autre côté, ils affirment qu'ils ne sont pas opposés à une libéralisation des horaires d'ouverture à condition que les suppléments pour le travail dominical soient fixés dans des conventions collectives de travail.

Par ailleurs, le référendum contre l'ouverture dominicale des commerces des gares et des aéroports est opposé aux intérêts des CFF et des transports publics, une attitude curieuse pour la gauche et les Verts qui se prétendent les grands défenseurs du service public et jouissent de beaucoup de sympathie auprès des partisans des transports publics.

3.2. Adversaires divisés

Ce projet divise d'ailleurs la gauche: trois des quatre conseillères nationales socialistes les plus jeunes (Evi Allemann, Berne; Pascale Bruderer, Baden AG; Chantal Galladé, Winterthour ZH) ont soutenu le projet. Le premier vice-président du Conseil national, Claude Janiak (BL), lui a également donné sa voix tout comme le conseiller national Peter Vollmer (PS, Berne), directeur de l'Union des transports publics. Au vote final, la conseillère nationale Barbara Marty Kälin (PS/ZH) et son collègue Hans Stöckli (Berne) se sont abstenus.

Les votes des partis au Conseil national

Parti	Oui	Non	Abst.	Abs.
PDC	19	5	1	3
PEP/UDF	-	5	-	-
Verts	-	13	-	1
PRD/lib.	32	-	2	6
PS	5	39	2	6
UDC	52	-	-	3
Divers	1	3	-	1
Total CN	109	65	5	20

(Conseil national, votation finale du 8.10.2004)

Le Conseil des Etats a soutenu le projet par 30 voix contre 10 et 2 abstentions.

A côté des syndicats et des partis de gauche, les églises nationales, les églises libres et d'autres mouvements évangéliques combattent la révision de la loi sur le travail. Leur souci est de voir travailler les gens le dimanche. Cette votation est une occasion pour ces milieux de débattre du principe du dimanche en tant que journée de repos.

III. 7 arguments en faveur d'un oui à la loi révisée sur le travail

Grâce à cette révision de la loi sur le travail il sera possible à l'avenir également de faire des achats sept jours sur sept dans les gares. **Les horaires d'ouverture actuels qui sont appréciés du public seront maintenus. Il s'agit donc de garantir le statu quo.**

Les aspects régionaux seront mieux respectés à l'avenir, car les cantons recevront un droit de participation. Cette solution est pragmatique et fédéraliste dans la bonne tradition suisse.

Cette nouvelle réglementation **n'ouvre pas les portes au travail dominical** comme le prétendent les syndicats. **Elle se limite strictement aux grandes gares et aux aéroports.** Il est également faux de prétendre que les gares seraient transformées en centres commerciaux où l'on pourra acheter le dimanche des machines à laver, des voitures et des polices d'assurance. Les commerces des gares ne proposent qu'un assortiment restreint dont les "marchandises lourdes" ne font certainement pas partie. Leur offre est clairement axée sur les articles d'usage quotidien. En d'autres termes, on achète dans une gare ce qui trouve place dans un cabas.

1. Oui aux horaires d'ouverture actuels fort appréciés du public

Conformément à un arrêt du Tribunal fédéral, environ 150 commerces installés dans les gares et les aéroports n'auraient plus le droit d'ouvrir le dimanche. Le Conseil national et le Conseil des Etats ont donc décidé de réviser la loi sur le travail. **Grâce à la nouvelle loi sur le travail, les magasins des gares et des aéroports peuvent maintenir leurs horaires d'ouverture qui sont très appréciés du public.** Comme aujourd'hui, ils pourront employer du personnel le dimanche. La pratique courante actuelle entre donc dans le droit ordinaire par le biais de cette réforme.

2. Cette votation est importante pour les transports publics et le tourisme.

Un oui à cette modification de la loi sur le travail est un oui à des gares et aéroports attractifs. **Cette animation est importante pour le trafic ferroviaire** qui a besoin de gares ouvertes et animées sept jours sur sept. D'ailleurs, les cyclistes et les piétons apprécient également les offres commerciales des gares qui sont généralement centrées et facilement atteignables.

Pour les **aéroports** aussi, il est important que les passagers et les touristes disposent d'un grand choix de commerces. Les clientes et les clients des aéroports doivent garder la possibilité de faire leurs courses sept jours par semaine.

Cette révision est dans l'intérêt des villes et des agglomérations ainsi que du tourisme. Les touristes tout particulièrement aiment disposer de bonnes possibilités d'achat. **Des portes de magasins fermées ne sont pas une belle carte de visite pour la Suisse.** C'est bien pour cette raison que les commerces des stations touristiques peuvent aujourd'hui déjà ouvrir le dimanche. Un oui à ce projet est aussi utile aux régions de montagne. **En cas de refus de ce projet, le statut spécial dont profite le tourisme serait sérieusement remis en question.**

3. La loi révisée sur le travail garantit des emplois.

Quelque 1950 collaboratrices et collaborateurs travaillent le dimanche dans les magasins et restaurants des gares RailCity. Il faut qu'ils puissent continuer de le faire. Un tiers environ de

ces personnes sont employées dans des commerces qui seraient touchés par un refus du projet mis en vote. **Ces emplois seraient menacés par un rejet de la révision.**

Les employés restent protégés par la loi sur le travail: s'ils travaillent le dimanche, ils bénéficient d'un jour de repos de remplacement. De plus, le travail dominical donne droit à un supplément sur le salaire. Ce projet ne porte donc pas atteinte à l'**interdiction de travailler le dimanche.**

4. Des gares animées sont des gares sûres

Des gares désertes ou fermées attirent des individus de toute sorte. Aux heures de faible fréquentation, notamment, des gares sans animation, voire mal entretenues constituent un risque pour la sécurité. Inversement, **des gares animées sont des gares sûres.** De plus, des gares attrayantes offrent une plus-value aux centres urbains. Les commerces des gares et des aéroports sont intéressants du point de vue de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et de la **protection de l'environnement.** La présence d'un public nombreux est garante **de sécurité et d'attractivité.**

5. Les régions rurales reçoivent un droit de participation.

La révision de la loi sur le travail profite également aux **régions rurales.** A côté des principales gares du pays (trafic de personnes représentant un chiffre d'affaires de plus de 20 millions de francs par an), des gares ayant une grande importance régionale (par exemple, celle de Brigue) peuvent également être attribuées à la catégorie des "centres des transports publics". Une demande dans ce sens doit être faite par le canton concerné au seco d'entente avec les CFF. Ce complément de politique régionale a été ajouté à la loi par le Conseil des Etats. Grâce à cette solution fédéraliste, les cantons bénéficient à l'avenir d'un **droit de participation.**

6. Il s'agit d'articles à usage quotidien.

Les clients des gares achètent des produits qui entrent dans leur sac à commission – il ne s'agit donc pas de frigos ou de jets à haute pression. Les shops des gares et des aéroports ne disposent que d'un assortiment relativement restreint; on y trouve **surtout des articles pour les besoins de tous les jours.** Les commerces des gares ne sont pas destinés aux marchandises lourdes et aux achats de grande envergure.

7. Il n'est pas question de libéraliser les heures d'ouverture.

Cette votation ne porte pas sur une généralisation de l'ouverture des magasins le dimanche ou une libéralisation des horaires des commerces. Il s'agit uniquement de savoir si nous acceptons une détérioration de la situation dans les gares par rapport à aujourd'hui. Seuls les "centres des transports publics", donc les grandes gares et les aéroports, sont concernés. **En disant oui à cette révision de la loi sur le travail, nous garantissons le statu quo – donc que les choses puissent rester comme aujourd'hui.**

IV. Les conséquences d'un non

En cas de rejet du projet le 27 novembre 2005, la réglementation transitoire mise en place par le seco deviendrait caduque. Environ **120 commerces installés dans les grandes gares suisses devraient fermer le dimanche** dont 40 à la gare principale de Zurich, à chaque fois 12 à Berne et Genève-Aéroport, à chaque fois 8 à Bâle CFF et Zurich-Stadelhofen. 50 autres commerces dans les grandes gares connaîtraient le même sort. **Au total, quelque 150 magasins seraient donc touchés.**

La situation concernant les commerces combinant alimentation et articles de ménage n'est pas claire, le Tribunal fédéral n'ayant pas désigné en détail chaque produit.

Un rejet du projet entraînerait très certainement de **nouveaux litiges juridiques et des longues procédures**. Profitant de la confusion juridique, les syndicats s'attaqueraient certainement à d'autres commerces dans les gares, les aéroports et les restoroutes. Ils visent aussi les shops prétendument illégaux dans les stations-service (Pietro Cavadini, secrétaire USS). Le statut spécial dont profitent les régions touristiques sera également mis sous pression. On ne voit en effet pas pourquoi le dimanche serait saint dans les villes et les agglomérations, mais non pas dans les stations touristiques.

Conclusion: **les principales victimes de cette jurisprudence sont les usagers des transports publics et les habitants des centres urbains**. Ils ne pourront plus, comme jusqu'ici, faire leurs achats toute la semaine dans les gares. Quant aux automobilistes, ils ne font de toute manière pas leurs courses dans les gares où les places de parc sont trop peu nombreuses.

V. Annexe

1. Les 25 plus grandes gares de Suisse (chiffre d'affaires en billet de plus de 20 millions de francs)

01	Zurich HB	ZH
02	Berne	BE
03	Bâle	BS
04	Genève	GE
05	Lucerne	LU
06	Lausanne	VD
07	Winterthour	ZH
08	Zurich Aéroport	ZH
09	St-Gall	SG
10	Bienne	BE
11	Baden	AG
12	Thoune	BE
13	Zurich Stadelhofen	ZH
14	Zurich Oerlikon	ZH
15	Fribourg	FR
16	Zoug	ZG
17	Neuchâtel	NE
18	Aarau	AG
19	Genf Aéroport	GE
20	Olten	SO
21	Lugano	TI
22	Coire	GR
23	Schaffhouse	SH
24	Soleure	SO
25	Brigue	VS