



Avril 2021

Modification de l'ordonnance 2 relative à la loi sur le travail (OLT 2): Entreprises de construction et d'entretien intervenant sur des routes nationales (art. 48a OLT 2)

Rapport sur les résultats de la procédure de consultation (17 août au 17 novembre 2020)

Dossier: SECO-601-17.2-2/3/13



Table des matières

1	Contexte	3
2	Prises de position reçues.....	3
3	Remarques générales des cantons.....	4
3.1	Art. 48a, al. 1, OLT 2.....	4
3.2	Art. 48a, al. 2, OLT 2.....	5
3.3	Ch. 14 de l'annexe de l'OLT 1.....	6
4	Remarques d'autres destinataires	6
4.1	Représentants de travailleurs et organisations de travailleurs : remarques générales	6
4.1.1	Art. 48a, al 1, OLT 2.....	6
4.1.2	Art. 48a, al. 2, OLT 2.....	6
4.1.3	Ch. 14 de l'annexe de l'OLT 1.....	7
4.2	Représentants des employeurs et organisations d'employeurs: remarques générales	7
4.2.1	Art. 48a, al. 1, OLT 2.....	7
4.2.2	Art. 48a, al. 2, OLT 2.....	8
4.2.3	Ch. 14 de l'annexe de l'OLT 1.....	8
4.3	Autres destinataires : remarques générales	8
4.3.1	Art. 48a, al. 1, OLT 2.....	8
4.3.2	Art. 48a, al. 2, OLT 2.....	8
4.3.3	Ch. 14 de l'annexe de l'OLT 1.....	8
5	Liste des milieux consultés ayant donné leur avis	9



1 Contexte

Le besoin de disposer de routes nationales sûres et en excellent état ainsi qu'une usure de plus en plus rapide conduisent depuis des années à une augmentation du nombre de chantiers sur le réseau des routes nationales. L'Office fédéral des routes (OFROU) est le mandant de l'ensemble de ces travaux. Un grand nombre de permis de travail de nuit (et en partie de travail du dimanche) octroyés par la Confédération et les cantons concernent de tels chantiers. Dans certains cantons, les permis pour les chantiers sur les autoroutes représentent même la majeure partie des permis relatifs à la durée du travail qu'ils délivrent.

Les travaux sur les chantiers situés sur des routes nationales doivent être effectués la nuit (et en partie le dimanche) pour des raisons de sécurité : ils sont organisés aux heures où la circulation est faible pour réduire le risque d'accident pour les travailleurs. Si une voie de circulation est supprimée aux heures de pointe sur des tronçons d'autoroute fortement fréquentés, le risque d'accident augmente en effet de manière avérée pour les usagers de la route et il n'est pas rare que des ouvriers du chantier soient aussi touchés à cette occasion.

Dans la mesure où un grand nombre de permis sont octroyés pour des situations comparables, la question se pose de savoir si une évaluation au cas par cas continue à être la manière correcte de procéder. L'obligation pour les entreprises de disposer d'une autorisation entraîne une grande charge administrative – d'une part pour les autorités, qui examinent les demandes, sollicitent des indications complémentaires et délivrent des autorisations en conformité avec le droit de la procédure administrative – et d'autre part pour les entreprises concernées qui doivent déposer des demandes de permis détaillées et motivées. Cela mobilise des ressources au niveau des cantons, qui ne peuvent dès lors être utilisées pour contrôler le respect de la loi sur le travail (LTr, RS 822.11) par exemple comme au niveau du SECO, qui se voit ainsi confronté à des contraintes temporelles pour les examens approfondis et le conseil aux entreprises dans d'autres situations.

Partant de là, les autorités d'exécution ont suggéré d'introduire une disposition dérogatoire pour que des travaux bien définis sur les routes nationales existantes puissent à l'avenir être exécutés de nuit sans permis, le niveau de protection demeurant toutefois le même. L'OFROU a été impliqué de manière précoce dans les travaux préparatoires et accueille favorablement ce projet.

2 Prises de position reçues

Cinquante et un avis ont été reçus dans le cadre de la procédure de consultation : 26 de la part des cantons et 25 en provenance d'organisations, associations, et autres milieux intéressés.

De la part des cantons, six accueillent favorablement la révision (AI, AR, BE, FR, LU, ZH) et dans 18 avis, elle est approuvée en principe (AG, BL, BS, GL, GR, AIPT et AOST, NE, NW, OW, SG, SH, SO, TG, TI, UR, VS, ZG). Quelques propositions d'adaptation du projet de modification ont été formulées. VD se montre critique par rapport au projet. GE s'exprime contre la révision mais émet des propositions de modification. L'AOST s'associe à la prise de position de l'AIPT.

S'agissant des autres milieux consultés, les auteurs de quatre avis se félicitent la révision (construction-vaud, FRS, FVE, infra suisse). Treize avis sont favorables à son principe mais émettent des propositions de modification (l'AfBN, le CP, l'unité territoriale I, metal.suisse, la NSNW, la SSE, l'Union patronale suisse, l'usam, la SSE section Tessin, suissepro, l'UDC, UT IX, zentras). Les auteurs de cinq avis rejettent la révision sous sa forme actuelle, à moins que leurs demandes de modification soient adoptées (l'USS, le PS, syna, travail.suisse, Unia). Un avis est extrêmement critique (Mine Alève). Deux associations (l'ACS, l'Union des villes suisses) se sont explicitement abstenues de s'exprimer sur le projet.



3 Remarques générales des cantons

BE, l'AIPT, l'AOST, SO, TI et VD confirment que le besoin de disposer de routes nationales sûres et en excellent état ainsi qu'une usure de plus en plus rapide ont conduit à une augmentation du nombre de chantiers sur le réseau des routes nationales. Les modifications proposées correspondent selon VS au besoin en la matière.

AG, BE, GR, l'AIPT, l'AOST, SO et VS partagent explicitement l'avis selon lequel certains travaux doivent, pour des raisons de sécurité, être effectués pendant la nuit afin de réduire le risque d'accident pour les travailleurs. BS, l'AIPT, l'AOST, NW, OW, SO, UR et ZH relèvent que cette pratique prend en compte la protection des travailleurs (pour BS, notamment parce que le champ d'application est très restreint). GL et ZG sont d'avis qu'il convient d'accorder une grande importance à la sécurité et à la protection des travailleurs dans le cadre de travaux s'effectuant sur des routes fortement fréquentées (comme le prévoit l'art. 48a OLT 2, selon GL).

TI indique qu'il existe toujours une possibilité de procéder à des contrôles du respect des dispositions de la LTr, le cas échéant en collaboration avec l'OFROU. Il ajoute que des conventions collectives de travail ont souvent été conclues dans les branches concernées, de telle sorte que les syndicats représentés dans les commissions paritaires peuvent eux aussi effectuer des contrôles.

VD relève qu'il est important que les entreprises soient tenues de respecter toutes les règles relatives à la durée du travail et du repos malgré l'exemption d'autorisation. Les motifs qui conduisent les entreprises à travailler la nuit doivent rester justifiés dans des cas spécifiques. L'allègement administratif ne doit pas être une incitation au travail de nuit. Le travail de nuit exempté d'autorisation doit ester l'exception.

L'allègement administratif qu'apporte la révision est reconnu par AI, BE, BS, FR, GR, l'AIPT, l'AOST, NW, OW, SG, SO, TI, UR, ZH. BL et VS partent du principe que cet allègement ne sera pas le même pour les autorités compétentes que pour les entreprises. ZG ne compte pas sur un recul de la charge administrative, car le réseau de routes nationales sur le territoire du canton est très limité et que le canton reçoit par conséquent peu de demandes de permis relatifs à la durée du travail les concernant. GE émet des doutes quant à l'allègement administratif, car à son avis toutes les annonces doivent être transmises aux associations, y compris celles qui, lors du processus d'autorisation traditionnel, sont de la compétence du SECO en raison de la durée des travaux.

GR note que les travaux concernés par la disposition dérogatoire sont en général des travaux qui donnent actuellement lieu à un permis des autorités cantonales d'exécution. VS écrit que l'octroi d'une autorisation dans les situations visées par l'art. 48a OLT 2 correspond à la pratique courante.

VD fait valoir que les besoins de toutes les parties participant à la table ronde doivent autant que possible être pris en compte.

3.1 Art. 48a, al. 1, OLT 2

BS remet en question la délimitation étroite du champ d'application, dans la mesure où le besoin de sécurité est présent également en dehors de celui-ci. Le champ d'application englobe, outre les travaux définis dans des tunnels, dans des galeries et sur des ponts, également les travaux en dehors de ces éléments de construction lorsqu'ils sont en lien direct avec eux et que la proportionnalité est respectée. Si un chantier inclut deux des éléments de construction mentionnés à l'al. 1 (tunnels, galeries ou ponts), la disposition s'applique aussi au tronçon de route qui les relie, pour autant que cela soit proportionné. Pour BS, cela n'est pas suffisant et d'autre part, cette définition du champ d'application pourrait conduire à des difficultés d'interprétation, raison pour laquelle il convient de l'étendre à l'ensemble du réseau des routes nationales. SO, l'AIPT et l'AOST plaident aussi en faveur de l'extension du champ d'application à la totalité du réseau de routes nationales. SH souhaite également une extension du champ d'application mais aux routes cantonales à haut débit et demande une adaptation du rapport explicatif en ce sens. GR est d'accord avec la limitation aux routes nationales mais demande que la disposition dérogatoire soit également applicable aux tronçons à ciel ouvert.

S'agissant des difficultés d'interprétation évoquées précédemment, BL et NE demandent respectivement que des exemples de ces situations soient mentionnés dans le commentaire et que le champ d'application soit clarifié. BL suggère en outre de compléter le commentaire en y indiquant que le champ d'application englobe l'ensemble des composantes des routes nationales selon l'art. 2 de l'ordonnance sur les routes nationales (ORN, SR 725.111), comme cela figure dans le rapport explicatif.

L'AIPT, l'AOST ainsi que SO se félicitent que l'exemption d'autorisation se limite au travail de nuit.

Concernant le champ d'application, AG et SG constatent qu'aucune distinction n'est établie entre les unités territoriales conformément à l'ORN et les entreprises privées mandatées pour l'exploitation ou pour des projets (SG indique que l'unité territoriale fait partie de l'administration cantonale). Ce traitement identique est considéré comme problématique, car les unités territoriales effectuent leurs travaux jour et nuit à court terme et en réponse à des événements ou à des circonstances météorologiques, ou sont contraintes de les effectuer la nuit en raison des directives et exigences de l'OFROU. Selon AG, les unités territoriales sont tenues par la loi d'intervenir la nuit et le dimanche et garantissent la sécurité et la disponibilité des routes nationales. Les onze unités territoriales doivent être distinguées des autres entreprises actives sur les routes nationales et être exemptées de manière systématique de l'obligation de disposer d'une autorisation pour le travail de nuit ou de l'obligation de l'annoncer. Le canton de NE part du principe que les unités territoriales sont exclues du champ d'application.

GE attire l'attention sur le potentiel d'abus lié à cette disposition puisqu'il est facile d'affirmer que les critères qui permettent à une entreprise de prétendre à l'exemption d'autorisation pour le travail de nuit sont remplis. Cette exemption retire aux autorités compétentes la possibilité de contrôle, cette problématique étant toutefois quelque peu atténuée par l'obligation d'annonce prévue.

GE propose de clarifier la notion de « sécurité »; il propose en outre que si cette notion est censée se rapporter au critère de la forte fréquentation des routes (conformément au ch. 14 de l'annexe de l'OLT 1), cela soit indiqué explicitement dans le texte de la loi.

3.2 Art. 48a, al. 2, OLT 2

BS, FR, GR et ZG soutiennent explicitement l'obligation d'annonce. NW et OW s'expriment en revanche contre elle, au motif qu'il s'agit d'une mesure superflue et étrangère à la pratique : en particulier, il découle de l'art. 58 LTr que les cantons sont tenus de renseigner les associations qui ont qualité pour recourir. Ces deux cantons font également valoir que les représentants des travailleurs et les commissions paritaires ont en général connaissance des projets de construction sur les routes nationales avant l'autorité cantonale. TG, TI et UR sont également opposés à l'obligation d'annonce ; selon TG, elle empêcherait au moins en partie la réduction visée de la charge administrative.

BL suggère de décrire plus en détail le contenu de l'annonce, par exemple dans le commentaire; BS, GE, l'AIPT, l'AOST ainsi que SO partagent cet avis. D'après BL, le projet d'acte ne prévoit pas l'implication de l'OFROU et il convient de le compléter en ajoutant que les entreprises doivent impérativement joindre à l'annonce le mandat de l'autorité fédérale compétente (OFROU), puisque celui-ci mentionne si le travail de nuit est ordonné pour certaines étapes des travaux ou non. BL ajoute qu'il serait ainsi possible de voir si la planification annuelle a déjà fait apparaître la nécessité du travail de nuit.

BS concède que l'obligation d'annonce permet aux associations de rester informées malgré la disparition de la publication des autorisations mais souhaite que leur droit d'être renseignées soit inscrit dans l'ordonnance. L'AIPT, l'AOST ainsi que SO s'associent à cette demande au motif que cela permettrait de clarifier les choses. Si ce droit est seulement déduit de l'art. 58 LTr, il existe un risque que, dans d'autres situations, des associations fassent valoir un droit général d'être renseigné même sans qu'une décision ne soit rendue en le fondant sur le même article.

BL défend l'avis qu'il convient d'inscrire dans la loi que l'obligation d'annonce n'entraîne aucune obligation pour l'autorité compétente d'examiner les faits d'office. GE part aussi du principe qu'il existe une obligation pour l'autorité de contrôler les annonces.

AG considère que le délai d'annonce de quatorze jours est trop long car les travaux d'entretien des routes sont tributaires des conditions météorologiques. GL juge de même, au motif que selon les instructions de l'OFROU des travaux d'entretien doivent aussi être effectués à court terme, et propose un délai de sept jours. GL formule la remarque qu'un non-respect du délai entraînerait une procédure selon les art. 51ss. LTr. GR, TG et ZG sont également d'avis que le délai d'annonce est trop long.

GE soulève la question de la compatibilité de l'obligation d'annonce avec l'obligation de garder le secret formulée dans l'art. 44 LTr.

BS demande en outre que les conséquences du non-respect de l'obligation d'annonce pour les entreprises soient clairement définies.

GR exige que l'OFROU informe à l'avenir rapidement les inspections cantonales du travail de ses mandats impliquant du travail de nuit.

3.3 Ch. 14 de l'annexe de l'OLT 1

GE est favorable aux compléments apportés au ch. 14 de l'annexe de l'OLT 1. Il propose toutefois, au cas où l'art. 48a OLT 2 entrerait en vigueur, de compléter le deuxième point de la manière suivante, dans un souci d'unité : « travaux de creusement, d'aménagement et de sécurisation de tunnels, de galeries *et de ponts*, se trouvant au stade de la construction initiale ou existant déjà ». Si l'art. 48a OLT 2 devait ne pas entrer en vigueur, GE estime qu'il serait intéressant de veiller à intégrer plus largement tous les cas de figure visés par cet article dans le ch. 14 de l'annexe de l'OLT 1.

GL est d'avis que, s'agissant de travaux d'assainissement et d'aménagement de routes fortement fréquentées, la preuve de l'indispensabilité est également établie et qu'une demande est donc superflue.

GR souhaite une définition de la notion de « routes fortement fréquentées ».

4 Remarques d'autres destinataires

4.1 Représentants de travailleurs et organisations de travailleurs : remarques générales

L'USS, syna, travail.suisse et Unia rejettent la révision dans sa forme actuelle. Ils argumentent que le SECO a lancé cette révision pour se décharger sur le plan administratif et que cela ne doit pas entraîner une détérioration de la protection des travailleurs même si le souhait d'un allègement administratif est compréhensible. Travail.suisse concède qu'il y a des travaux qui doivent être réalisés la nuit.

Le PS met l'accent sur la nécessité que le travail de nuit ne soit possible que dans un nombre extrêmement limité de cas. Allant dans le même sens, travail.suisse indique que l'interdiction du travail de nuit et du dimanche revêt une très grande importance pour la santé des travailleurs comme pour la qualité des conditions de travail et fait valoir que des exceptions ne doivent être admises qu'avec retenue. Des raisons économiques ne doivent pas conduire au travail de nuit.

L'USS et Unia réclament l'introduction dans l'OLT 2 d'un nouvel art. 48b qui spécifie que les travaux qui, selon les art. 48 et 48a OLT 2 peuvent être effectués de nuit sans autorisation, sont des travaux qui ne peuvent être effectués de jour pour des raisons de sécurité.

4.1.1 Art. 48a, al 1, OLT 2

Pour l'USS et Unia, la limitation du champ d'application aux travaux dans les tunnels, les galeries et sur les ponts est primordiale. L'USS, syna, travail.suisse et Unia demandent de limiter la dérogation aux routes nationales des catégories 1 et 2 car la limite de vitesse sur celles de catégorie 3 est de 80 km/h et ces routes peuvent être empruntées également par les cyclistes.

4.1.2 Art. 48a, al. 2, OLT 2

L'USS, syna, travail.suisse et Unia tiennent à ce que les autorités compétentes soient tenues de transmettre les annonces de manière proactive aux associations d'employeurs et de travailleurs ayant

qualité pour recourir et qu'elles ne puissent pas se limiter à réagir aux demandes des partenaires sociaux intéressés. Ils réclament un ajout à l'al. 2 indiquant que l'autorité cantonale est tenue d'informer dans un délai d'une semaine (ou éventuellement de 14 jours) les organisations ayant qualité pour recourir en ce qui concerne les chantiers sur lesquels du travail de nuit est prévu.

Pour l'USS, l'obligation d'annonce aux autorités et l'information des partenaires est la condition sine qua non de la révision.

4.1.3 Ch. 14 de l'annexe de l'OLT 1

L'USS, syna, travail.suisse et Unia refusent l'extension du ch. 14 de l'annexe de l'OLT 1 et réclament par conséquent la suppression du premier point (travaux d'assainissement et d'aménagement sur des routes fortement fréquentées).

4.2 Représentants des employeurs et organisations d'employeurs: remarques générales

Constructionvaud, FVE, FRS et infra suisse approuvent entièrement la révision.

Le CP relève qu'il existe un grand besoin de disposer de routes nationales sûres (et que le nombre d'autorisations augmente pour cette raison). La SSE, l'Union patronale suisse et la SSIC partagent cet avis. Les autorités compétentes octroient les autorisations dans la plupart des cas car celles-ci sont justifiées par la protection des travailleurs et des usagers de la route en raison de la moindre densité de la circulation et par la réduction de la pollution atmosphérique; tel est également l'avis du CP, de metal.suisse, de la SSE et de l'Union patronale suisse. Infra suisse relève qu'une perturbation de la circulation, telle qu'en entraînent les chantiers, a des répercussions négatives immédiates sur l'ensemble du système (travailleurs et usagers de la route). L'AfBN, la NSNW, la FRS, l'unité territoriale I et l'UT IX estiment que la révision proposée est compréhensible et correcte. La SSE et l'Union patronale suisse formulent la remarque que la révision réduit fortement le risque d'accident pour les travailleurs et les usagers de la route.

Infra suisse est d'avis que le travail de nuit ne doit être exigé que là où il est strictement indispensable car les petites et moyennes entreprises en particulier ne sont pas en mesure de proposer des travaux la nuit. Pour cette organisation, la protection de la santé est la priorité absolue. suissepro s'exprime aussi en faveur d'une application restrictive du travail de nuit.

La SSIC indique que les contrôles du respect des dispositions de la LTr restent possibles. Elle ajoute qu'il existe souvent des conventions collectives de travail dans les branches concernées et que les syndicats représentés dans les commissions paritaires peuvent également effectuer des contrôles.

La SSE et l'Union patronale suisse retiennent que le travail de nuit place les entreprises de construction devant des défis en termes d'organisation et de personnel, et que la révision réduit les démarches administratives. constructionvaud, FRS, FVE, Infra suisse, l'usam et suissepro s'associent à cette remarque. L'accroissement de la sécurité de la planification est également relevé. L'AfBN, metal.suisse, la NSNW, l'unité territoriale I et l'UT IX saluent l'allègement administratif. Le CP ne remet pas en question la charge administrative liée au processus d'autorisation.

4.2.1 Art. 48a, al. 1, OLT 2

Le CP défend le point de vue selon lequel le champ d'application devrait être étendu au dimanche. La SSIC est favorable à cette exception à l'obligation de disposer d'une autorisation mais aurait souhaité que le champ d'application ne soit pas limité aux tunnels, galeries et ponts. La SSE se rallie à cette appréciation. metal.suisse suggère de réfléchir à une extension de la dérogation à la construction de nouvelles routes nationales.

Le champ d'application englobe des travaux effectués en dehors des éléments de construction mentionnés à l'al. 1 lorsqu'ils sont en lien direct avec eux et que la proportionnalité est respectée. Cela s'applique également aux chantiers qui englobent deux des éléments de construction mentionnés à l'al. 1 (tunnels,

galeries ou ponts). Le CP estime que ce fait ne ressort pas du texte de l'ordonnance et qu'il devrait lui être intégré.

L'avis d'AG et SG présenté plus haut en ce qui concerne la distinction entre unités territoriales et entreprises privées mandatées pour l'exploitation ou pour des projets est partagé par l'AfBN, l'unité territoriale I, la NSNW, l'UT IX et zentras.

4.2.2 Art. 48a, al. 2, OLT 2

Infrasuisse et la FRS jugent l'obligation d'annonce appropriée pour que les contrôles puissent être effectués. L'AfBN, la NSNW et l'unité territoriale I saluent la substitution de l'obligation d'annonce à l'obligation de disposer d'une autorisation.

Le CP reconnaît le but de l'introduction de l'obligation d'annonce, à savoir le bon accueil de l'al. 1, mais s'exprime clairement contre. La SSE, l'Union patronale suisse, l'usam et le SSIC sont également défavorables à l'obligation d'annonce. Selon l'Union patronale suisse, cette annonce est contraire au système même si elle est introduite sans préjuger d'autres cas ou branches, car elle soulève la question du non-respect du principe d'égalité de traitement. L'Union patronale suisse fait valoir qu'une disposition de l'ordonnance ne peut avoir pour but de permettre aux syndicats de demander au canton sur quels chantiers du travail de nuit est prévu et de clarifier ensuite la situation par une décision de constatation. Cela entraînerait de nouveau une charge administrative.

4.2.3 Ch. 14 de l'annexe de l'OLT 1

Le CP avalise explicitement le chiffre révisé de l'annexe de l'OLT 1. La SSE partage cet avis.

4.3 Autres destinataires : remarques générales

Le PS partage l'avis des représentants des travailleurs et rejette la révision tant que les propositions d'amélioration ne sont pas intégrées. Il réclame également l'introduction de l'art. 48b OLT 2 tel qu'indiqué au chapitre 4.1.

L'UDC déclare que la suppression de l'obligation de disposer d'une autorisation pour des travaux imposés par la sécurité sur des routes nationales, qui de par leur nature doivent être effectués la nuit ou le dimanche, est justifiée. Elle salue la réduction de la bureaucratie que cela entraîne.

Alève Mine demande de ne pas procéder trop rapidement aux modifications demandées par les milieux consultés, car la population se trouve déjà à la limite de ses capacités et n'est pas en mesure de faire face à ces propositions. Pour elle, il convient de prendre du recul par rapport à cette consultation et d'envisager également d'autres stratégies.

4.3.1 Art. 48a, al. 1, OLT 2

Le PS partage l'avis des syndicats et demande une limitation du champ d'application aux routes nationales de catégories 1 et 2.

L'UDC défend en revanche l'avis selon lequel il faudrait examiner la possibilité d'étendre le champ d'application à la construction de nouvelles routes nationales.

4.3.2 Art. 48a, al. 2, OLT 2

De l'avis du PS, les autorités compétentes devraient communiquer les annonces de manière proactive aux partenaires sociaux. Le PS tient à ce que l'al. 2 soit complété par la phrase qui a été mentionnée au ch. 4.1.2.

4.3.3 Ch. 14 de l'annexe de l'OLT 1

Le PS rejette l'extension du ch. 14 e l'annexe de l'OLT 1 et demande que le premier point soit supprimé.



5 Liste des milieux consultés ayant donné leur avis

Abréviations employées dans le rapport	Participants
Cantons	
AG	Regierungsrat des Kantons Aargau
AI	Landammann und Standeskommission des Kantons Appenzell Innerrhoden
AR	Departement Bau und Volkswirtschaft des Kantons Appenzell Ausserrhoden
BE	Regierungsrat des Kantons Bern
BL	Regierungsrat des Kantons Basel Landschaft
BS	Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt
FR	Conseil d'État du Canton de Fribourg
GE	Conseil d'État de la République et Canton de Genève
GL	Volkswirtschaft und Inneres des Kantons Glarus
GR	Regierung des Kantons Graubünden
IVA AIPT	Interkantonaler Verband für Arbeitnehmerschutz Association intercantonale pour la protection des travailleurs
LU	Bau-, Umwelt-, und Wirtschaftsdepartement des Kantons Luzern
NE	Conseil d'État de la République et Canton de Neuchâtel
NW	Landammann und Regierungsrat des Kantons Nidwalden
OW	Vorsteher des Volkswirtschaftsdepartements VD des Kantons Obwalden
SG	Regierung des Kantons St. Gallen
SH	Baudepartement des Kantons Schaffhausen
SO	Regierungsrat des Kantons Solothurn
TG	Regierungsrat des Kantons Thurgau



TI	Consiglio di Stato
UR	Volkswirtschaftsdirektion des Kanton Uri
VD	Conseil d'État du Vaud
VS	Conseil d'État du Valais
VSAA AOST	Verband Schweizerische Arbeitsmarktbehörden Association des Offices Suisses du Travail
ZG	Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zug
ZH	Regierungsrat des Kantons Zürich
Organisations, associations et autres milieux intéressés	
ACS	Association des Communes Suisses
AfBN	Unité territoriale XI (canton d'Uri)
constructionvaud	Association Constructionvaud
CP	Centre Patronal
FRS	strasseschweiz - Verband des Stassenverkehrs routesuisse – Fédération routière suisse
FVE	Fédération vaudoise des entrepreneurs
Unité territoriale I	Unité territoriale I (canton de Berne)
Infra Suisse	Organisation der Schweizer Infrastrukturbauer
metal.suisse	Dachverband der Stahl-, Metall- und Fassaden- bauweise
Mine Alève	Ing. ETH, Finanzdipl. SGMI
NSNW	Unité territoriale VIII
SBV SSE	Schweizerischer Baumeisterverband Société Suisse des Entrepreneurs
Union Patronale Suisse	Schweizerischer Arbeitgeberverband Union Patronale Suisse
Union des villes suisses	Schweizerischer Städteverband Union des villes suisses
SGB USS	Schweizerischer Gewerkschaftsbund Union syndicale suisse

sgv usam	Dachorganisation der Schweizer KMU Organisation faïtière des PME suisses
SP PS	Sozialdemokratische Partei der Schweiz Parti socialiste suisse
SSIC	società svizzera impresari costruttori
suissepro	Association faïtière des sociétés pour la protection de la santé et pour la sécurité au travail
SVP UDC	Schweizerische Volkspartei Union Démocratique du centre
syna	syna – Le syndicat
Travail.Suisse	Organisation faïtière des travailleurs
Unia	Unia – Die Gewerkschaft. Le Syndicat. Il Sindacato.
UT IX	Société routes nationales arc jurassien Unité territoriale IX (canton de Neuchâtel)
zentras	Unité territoriale X (canton de Lucerne)