

**Ordonnance sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels  
(ordonnance sur les chauffeurs, OTR 1)**

<b>Modification du champ d'application et complément aux dispositions d'utilisation du tachygraphe (première partie de l'adaptation au règlement (UE) n° 165/2014)</b>	
<b>Texte en vigueur</b>	<b>Proposition de modification</b>
<b>Art. 4 Exceptions</b>	<b>Art. 4 Exceptions</b>
<b>Al. 1</b>	<b>Al. 1</b>
1 La présente ordonnance ne s'applique pas aux conducteurs des véhicules:	1 Texte en vigueur
a. dont la vitesse maximale autorisée n'excède pas 40 km/h;	a. Texte en vigueur
b. affectés aux services de l'armée, de la police, des pompiers, de la protection civile, ou utilisés sur mandat desdits services;	b. Texte en vigueur
c. affectés au transport de personnes en trafic de ligne, dans la mesure où la longueur de la ligne n'excède pas 50 km;	c. Texte en vigueur
d. utilisés pour des interventions urgentes, des missions de sauvetage ou pour les transports non commerciaux effectués à titre d'aide humanitaire;	d. Texte en vigueur
e. spécialement équipés pour des tâches médicales;	e. Texte en vigueur
f. spécialement équipés pour le dépannage et utilisés dans un rayon de 100 km autour de leur point d'attache;	f. Texte en vigueur
g. subissant des tests sur route ou des transferts à des fins d'amélioration technique, de réparation ou d'entretien, ou qui sont neufs ou transformés et ne sont pas encore en circulation;	g. Texte en vigueur
h. ou des ensembles de véhicules utilisés pour des transports non commerciaux de biens à des fins purement privées et dont le poids total autorisé n'excède pas 7,5 t;	h. <del>ou des ensembles de véhicules utilisés pour des transports non commerciaux de biens à des fins purement privées et</del> dont le poids total autorisé n'excède pas 7,5 t, <b>utilisés</b>
	<b>1. pour des transports non commerciaux de biens à des fins purement privées, ou</b>
	<b>2. pour le transport de matériel, d'équipement ou de machines destinés au conducteur dans l'exercice de ses fonctions dans un rayon de 100 kilomètres autour du lieu d'établissement de l'entreprise, pour autant que la conduite desdits véhicules ne constitue pas l'activité principale du conducteur;</b>
i. réputés historiques (véhicules vétérans) et utilisés pour le transport non commercial de personnes ou de biens.	i. Texte en vigueur

**Commentaires:**

Le règlement (UE) n°165/2014 a été publié dans le Journal officiel de l'Union européenne le 28 février 2014. Il modifie entre autres le champ d'application du règlement (CE) n°561/2006 (cf. art. 45 du règlement (UE) n°165/2014). Dans la mesure où cette modification entrera en vigueur dans l'Union européenne dès le 2 mars 2015, la présente révision revêt une certaine urgence. Compte tenu de l'intégration prochaine du règlement (CE) n°165/2014 dans le cadre de l'Accord sur les transports terrestres<sup>1</sup> et afin d'éviter toute distorsion de la concurrence, la présente révision a pour but, dans un premier temps, d'adapter l'OTR 1 au droit en vigueur dans l'Union européenne à partir du 2 mars 2015.

Seront désormais exemptés du champ d'application du règlement (CE) n°561/2006 les véhicules ou ensembles de véhicules d'une masse maximale autorisée ne dépassant pas 7,5 t utilisés pour le transport de matériel, d'équipement ou de machines destinés au conducteur dans l'exercice de ses fonctions, pour autant que ces véhicules ne soient utilisés que dans un rayon de 100 kilomètres autour du lieu d'établissement de l'entreprise, à condition que la conduite desdits véhicules ne constitue pas l'activité principale du conducteur. La modification vise en premier lieu les artisans qui ont besoin de véhicules de transport de marchandises pour exercer leur activité (par ex. les peintres, les plâtriers, les plombiers, etc.). Cette réglementation figurait jusqu'à présent à l'article 13, alinéa 1, lettre d, du règlement (CE) n°561/2006, parmi les dérogations que les États membres de l'Union européenne peuvent accorder de manière facultative sur leur territoire ou sur le territoire d'un autre État membre avec l'accord de ce dernier. Le rayon d'utilisation des véhicules était toutefois limité à 50 km autour du lieu d'établissement de l'entreprise. De son côté, la Suisse n'a pas repris dans sa législation la dérogation facultative susmentionnée.

Actuellement, l'OTR 1 ne s'applique pas aux conducteurs de véhicules ou d'ensembles de véhicules dont le poids total autorisé n'excède pas 7,5 t si et seulement si lesdits véhicules sont utilisés pour des transports non commerciaux de biens à des fins purement privées (cf. art. 4, al. 1, let. h, OTR 1). En trafic interne, l'OTR 1 ne s'applique pas non plus aux conducteurs d'ensembles de véhicules affectés au transport de choses si le poids total du véhicule tracteur n'excède pas 3,5 t et, s'il s'agit de tracteurs à sellette, que le poids total autorisé de l'ensemble inscrit dans le permis de circulation du tracteur à sellette n'excède pas 5 t, indépendamment du caractère commercial ou non de ces transports de marchandises (cf. art. 4, al. 2, let. b, OTR 1).

Pour le moment, l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), que la Suisse a ratifié, ne prévoit pas à l'article 2, chiffre 2, lettre j de disposition réglementaire similaire. Il faut toutefois s'attendre à une adaptation, car les États membres de l'Union européenne sont tous cocontractants de l'AETR et l'Union européenne a fait part de son intention de prendre des mesures appropriées au sein des organes compétents afin d'assurer la cohérence nécessaire entre le nouveau règlement (UE) n°165/2014 et l'AETR.

La modification proposée de l'article 4, alinéa 1, OTR 1 vise en particulier à mettre les artisans suisses sur le même pied d'égalité que leurs collègues européens. En outre, en règle générale, la loi sur le travail (LTr) s'applique aux conducteurs qui ne sont pas soumis à l'OTR 1. L'interdiction de circuler le dimanche et la nuit prévue à l'article 91 OCR et toujours applicable en Suisse empêche également que les conducteurs échappant désormais à l'OTR 1 puissent rouler à n'importe quel moment.

---

<sup>1</sup> Accord entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route, conclu le 21 juin 1999, approuvé par l'Assemblée fédérale le 8 octobre 1999, instrument de ratification suisse déposé le 16 octobre 2000, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juin 2002 ; RS 0.740.72.

<p><b>Art. 14b Utilisation du tachygraphe numérique</b></p> <p><b>al. 1 et 2</b></p> <p>1 Le conducteur saisit les informations suivantes dans le tachygraphe:</p> <p>a. le lieu (pays) du début et de la fin de l'activité professionnelle;</p> <p>b. en introduisant ou en retirant la carte de conducteur: réponse par oui ou par non aux ordres de saisie donnés par l'appareil.</p> <p>2 La carte du conducteur et celle du passager doivent rester insérées pendant toute la durée de l'activité professionnelle.</p>	<p><b>Art. 14b Utilisation du tachygraphe numérique</b></p> <p><b>al. 1 et 2</b></p> <p>1 Le conducteur saisit <del>les informations suivantes dans le tachygraphe:</del></p> <p><del>a.</del> le lieu (pays) du début et de la fin de l'activité professionnelle <b> dans le tachygraphe. Cette manipulation n'est pas nécessaire si le tachygraphe est relié à un service de positionnement reposant sur un système de navigation par satellite qui enregistre automatiquement ces données.;</b></p> <p><del>b.</del> <del>en introduisant ou en retirant la carte de conducteur: réponse par oui ou par non aux ordres de saisie donnés par l'appareil.</del></p> <p>2 La carte du conducteur et celle du passager doivent rester insérées pendant toute la durée de l'activité professionnelle. <b>En introduisant ou en retirant la carte de conducteur, le conducteur doit répondre par oui ou par non aux ordres de saisie donnés par l'appareil.</b></p>
<p><b>Commentaires:</b></p> <p>Le règlement (UE) n°165/2014 prévoit l'introduction d'un tachygraphe intelligent qui localise automatiquement le véhicule via un service de positionnement reposant sur un système de navigation par satellite. Cette nouveauté a pour but de faciliter les vérifications de conformité à la législation sociale.</p> <p>En principe, le conducteur doit toujours introduire dans le tachygraphe numérique le symbole du pays où il commence et celui du pays où il finit sa période de travail journalière (cf. art. 34, al. 7, par. 2, première phrase, du règlement (UE) n°165/2014).</p> <p>Dorénavant, il ne sera plus obligatoire de saisir ces données si le tachygraphe est relié à un service de positionnement reposant sur un système de navigation par satellite qui les enregistre automatiquement (cf. art. 34, al. 7, par. 2, du règlement (UE) n°165/2014).</p> <p>Le règlement (CEE) n°3821/85 actuellement en vigueur prévoit à son article 15, alinéa 5<sup>bis</sup>, que le conducteur introduit dans l'appareil de contrôle le symbole du pays où il commence et celui du pays où il finit sa période de travail journalière et que les entrées des données susvisées sont activées par le conducteur; celles-ci peuvent être soit entièrement manuelles, soit automatiques lorsque l'appareil de contrôle est relié à un système de positionnement par satellite. L'AETR renferme la même disposition réglementaire à l'article 12, alinéa 5<sup>bis</sup>, de son annexe, tandis que l'article 14b, alinéa 1, lettre a, OTR 1 dispose que le conducteur doit saisir dans le tachygraphe le lieu (pays) du début et de la fin de l'activité professionnelle, sans cadrer cette obligation de la même manière que le règlement précité. Dans le même temps, les actuels alinéas 1 et 2 vont être restructurés.</p> <p>Il n'est pas nécessaire d'adapter l'OTR 2, puisque son art. 16a concernant les dispositions d'utilisation susmentionnées renvoie aux articles y relatifs de l'OTR 1.</p> <p>Si les dispositions du règlement (UE) n°165/2014 concernant le tachygraphe intelligent ne prendront effet au plus tôt qu'à partir du 2 mars 2016, pour autant que les actes d'exécution à édicter soient prêts d'ici cette date (cf. art. 46 dudit règlement). L'art. 34 du règlement s'appliquera toutefois dans l'Union européenne dès le 2 mars 2015.</p>	

Art. 14c Présentation des documents ou données concernant le tachygraphe	Art. 14c Présentation des documents ou données concernant le tachygraphe
<p>1 Si le conducteur conduit un véhicule équipé d'un tachygraphe analogique, il doit pouvoir présenter à tout moment à l'autorité d'exécution les disques d'enregistrement de la journée en cours et ceux qu'il a utilisés au cours des 28 jours précédents, ainsi que la carte de conducteur s'il est titulaire d'une telle carte ; les disques d'enregistrement plus anciens sont remis à l'employeur en vue d'être conservés (art. 18, al. 3).</p> <p>2 Si le conducteur conduit un véhicule équipé d'un tachygraphe numérique, il doit pouvoir présenter à tout moment la carte de conducteur à l'autorité d'exécution.</p> <p>3 Si le conducteur conduit alternativement un véhicule équipé d'un tachygraphe analogique et un véhicule équipé d'un tachygraphe numérique, il doit pouvoir présenter à tout moment à l'autorité d'exécution les documents suivants:</p> <p>a. le disque d'enregistrement et les impressions papier visés à l'art. 14b, al. 4 et 5, concernant la journée en cours;</p> <p>b. les disques d'enregistrement et les impressions papier visés à l'art. 14b, al. 4 et 5, concernant les 28 jours précédents durant lesquels il a conduit le véhicule;</p> <p>c. la carte de conducteur.</p>	<p><b>Inchangé</b></p>
<p><b>Commentaires :</b></p> <p>L'article 34, alinéa 3, lettre b, paragraphe 2, du règlement (UE) n°165/2014 précise clairement que les États membres de l'Union européenne ne peuvent plus imposer aux conducteurs la présentation de formulaires attestant de leurs activités pour les périodes pendant lesquelles ils sont éloignés de leur véhicule (par ex. vacances, maladie). Jusqu'à présent, cette disposition réglementaire était appliquée très différemment selon les États membres de l'Union européenne. L'article 34, alinéa 3, lettre b, paragraphe 2, du règlement susmentionné entrera également en vigueur dans l'Union européenne le 2 mars 2015.</p> <p>L'OTR 1 ne prévoit pas une telle obligation de présenter des attestations (cf. art. 14c, OTR 1). Compte tenu du renvoi figurant à l'article 16a OTR 2, l'article 14c OTR 1 s'applique également aux conducteurs soumis à l'OTR 2. Conformément à l'article 3, alinéa 3, OTR 1, l'article 14c OTR 1 vaut aussi pour les conducteurs qui circulent en Suisse avec des véhicules immatriculés à l'étranger.</p> <p>S'agissant des conducteurs qui circulent à l'étranger avec un véhicule immatriculé en Suisse, une réserve est émise à l'article 3, alinéa 2, OTR 1, à savoir que cette ordonnance s'applique uniquement si les accords internationaux que la Suisse a ratifiés ne prévoient pas des prescriptions plus sévères. L'appendice 3, chiffre 1, AETR rend actuellement obligatoire la présentation d'attestations lorsque le conducteur a été en congé de maladie ou en congé annuel ou lorsqu'il a conduit un véhicule exclu du champ d'application de l'AETR. Il faut toutefois s'attendre à une adaptation, car les États membres de l'Union européenne sont tous cocontractants de l'AETR et l'Union européenne a fait part de son intention de prendre des mesures appropriées au sein des organes compétents afin d'assurer la cohérence nécessaire entre le nouveau règlement (UE) n°165/2014 et l'AETR.</p>	