**Zeitschrift:** Femmes suisses et le Mouvement féministe : organe officiel des

informations de l'Alliance de Sociétés Féminines Suisses

Herausgeber: Alliance de Sociétés Féminines Suisses

**Band:** 60 (1972)

Heft: 1

Artikel: La loi fédérale sur le contrat de travail est entrée en vigueur

Autor: J.B.-W.

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-273017

#### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

#### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

#### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

**Download PDF: 22.11.2025** 

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

## La loi fédérale sur le contrat de travail est entrée en viaueur

Le 30 septembre expirait le dé-lai référendaire pour la nouvelle loi sur le contrat de travail votée par les Chambres fédérales le 25 juin 1971. Elle est entrée en vigueur le 1er janvier 1972. Voici quelques points concernant plus particulièrement les femmes :

### Droit au salaire en cas

Droit au salaire en cas de grossesse
Jusqu'ici, la doctrine admettait unanimement qu'il y avait lieu d'assimiler la grossesse à la maladie, mais certains tribunaux (notamment Bâle et Genève) refusaient d'accorder le droit au salaire aux femmes en couches. Pour éviter qu'une telle interprétation ne subsiste, le législateur a prévu expresément le droit au salaire de la siste, le législateur a prévu expres-sément le droit au salaire de la travailleuse en cas de grossesse et d'accouchement, (trois semai-nes pendant la première année d'emploi, et une période plus lon-gue au-delà de la première année. Cela sous réserve du cas de la travailleuse qui reçoit des presta-tions pour petre de cain d'une tions pour perte de gain d'une caisse-maladie.

#### Droit aux vacances

en cas de grossesse

Jusqu'ici la loi ne fixait pas dans Jusqu'ici la 101 ne fixait pas dans quelle mesure les vacances léga-les (deux ou trois semaines selon les cantons) peuvent ou ne peu-vent pas être réduites par l'em-ployeur à l'égard de la travailleuse

en cas de grossesse. La nouvelle loi précise que les vacances ne peuvent pas être ré-duites lorsque l'interruption de travail, en raison d'une grossesse ou d'un accouchement, ne dépasse

#### L'interdiction de la résiliation du contrat par l'employeur en cas de maladie ou de grossesse

Cette interdiction concerne, se-lon la nouvelle loi, toutes les caté-gories de travailleuses et non plus seulement les ouvrières des entre-prises industrielles. Pendant les quatre ou huit premières semaines d'incapacité de travail, selon la dincapacite de travail, seion indurée des rapports d'emploi, la loi interdit à l'employeur de résilier le contrat de travail. Il en va de même pour les huit semaines qui précèdent ou suivent l'accouchement d'une travailleuse.

#### Dispositions plus générales

Une amélioration importante — et même essentielle — résultant de la nouvelle loi consiste dans la suppression de toute distinction ou discrimination entre ouvriers, employés et domestiques. Le code des obligations ne connaît en prin-cipe plus que des « travailleurs », cipe plus que des « travallieurs», dont la situation est régie d'une façon identique tant quant aux périodes de paiement du salaire que quant aux délais de congé. Ce n'est qu'un aperçu de la nouvelle loi sur le contrat de tra-vail, qu'il ne faut pas confondre avec la loi sur le travail datant de 1964 qui concerne plus spéciale-ment la protection des travailleurs (sécurité, durée du travail...) J. B.-W.

#### **Femmes** Suisses

paraissant le troisième samedi du mois Organe officiel des informations de l'Alliance de sociétés fémi-nines suisses

Présidente du comité du journal Jacqueline Berenstein-Wayre

Rédactrice responsable
Huguette Nicod-Robert
Le Crêt-des-Pierres
1092 Belmont

Administration
Monique Lechner-Wiblé
19, av. Louis-Aubert
1206 Genève
Tél. (022) 46 52 00
C.C.P. 12 - 11791

Publicité Annonces-suisses S.A

1, rue du Vieux-Billard 1205 Genève

Abonnement

1 an: Suisse Fr. 15.—
étranger Fr. 17.—
de soutien Fr. 20.—

Imprimerie Nationale, Genève

# Chuard & Francoz

LYDIA DAÏNOW

Ecole d'esthéticiennes Diplôme International Cidesco

LA PHYTOTHERATHRIE

par les plantes

Traitements, conseils et vente :

Parfumerie LEUTHOLD

Coiffure Michel CHAPOU

Coiffure Ernest ZACH

Coiffure ROCHAT

Le soin du cheveu

Pour conserver votre plus belle parure...

Apprenez à soigner votre chevelure

Institut de Beauté

Rue Pierre-Fatio 17

GENÈVE

Tél. (022) 35 30 31

Membre de la FREC

Confédération 8

Vieux-Collège 10

Rue du Stand 46

Malagnou 62

## Réparation meubles anciens

Rue du Rhône 110 GENÈVE Tél. 24 93 35



MADAME M. HUTIN

le gaz est indispensable

# Nos villes seront-elles enfin rendues aux piétons?

A l'occasion des Journées du Mont-Pélerin, trois personnalités Mont-Pélerin, trois personnalités avaient, il y a quelque temps, pris la parole, à Radio-Lausanne, au sujet de la circulation urbaine futre. Parmi ces personnalités, M. Jacques Barbier, géographe et directeur d'Urbaplan, avait fait des déclarations très intéressantes à propos de la cité de l'avenir. Aussi avons-nous pensé qu'en allant le voir, nous pourrions apprendre un tas de choses à ceux de nos lectas de choses à ceux de nos leca l'écoute ce soir-là.

— Monsieur Barbier, il nous tar-

 Monsieur Barbier, il nous tarde de voir nos villes enfin rendues aux piétons que nous sommes, pour la plupart d'entre nous. Cela se réalisera-t-il un jour?

 Hélas! pour vous, on ne pourra jamais rendre le centre des villes exclusivement aux piétons. Et cela pour deux raisons. D'abord parce que l'automobile est un moyen de transport destiné non seulement aux personnes, mais encore aux marchandises. Imaginez l'énorme échange de marchandises auquel doit faire face un centre urbain et qui se chiffre par une centaine de tonnes par jour. Tout ce matériel doit être apporté et rapporté par les clients. apporté et rapporté par les clients. Ceci est un obstacle très impor-

Et la deuxième raison?

 Le la deuxieme raison?
 Le réseau urbain des routes et avenues fait partie du réseau principal de l'agglomération, ne l'oubliez pas. Ainsi, pour aller de Renens à Pully, par exemple, vous devez passer par la place Saint-François de Lausanne, ville que vous ne pourriez contourner sans perdre un temps toujours précieux.

Diable! Donc, selon vous, le problème de la circulation des autos privées dans le centre des villes ne peut être résolu?

villes ne peut être résolu?

— Il est bien certain qu'il ne le peut. Et c'est une illusion de penser que parkings, réduction des trottoirs et élargissement des avenues contribueront au désencombrement d'un centre-ville. Ce dernier est la zone la plus attractive nier est la zone la plus attractive pour le commerce et les habitants eux-mêmes. L'énorme demande dont il est l'objet fait que, s'il n'était pas encombré, on l'encombrerait. Ainsi, si l'on avait de meilleurs parkings dans cette partie vitale de la cité, il y aurait une affluence considérable. Plutôt que de poursuivre cette chimère, arrivons à la conclusion qui s'impose il faut arrêter les sacrifices, garder Il faut arrêter les sacrifices, garder le centre à peu près tel cu'il est, limiter au strict minimum les investissements nécessaires à l'aménagement de la circulation.

#### **AMÉLIORATION**

DES TRANSPORTS PUBLICS

— Et que préconisez-vous pour

 Et que preconsez-vous pou
éviter la saturation ?
 Je pense qu'il faudrait développer les transports en commun,
afin que ceux-ci puissent écouler

conservation des besoins en dél'augmentation des besoins en dé-placement de tous ces gens qui doivent nécessairement se rendre dans le centre-ville, puisqu'il est le siège des maisons de commerce, des grands bureaux, des écoles et des lieux de loisirs et de distrac-

DES VÉHICULES NOUVEAUX...

 Les transports en commun, il faut les repenser, afin qu'ils offrent au public des avantages particuliers. Pour l'instant, dans n'importe quelle grande ville suisse, ils connaissent les mêmes inconvé-nients que les voitures privées, les nients que les voitures privées, les mêmes routes, les mêmes embouteillages, les mêmes feux. Et, franchement, les usagers, debout, ser-rés, secoués, perdus dans la masse, préfèrent de beaucoup être dans leur propre véhicule. Si l'on veut que les usagers préfèrent les transports publics, il faut que ceux-ci offrent de sérieux avantages. Et la première condition à remplir, c'est de les sortir de la circulation routière. Pour la région lausanroutière. Pour la région lausan-noise, on est en train d'étudier, avec l'Institut technique des transports de l'Ecole polytechnique, la prolongation du réseau souterrain du Lausanne-Ouchy jusqu'à la Blécherette.

— Ce projet est-il réalisable à bref délai ?

Dans un délai de moins de dix ans. Et les avantages sont certains. Cela ne dépasse pas les moyens financiers de la région.

Mais cela ne sera pas suffi-

sant, je présume.

— Non, certes. Dans une étape ultérieure, il faudra songer à d'autres lignes de transports publics, à d'autres techniques. On en est encore au stade des essais. Mais aux véhicules enterrés on préféaux venicules enteres on prete-rera les véhicules aériens, les vé-hicules surélevés, avançant sur coussin d'air, au-dessus du niveau du sol. Quoi qu'il en soit, on peut être réaliste et raisonnable de penser que dans quatre ou cine ans ces techniques seront au point. Entre les années 1980 et 990 on pourra réaliser un réseau intéressant.

intéressant.

— Je me représente mal ces véhicules de l'avenir...

— Leur caractère doit être proche de celui de l'automobile actuelle. Ils seront petits et circuleront plus vite. Ils seront certainement automatiques et téléguidés (les conducteurs coûtent cher...)

(les conducteurs coutent cher...)

— Et la banlieue, alors ?

— L'extérieur, la grande banlieue, cette région-là ne sera jamais mieux servie que par l'automobile ou le chemin de fer.

— En somme, tous ces projets, cui beux exerciscions un pour faire.

qui nous paraissaient un peu faire partie de la science-fiction, nous les verrons encore de notre vi-

Mais bien sûr! A condition Mais bien sûr! A condition de prendre assez tôt les décisions. Il faut savoir que, pour une grande réalisation urbaine, un délai de quelque dix ans sépare nécessairement la décision de la mise en service. Si l'on attend, pour décider, d'avoir toutes les garanties et toutes les certitudes, on arrivera toujours trop tard.

J. T.

# pour 1972 🕅 'nous vous souhaitons heureuse... ....fructueuse, ensoleillée... ...prospère. Annonces suisses s.a.