



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

**Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication DETEC**

Office fédéral des routes OFROU

Berne, le 21 septembre 2021

Commentaires relatifs à la modification de l'ordonnance sur les chauffeurs (OTR 1)

Commentaires relatifs à la modification de l'ordonnance sur les chauffeurs (OTR 1)

1 Contexte, motifs et objectifs de la révision

La présente révision de l'ordonnance sur les chauffeurs (OTR 1) porte principalement sur des adaptations résultant de la modification de règlements européens qui font partie intégrante de l'accord sur les transports terrestres (ATT ; RS 0.740.72) conclu entre la Suisse et l'UE. Le 8 juillet 2020, le Parlement européen a adopté le Paquet Mobilité I (transport routier), comme l'avait fait avant lui le Conseil de l'Union européenne (UE) le 7 avril 2020. Ce faisant, ces institutions ont notamment approuvé les modifications du règlement (CE) n° 561/2006 sur les temps de travail, de conduite et de repos (JO L 102 du 11.4.2006, 1) ainsi que celles du règlement (UE) n° 165/2014 relatif aux tachygraphes (JO L 60 du 28.2.2014, 1), qui sont entrées en vigueur le 20 août 2020 et dont certaines produiront leurs effets de manière échelonnée. Les modifications ont été apportées dans le règlement [UE] 2020/1054 (JO L 249 du 31.7.2020, 1).

Après examen détaillé des modifications apportées par l'UE dans le règlement (UE) 2020/1054 susmentionné, l'Office fédéral des routes (OFROU) estime qu'il est judicieux d'instaurer des prescriptions équivalentes en Suisse, notamment du point de vue du transport international. Les modifications introduites par le règlement (UE) 2020/1054 pourront être reprises dans l'ATT une fois que l'ordonnance sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules automobiles (ordonnance sur les chauffeurs, OTR 1 ; RS 822.221) aura été adaptée. Cette intégration dans l'ATT présuppose la reconnaissance par l'UE de l'équivalence entre les prescriptions nationales et le droit européen. Des efforts sont menés pour élaborer des prescriptions équivalentes dans les meilleurs délais, étant donné qu'il existait jusqu'à présent des différences entre les prescriptions relatives au transport international entre la Suisse et l'UE, d'une part, et celles applicables aux transports intérieurs au sein de l'UE, d'autre part.

La présente révision de l'OTR 1 doit permettre de transposer dans cette dernière les changements liés aux temps de travail, de conduite et de repos qui sont entrés en vigueur dans l'UE dès le 20 août 2020 ou qui s'y appliqueront à partir de 2022 ou 2025. Les autres modifications, qui produiront leurs effets ultérieurement et présentent une plus grande portée, feront l'objet de procédures de révision distinctes.

À la demande des milieux économiques et pour tenir compte des besoins des propriétaires de routes, la procédure de révision inclut par ailleurs, pour le trafic interne, une proposition de modification concernant le service hivernal.

2 Commentaires des dispositions

2.1 Adaptations à la suite de modifications de la législation européenne (règlement [UE] 2020/1054)

Article 2 Définitions

Lettre l

L'art. 2 définit les termes employés dans l'OTR 1. Le terme « non commercial » apparaît déjà dans l'ordonnance, à l'art. 4, al. 1, let. d, h et i ainsi qu'à l'art. 4, al. 2, let. e et f. Il doit maintenant y être défini, car l'absence d'interprétation uniforme a entraîné des incertitudes et des pratiques différentes.

Est réputé « non commercial » tout transport qui n'est pas directement ou indirectement rémunéré, qui ne génère directement ou indirectement aucun revenu pour le conducteur ou pour un tiers et qui n'est lié à aucune activité professionnelle ou commerciale. Cette modification apporte une clarification et n'aura aucun effet sur le champ d'application des exceptions déjà prévues dans l'ordonnance.

Par déduction inverse, conformément à la définition en question, un transport effectué pour son propre compte ou pour le compte d'autrui sera considéré comme un transport commercial.

Article 4 Exceptions

Alinéa 1, lettre h et j

À l'occasion de la révision faite en 2015, la réglementation dite pour les artisans a été ajoutée au ch. 2 de la let. h existante pour les véhicules et ensembles de véhicules dont le poids total autorisé n'excède pas 7,5 t.

Cette réglementation sera dorénavant étendue à la livraison de marchandises fabriquées de manière artisanale, raison pour laquelle il est indiqué de scinder la teneur de la let. h (nouvelle let. j).

L'extension mentionnée vise une simplification pour les entreprises artisanales. Selon la teneur actuelle, les prescriptions de l'OTR 1 s'appliquent aux entreprises artisanales qui livrent leurs marchandises fabriquées de manière artisanale et ne doivent pas procéder à un travail de finition sur le lieu de livraison. Il en résulte souvent pour ces entreprises des difficultés de délimitation du type de transport, car il peut arriver qu'un chauffeur effectue, le même jour et avec le même véhicule, des transports soumis à l'OTR 1 et des transports non soumis à celle-ci. L'extension de la réglementation pour les artisans à la livraison de marchandises fabriquées de manière artisanale va faciliter la tâche des acteurs concernés en ce sens qu'ils n'auront plus besoin de faire une distinction entre les deux types de transport mentionnés. En guise de critère de délimitation supplémentaire, l'article en question prévoit que les transports ne devront pas être réalisés pour le compte d'autrui, c'est-à-dire par des tiers, pour être exclus du champ d'application de l'ordonnance. Les conditions fixées jusqu'ici (poids total de 7,5 t, rayon de 100 km, conduite absorbant au maximum la moitié du temps de travail en moyenne hebdomadaire) restent inchangées et valent aussi bien pour la livraison de marchandises fabriquées de manière artisanale que pour le transport du matériel ou de l'équipement que le conducteur utilise dans l'exercice de son métier. L'exception concerne les marchandises fabriquées de manière artisanale, par exemple des meubles conçus individuellement selon les besoins du client.

Par ailleurs, la version française a été remaniée ponctuellement, par souci de cohérence entre les trois versions linguistiques. Ces corrections ne modifient en rien la teneur du texte.

Article 9 Temps de repos journalier

Alinéa 2, 1^{re} phrase

La notion de « temps de repos journalier normal » est introduite dans l'ordonnance. Elle permet de distinguer celui-ci du « temps de repos journalier réduit », qui est réglé à l'al. 3.

Article 11 Temps de repos hebdomadaire

Alinéa 1

La notion de « temps de repos hebdomadaire normal » a été introduite dans l'OTR 1 lors de la révision de 2011 (voir art. 9, al. 5 et art. 11a, al. 1 et 3). Elle n'y a toutefois encore jamais été définie. À des fins de clarification, le « temps de repos hebdomadaire normal » est désormais défini à l'al. 1, sur le modèle de l'al. 2, consacré au temps de repos hebdomadaire réduit. Cet ajout est nécessaire pour éviter d'éventuelles difficultés de délimitation en lien avec la nouvelle teneur de l'al. 6 (voir ci-dessous).

Alinéa 6

Les temps de repos hebdomadaires de 45 heures et plus ne pourront plus être pris dans le véhicule. La modification marque un tournant par rapport à la pratique actuelle en Suisse. En effet, jusqu'à présent, les conducteurs qui passaient leur temps de repos hebdomadaire de 45 heures et plus dans le véhicule n'étaient pas sanctionnés en Suisse, car l'interdiction en vigueur dans le droit de l'UE et dans le droit national pouvait être interprétée différemment. Avec la clarification opérée par l'UE, des divergences d'interprétation ne sont plus possibles. La Suisse doit elle aussi préciser sa réglementation afin de permettre une application uniforme de l'interdiction. La disposition vise à améliorer les conditions de travail des chauffeurs : ils passeront les longs temps de repos non plus dans le véhicule, mais dans un logement approprié. Pour que le logement soit réputé approprié, les installations doivent offrir à chaque personne une intimité suffisante ainsi qu'un matériel de couchage et des sanitaires adéquats. Il peut s'agir d'une chambre d'hôtel, d'un appartement, d'un motel ou d'un appartement privé. Pour pouvoir répondre aux besoins de chaque sexe, les installations doivent notamment disposer de sanitaires séparés. Les employeurs devront prendre en charge les frais de l'hébergement en dehors du véhicule. En Suisse, cette obligation découle déjà du droit des obligations (art. 327a CO).

L'OFROU a fait réaliser une analyse des écarts pour étudier les effets potentiels sur l'infrastructure de l'interdiction de passer la nuit dans le véhicule. L'analyse montre que les possibilités d'hébergement devraient en principe être suffisantes. Des facteurs tels que le niveau de vie plus élevé que dans les pays voisins ou la future possibilité de prendre deux temps de repos hebdomadaires réduits consécutifs laissent également penser que le nombre de temps de repos hebdomadaires de 45 heures et plus pris en Suisse auront tendance à diminuer par rapport à aujourd'hui. C'est d'ailleurs ce que confirment les résultats d'un sondage réalisé auprès de transporteurs étrangers dans le cadre de cette analyse. Celui-ci révèle que rares sont les entreprises

de transport qui planifient aujourd'hui des temps de repos hebdomadaires normaux en Suisse, et l'introduction de l'interdiction de passer la nuit dans le véhicule ne fera qu'accentuer cette tendance.

Alinéa 7 et 8

La nouvelle possibilité de prendre deux temps de repos hebdomadaires réduits à la suite ne sera accordée que pour les transports internationaux de choses, comme le prévoit le droit européen. Elle déroge au principe en vigueur selon lequel, en l'espace de deux semaines, deux temps de repos consécutifs doivent toujours inclure un temps de repos hebdomadaire normal. En outre, les deux temps de repos hebdomadaires réduits consécutifs ne pourront être pris qu'à l'étranger. Toutefois, il sera également possible de commencer ceux-ci à l'étranger et de les terminer dans le pays où l'entreprise est établie ou dans le pays où le conducteur est domicilié (envisageable en cas de transfert en train ou en ferry-boat). Cette restriction s'explique par le fait que l'absence du domicile ne doit pas être excessivement longue et que le conducteur doit avoir la possibilité de passer les temps de repos de longue durée chez lui. Le principe selon lequel au moins deux temps de repos hebdomadaires normaux doivent être pris sur une période de quatre semaines consécutives reste inchangé. En outre, les deux réductions du temps de repos hebdomadaire doivent être compensées durant la semaine qui suit le second temps de repos hebdomadaire réduit. Leur compensation se fera en bloc et précédera le temps de repos hebdomadaire normal obligatoire suivant. Le moment où s'achève la compensation cumulée et où commence le temps de repos hebdomadaire normal ne doit pas être postérieur à la fin de la sixième période de 24 heures. Le temps de repos hebdomadaire inclut toujours un temps de repos journalier. Il faut toutefois observer à cet égard que le délai de 24 heures à compter du début de l'activité reste valable ; par conséquent, la compensation cumulée devra commencer au plus tard 13 ou 15 heures après le début de la dernière période d'activité.

Article 11d Transports combinés

Si le conducteur accompagne un véhicule transporté par ferry-boat ou par train (transports combinés), il pourra désormais prendre, en plus d'un temps de repos journalier, un temps de repos hebdomadaire, et ce aux mêmes conditions. Il sera en principe possible de prendre aussi bien des temps de repos réduits que des temps de repos normaux lors de transferts en ferry-boat ou en train.

Les al. 2 et 3 règlent les interruptions des temps de repos. À l'instar de la règle déjà en vigueur pour les temps de repos journaliers normaux, l'al. 2 prévoit que les temps de repos hebdomadaires réduits pourront désormais aussi être interrompus deux fois au maximum lors de transports combinés, pour autant que la durée des interruptions ne dépasse pas une heure au total. En général, les conducteurs interrompent ces temps de repos pour transborder leur véhicule sur ou depuis le train ou le ferry-boat. Si, lors de transports combinés, le conducteur prend un temps de repos hebdomadaire normal, ce dernier peut être interrompu deux fois au maximum conformément à l'al. 3 si la durée de voyage prévue dans le ferry-boat ou le train est de 8 heures au minimum et si la durée des interruptions ne dépasse pas une heure au total. En outre, le conducteur doit avoir accès à une cabine couchette en dehors du véhicule. Une couchette ne suffit pas, car d'une part, elle n'offre pas une intimité équivalente et, d'autre part, le temps de repos hebdomadaire normal est soumis à des exigences plus strictes.

Par ailleurs, la version française a été remaniée ponctuellement, par souci de cohérence entre les trois versions linguistiques.

Article 12 Dérogations en cas d'urgence et dans des circonstances exceptionnelles

Le titre de l'article en question est complété pour spécifier que des dérogations sont possibles non seulement en cas d'urgence mais également dans des circonstances exceptionnelles.

Alinéa 1^{bis}, lettre a

Pour autant que cela ne compromette pas la sécurité routière, les conducteurs auront désormais la possibilité de prolonger d'une heure la durée de conduite journalière ou hebdomadaire pour pouvoir atteindre leur domicile ou le lieu d'établissement de leur employeur s'ils ont été retardés par des circonstances exceptionnelles (par ex. accidents, fermetures de route imprévisibles ou fermetures de frontières). S'ils font usage de cette possibilité, les conducteurs devront prendre un temps de repos hebdomadaire à leur arrivée.

Alinéa 1^{bis}, lettre b

Dans les mêmes conditions, les conducteurs pourront prolonger de 2 heures au plus la durée de la conduite journalière ou hebdomadaire s'ils ont fait une pause d'au moins 30 minutes d'affilée avant de prolonger la

durée de conduite pour atteindre leur destination. S'ils entendent faire usage de cette possibilité, ils devront prendre un temps de repos hebdomadaire normal à leur arrivée.

Remarque :

Il est possible de faire valoir les deux nouvelles dérogations ci-dessus si le conducteur n'est pas en mesure, en raison de circonstances imprévues et indépendantes de sa volonté ou de celle de son employeur (par ex. accidents, fermetures de routes imprévisibles ou fermetures de frontières), d'atteindre son domicile ou le lieu d'établissement de l'entreprise de son employeur pour un temps de repos hebdomadaire sans contrevenir aux prescriptions sur la durée de repos journalier ou hebdomadaire.

La formulation retenue aux let. a et b pourrait suggérer une transgression du principe selon lequel le conducteur doit observer une pause d'au moins 45 minutes après 4 h 30 de conduite (art. 8, al. 1). Toutefois, il n'en est rien : la phrase introductive de l'al. 1^{bis} précise les principes auxquels il est permis de déroger. Par conséquent, le principe formulé à l'art. 8, al. 1 prévaut sur la pause de 30 minutes prévue dans l'exception. Il en va d'ailleurs de même du respect de la durée totale maximale de conduite (90 heures en l'espace de deux semaines consécutives) et du délai de 24 heures pour la prise d'un temps de repos journalier.

Alinéa 1^{er}

Les prolongations de la durée de conduite prévues par l'article en question doivent être compensées, d'ici la fin de la troisième semaine suivant celle au cours de laquelle la durée de conduite a été prolongée, par un temps de repos équivalent. Le conducteur devra combiner celui-ci avec un temps de repos journalier ou hebdomadaire (au choix), de manière à prendre ces deux temps de repos ensemble.

Article 14a Utilisation du tachygraphe analogique

Alinéa 1, lettre f

Si le véhicule est muni d'un tachygraphe analogique, les passages de frontière devront faire l'objet d'une note manuscrite sur le disque d'enregistrement. La modification proposée est une adaptation aux tachygraphes numériques intelligents de version 2, qui enregistrent automatiquement ces données. Si le conducteur se trouve à bord d'un ferry-boat ou d'un train lorsqu'il franchit une frontière, le port ou la gare de destination est considéré(e) comme le prochain arrêt possible.

Article 14b Utilisation du tachygraphe numérique

Alinéa 1

Si le véhicule est équipé d'un tachygraphe numérique (sans service de positionnement), le conducteur devra y saisir les passages de frontière à compter du **2 février 2022**, conformément aux exigences européennes. Cette modification est une adaptation aux tachygraphes numériques intelligents de version 2, qui enregistrent automatiquement ces données. Les tachygraphes numériques intelligents de version 1, introduits en 2019, n'enregistrent pas automatiquement les passages de frontière, raison pour laquelle ces derniers doivent encore y être saisis manuellement.

Article 14c Présentation des documents ou données concernant le tachygraphe

Alinéa 1 et 3, lettre b

À partir du **31 décembre 2024**, les conducteurs de véhicules équipés d'un tachygraphe analogique devront emporter lors de leurs trajets les disques d'enregistrement des 56 derniers jours, et non plus seulement ceux des 28 derniers jours. Cette modification est une adaptation aux tachygraphes numériques intelligents de version 2, qui seront en mesure dès leur introduction d'enregistrer les 56 jours précédents grâce à leurs cartes de conducteur.

Article 17 Autres obligations de l'employeur et du conducteur

Alinéa 1^{bis}

L'employeur devra organiser le travail de ses salariés de telle sorte que ces derniers ne soient pas absents de leur domicile pour des périodes excessivement longues et qu'ils puissent bénéficier de temps de repos de longue durée en compensation des temps de repos hebdomadaires réduits. Ainsi, le retour des salariés devra être planifié de manière à ce qu'il leur soit possible, dans les quatre semaines, d'atteindre leur domicile ou le lieu d'établissement de l'entreprise. Le lieu d'établissement de l'entreprise auquel le salarié est normalement

rattaché désigne le lieu où son travail est organisé, où son temps de repos hebdomadaire commence habituellement et où il retourne régulièrement, et ce sur le territoire de l'État dans lequel son employeur est réellement et durablement établi. Cette précision a été introduite, car certaines entreprises sont susceptibles d'être établies dans plusieurs pays.

Le salarié reste toutefois libre de passer son temps de repos dans le lieu de son choix. L'employeur devrait pouvoir avoir accès aux enregistrements du tachygraphe, aux tableaux de service des conducteurs ou à d'autres documents pour apporter la preuve qu'il remplit son obligation d'organiser le retour régulier de ses salariés. Ces justificatifs devraient être disponibles dans les locaux de l'entreprise, afin de pouvoir être présentés sur demande aux autorités chargées des contrôles dans les entreprises (découle de l'art. 18 OTR 1).

Alinéa 1^{er}

La disposition sera appliquée lorsque les salariés auront pris deux temps de repos hebdomadaires réduits à la suite. Les employeurs devront alors planifier le travail de façon à permettre le retour des salariés à leur domicile ou au lieu d'établissement de l'entreprise (cf. commentaires de l'al. 1^{bis} ci-dessus concernant les notions de « domicile » et de « lieu d'établissement de l'entreprise ») avant même le début du temps de repos de plus de 45 heures qui sera pris en guise de compensation (compensation des deux réductions + temps de repos hebdomadaire normal).

2.2 Autres modifications

Article 20a Conducteurs engagés pour le service hivernal

À la demande des milieux économiques et pour tenir compte des besoins des propriétaires de routes, une disposition est créée afin de faciliter les interventions du service hivernal. Elle concerne les conducteurs qui n'effectuent pas exclusivement des transports non réglementés par l'OTR 1 et dont les interventions dans le cadre du service hivernal sont par conséquent intégralement soumises aux prescriptions sur la durée du travail, de la conduite et du repos. Au vu de la difficulté croissante de planifier les opérations de salage, qui sont notamment aussi ordonnées à titre préventif, la condition selon laquelle le conducteur doit avoir pris un temps de repos journalier au plus tard dans les 24 heures suivant la fin d'un temps de repos journalier ou hebdomadaire (voir art. 9, al. 1, OTR 1) se révèle souvent problématique.

C'est la raison pour laquelle une réglementation spécifique s'appliquera aux conducteurs soumis aux prescriptions sur la durée du travail, de la conduite et du repos qui effectuent des interventions dans le cadre du service hivernal : le délai de 24 heures sera prolongé à 30 heures, mais cette prolongation devra être compensée par un allongement du temps de repos journalier, qui passera à 12 heures consécutives au lieu de 11 heures. Les conducteurs pourront bénéficier de cette exception au maximum une fois par semaine et devront prendre un temps de repos hebdomadaire normal durant la semaine en question.

La réglementation s'appliquera seulement durant la période pendant laquelle les conducteurs concernés sont prévus de manière générale pour des interventions dans le cadre du service hivernal, mais mobilisés inopinément à la dernière minute (par ex. à la suite d'un brusque changement de temps), si bien qu'il ne leur est plus possible de prendre le temps de repos journalier réduit dans le délai de 24 heures. Il est expressément indiqué que cette exception est réservée aux conducteurs qui circulent exclusivement en trafic interne.