

Projet

Modification de l'ordonnance sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules automobiles (OTR 1)

Modifications du règlement (CE) n° 561/2006 du 15 mars 2006 (nouvelles dispositions sociales) abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 et directive 2002/15/CE du 11 mars 2002 (directive sur le temps de travail)

A. Remarque générale:

Le règlement (CE) n° 561/2006 vise à améliorer les conditions sociales des salariés énumérés dans le texte ainsi que la sécurité générale de la circulation routière. Cet objectif est notamment poursuivi par les dispositions relatives à la durée de conduite maximale par jour, par semaine et par période de deux semaines consécutives, celle qui contraint les conducteurs à prendre un repos hebdomadaire normal au moins une fois par période de deux semaines consécutives ainsi que les dispositions fixant à une durée ininterrompue de neuf heures au minimum, en toutes circonstances, le temps de repos quotidien. Ces dispositions garantissant des temps de repos suffisants, il n'est pas nécessaire de conserver un système de compensation pour les périodes de repos quotidien réduites, comme l'ont montré les expériences concrètes réalisées ces dernières années. Le but de la directive 2002/15/CE est de fixer des prescriptions minimales concernant l'aménagement du temps de travail afin de garantir la sécurité et de protéger la santé des conducteurs, d'améliorer la sécurité routière et d'harmoniser les conditions de concurrence.

La refonte des dispositions sociales de la CE visait également à clarifier et simplifier les textes afin que les entreprises de transports routiers ainsi que les autorités d'exécution aient davantage de facilité à les comprendre, à les interpréter et à les appliquer.

B. Commentaire point par point de la reprise ou non du droit communautaire:

1. Exceptions à l'OTR 1 (généralités)

Seules les exceptions énumérées à l'art. 4, al. 1, OTR 1 (= exceptions générales également applicables au trafic international) doivent être transférées à l'al. 2 (= exceptions désormais applicables uniquement au trafic interne), car les dérogations générales au règlement CE ont été réduites (ce sera probablement aussi le cas des dérogations à l'AETR). Une unique exception doit être supprimée: celle qui concerne les conducteurs de véhicules utilisés pour la collecte du lait. Les autres exceptions possibles selon l'art. 13 du règlement CE (p. ex. les véhicules à propulsion électrique utilisés dans un rayon de 50 km autour du lieu d'établissement de l'entreprise, les transports d'argent et d'objets de valeur, les transports de déchets d'animaux), dont l'autorisation relève de chaque Etat membre, ne doivent pas être appliquées en Suisse. Il n'est en effet pas souhaitable d'élargir davantage un catalogue d'exceptions déjà important car cela irait à fins contraires de l'amélioration de la protection des conducteurs et de la sécurité du trafic visées par les modifications.

2. Responsabilité des entreprises ("entreprises de transport" dans la terminologie de l'UE)

L'art. 10, al. 3, première phrase du règlement CE prévoit que les entreprises assument une responsabilité illimitée pour les infractions commises par leurs conducteurs, même si l'infraction a été commise sur le territoire d'un autre Etat membre ou d'un pays tiers¹.

Avis de l'OFROU: la responsabilité illimitée des entreprises vise à contraindre ces dernières à s'acquitter de leurs obligations (surveillance et organisation des activités des employés, transmission de consignes de travail correctes et réalistes) encore plus consciencieusement. Il s'agit de décourager de la sorte les employeurs tentés d'agir illégalement (en rétribuant leurs conducteurs en fonction de la distance parcourue ou du volume de marchandises transportées ou en les incitant à des actes répréhensibles), car l'entreprise portera la responsabilité dans tous les

¹ Selon l'art. 10, al. 3, deuxième phrase, les Etats membres peuvent lier cette responsabilité à une infraction de la part de l'entreprise. Il peut s'agir en l'occurrence (a) de la rémunération en fonction de la distance parcourue et/ou du volume des marchandises transportées et (b) de l'organisation du travail si celle-ci empêche les conducteurs de respecter les prescriptions relatives au travail, à la conduite et au repos. Les Etats membres peuvent prendre en considération tout élément de preuve établissant que l'entreprise de transport ne peut pas raisonnablement être tenue pour responsable de l'infraction commise.

cas. L'introduction en Suisse de la responsabilité illimitée et sans condition de l'entreprise pour les infractions commises par ses conducteurs exigerait davantage qu'une simple modification d'ordonnance (cf. art. 100, al. 2, LCR) et irait même à l'encontre des principes de l'Etat de droit (principe de culpabilité). L'art. 100, al. 2, LCR ainsi que les art. 17, al. 4 et 21, al. 4, OTR 1 régissent déjà suffisamment les devoirs et la responsabilité de l'employeur/entreprise en Suisse et correspondent formellement au droit communautaire, sous réserve des réglementations nationales des Etats membres de l'UE (art. 10, al. 3, deuxième phrase du règlement CE).

Texte en vigueur	Proposition de modification
Art. 2 Définitions	Art. 2 Définitions
Au sens de la présente ordonnance on entend par:	Au sens de la présente ordonnance on entend par:
a. <i>conducteur</i> , toute personne qui, même pendant une courte période, conduit l'un des véhicules mentionnés à l'art. 3, al. 1;	a. <i>conducteur</i> , toute personne qui, même pendant une courte période, conduit l'un des véhicules mentionnés à l'art. 3, al. 1;
b. <i>indépendant</i> , toute personne qui n'est pas au service d'un employeur ou n'est soumise à aucun rapport de subordination et qui est seule à décider de l'utilisation du véhicule (propriétaire d'entreprise); en cas de doute (p. ex. pour les conducteurs sous contrat d'affrètement), on se fondera sur les rapports de travail réels et non pas sur la fonction désignée dans un contrat éventuel; sont également réputés conducteurs indépendants le conjoint du propriétaire d'entreprise, ses ascendants ou descendants et leurs conjoints, ainsi que les enfants de son conjoint;	b. <i>indépendant</i> , toute personne qui n'est pas au service d'un employeur ou n'est soumise à aucun rapport de subordination et qui est seule à décider de l'utilisation du véhicule (propriétaire d'entreprise); en cas de doute (p. ex. pour les conducteurs sous contrat d'affrètement), on se fondera sur les rapports de travail réels et non pas sur la fonction désignée dans un contrat éventuel; sont également réputés conducteurs indépendants le conjoint du propriétaire d'entreprise, ses ascendants ou descendants et leurs conjoints, ainsi que les enfants de son conjoint;
c. <i>salarié</i> , toute personne qui n'est pas conducteur indépendant, en particulier celle qui conduit un véhicule alors qu'elle est au service d'un employeur ou qu'elle est soumise à des rapports de subordination;	c. <i>salarié</i> , toute personne qui n'est pas conducteur indépendant, en particulier celle qui conduit un véhicule alors qu'elle est au service d'un employeur ou qu'elle est soumise à des rapports de subordination;
d. <i>employeur</i> , toute personne qui, en tant que propriétaire d'entreprise ou supérieur, est en droit de donner des instructions au conducteur;	d. <i>employeur</i> , toute personne qui, en tant que propriétaire d'entreprise ou supérieur, est en droit de donner des instructions au conducteur;
	e. <i>poste de travail</i> : <ol style="list-style-type: none"> 1. le lieu d'établissement de l'entreprise pour laquelle le salarié travaille; 2. le véhicule que le salarié utilise dans son activité professionnelle; 3. tout autre endroit où sont exercées des activités liées au transport.
e. <i>durée du travail</i> , le temps pendant lequel le salarié doit se tenir à la disposition de l'employeur; elle englobe aussi le simple temps de présence, les pauses inférieures à 15 minutes et, lorsque l'équipage comprend plusieurs conducteurs, le temps pendant lequel le salarié circule comme passager; la durée du travail comprend en outre le temps pendant lequel il exerce une activité lucrative pour un autre employeur;	f. <i>temps de travail</i> , le laps de temps compris entre le début et la fin du travail, pendant lequel le salarié se trouve à son poste de travail, se tient à la disposition de l'employeur et exerce sa fonction ou ses activités. Est comprise dans la durée du travail toute activité exercée pour le compte d'un autre employeur. Les pauses, les périodes de repos ainsi que les périodes de disponibilité ne sont pas comptées dans la durée du travail;
	g. <i>temps de disponibilité</i> : <ol style="list-style-type: none"> 1. le laps de temps (sans les pauses de conduite et de travail ni les temps de repos) durant lequel le salarié n'est pas tenu de rester à son poste de travail mais doit cependant rester disponible pour donner suite à des instructions éventuelles lui enjoignant de prendre ou de reprendre son activité de conduite ou d'exécuter d'autres travaux. Est notamment considéré comme temps de disponibilité le laps de temps pendant lequel le conducteur accompagne son véhicule pendant le transport sur un ferry-boat ou sur un train. Ces périodes et leur durée probable doivent être préalablement connues du conducteur; 2. en équipage multiple, le temps passé à côté du conducteur ou dans une cabine de repos pendant le trajet.

f. <i>activité professionnelle</i> : pour le salarié, la durée du travail, pour le conducteur indépendant, la durée de la conduite ainsi que les activités en relation avec le transport;	h. <i>activité professionnelle</i> : pour le salarié, la durée du travail, pour le conducteur indépendant, la durée de la conduite ainsi que les activités en relation avec le transport;
	i. <i>équipage multiple</i> , le cas où au moins deux conducteurs sont engagés pour conduire le véhicule pendant la durée de conduite entre deux temps de repos journalier consécutifs ou entre un temps de repos journalier et un temps de repos hebdomadaire. La présence d'un ou plusieurs autres conducteurs est facultative durant la première heure de la période d'équipage multiple, mais elle est obligatoire par la suite;
	k. <i>temps de repos journalier</i> , la période durant laquelle le conducteur peut disposer librement de son temps et qui comprend un temps de repos journalier normal et un temps de repos journalier réduit: 1. le <i>temps de repos journalier normal</i> est un temps de repos d'au moins onze heures. Il peut aussi être pris en deux parties, la première consistant en un laps de temps ininterrompu d'au moins trois heures et la seconde en un laps de temps ininterrompu d'au moins neuf heures; 2. le <i>temps de repos journalier réduit</i> est un temps de repos d'au moins neuf heures mais de moins de onze heures;
	l. <i>temps de repos hebdomadaire</i> , le laps de temps hebdomadaire pendant lequel le conducteur peut disposer librement de son temps et qui comprend un temps de repos hebdomadaire normal et un temps de repos hebdomadaire réduit: 1. le <i>temps de repos hebdomadaire normal</i> est un temps de repos d'au moins 45 heures; 2. le <i>temps de repos hebdomadaire réduit</i> est un temps de repos de moins de 45 heures qui peut être réduit à au moins 24 heures consécutives, sous réserve des conditions fixées par l'art. 11, al. 1 et 2.
h. <i>semaine</i> , la période qui court du lundi à 00.00 heures au dimanche à 24.00 heures.	m. <i>semaine</i> , la période qui court du lundi à 00.00 heures au dimanche à 24.00 heures.

Commentaires:

Comme dans le droit communautaire, les principaux termes utilisés de l'OTR doivent être précisés ou redéfinis dans le but de faciliter l'interprétation et d'unifier la pratique des autorités de contrôle.

Les définitions de l'art. 2 OTR 1 ont été modifiées comme suit:

Poste de travail: il est mentionné dans la définition du temps de travail et doit par conséquent être défini.

Temps de travail: font notamment partie du temps de travail le trajet, le chargement et le déchargement, l'assistance à l'embarquement et au débarquement des passagers, le nettoyage et la maintenance technique ainsi que toutes les autres opérations destinées assurer la sécurité du véhicule, du chargement et des passagers ou à effectuer les formalités juridiques ou administratives ayant un rapport direct avec l'activité de transport spécifique précisément exercée. En font également partie: la surveillance du chargement/déchargement, les formalités policières ou douanières, etc.

Les périodes désignées jusqu'ici comme "temps de présence", pendant lesquelles le salarié ne peut pas disposer librement de son temps (p. ex. le chauffeur d'autocar qui doit surveiller le véhicule et les bagages pendant que ses passagers font une visite), demeureront considérées comme temps de travail. En revanche, ne comptent pas comme temps de présence au sens de temps de travail les périodes pendant lesquelles le chauffeur d'autocar peut faire ce qu'il veut (p. ex. se promener, aller à ski). La manière dont ces temps d'attente (ou de disponibilité) doivent être rémunérés n'est pas l'objet de l'ordonnance sur les chauffeurs mais relève, cas par cas, du contrat de travail.

Temps de disponibilité: le temps de disponibilité (commutateur sur le tachygraphe: ) doit désormais pouvoir être relevé séparément. D'une part, il n'est pas compté comme du temps de travail et, d'autre part, il n'est pas considéré comme du temps de repos ou de pause. Cela n'exclut pas cependant que des pauses ou du temps de

repos soient pris pendant le temps de disponibilité. Celui-ci offre davantage de souplesse au conducteur pour organiser son temps car il n'a pas d'effet juridique immédiat (ainsi, p. ex., il n'existe aucune prescription stipulant que le temps de disponibilité doit être interrompu par une pause après un laps de temps donné). On a créé toutefois une nouvelle catégorie de temps dont la rémunération pourrait soulever des questions. Le salaire n'étant pas l'objet de l'OTR 1, ce sujet n'est pas traité ici.

Equipage multiple: ce terme étant désormais défini plus clairement (v. à titre de comparaison l'art. 9, al. 4, OTR 1), l'incertitude existant dans le droit en vigueur concernant le début d'un équipage multiple peut être levée: le conducteur ne peut être seul dans la cabine que pendant la première heure; le reste du temps, deux personnes au moins doivent se trouver dans le véhicule.

Temps de repos journalier: il comporte onze heures, comme auparavant (temps de repos journalier normal). Mais il peut désormais être découpé en tranches de trois et neuf heures ou être réduit à neuf heures (temps de repos journalier réduit). Cette nouvelle règle représente une simplification importante du droit en vigueur car, d'une part, le découpage en trois tranches (p. ex. 8+2+2 ou 9+2+1) n'est plus possible et, d'autre part, la compensation du temps de repos la semaine suivante est supprimée (cf. art. 9, al. 6, abrogé). Du point de vue de la protection des salariés et de la sécurité du trafic, cette disposition ne peut pas être critiquée.

Temps de repos hebdomadaire: il dure toujours 45 heures (temps de repos hebdomadaire normal) ou au minimum 24 heures (temps de repos hebdomadaire réduit). La disposition fixant un temps de repos minimum de 36 heures lorsqu'il est pris à l'emplacement du véhicule a été abrogée à raison dans le droit communautaire car elle n'avait guère de sens.

Semaine: la définition de la semaine ne doit pas empêcher les conducteurs de commencer leur semaine de travail n'importe quel jour.

Certaines définitions n'ayant pas paru essentielles ne figurent pas dans l'OTR 1; c'est le cas notamment des termes "pause" et "repos":

a) Par "pause", le règlement CE entend "toute période pendant laquelle un conducteur n'a pas le droit de conduire ou d'effectuer d'autres tâches, et qui doit uniquement lui permettre de se reposer". Il ne s'agit donc pas d'un véritable "repos", car le conducteur ne peut pas disposer librement de son temps. Les pauses doivent être traitées de la même manière, qu'elles constituent une interruption du travail ou de la conduite. Mais vu que ni le règlement n° 561/2006, ni la directive n° 2002/15 ne donnent de définition du premier cas, il apparaît inutile de le faire dans le second cas. L'OTR 1 actuelle s'en passe elle aussi.

b) Par "repos", on entend "toute période ininterrompue pendant laquelle un conducteur peut disposer librement de son temps". Le repos n'est rien d'autre qu'un terme générique englobant le temps de repos journalier et hebdomadaire; il est également défini de manière identique pour ces deux termes. Le terme de "repos" en tant que tel ne joue aucun rôle et ne doit pas être défini une nouvelle fois.

Texte en vigueur	Proposition de modification
<p>Art. 3, al. 3</p> <p>³ Les conducteurs qui circulent en Suisse avec des véhicules immatriculés à l'étranger ne doivent observer que les prescriptions énoncées aux art. 5, 8, al. 1 à 3 et 5, ainsi qu'aux art. 9 à 12, 14 et 18, al. 1.</p>	<p>Art. 3, al. 3</p> <p>³ Les conducteurs qui circulent en Suisse avec des véhicules immatriculés à l'étranger ne doivent observer que les prescriptions énoncées aux art. 5, 8, 9 à 12, 14 à 14c, 18, al. 1 et, pour autant qu'ils soient salariés, l'art. 6, al. 1.</p>
<p>Commentaires:</p> <p><u>N.B.</u>: l'art. 3, al. 3, tel qu'il figure dans la colonne "Texte en vigueur" n'entrera en vigueur qu'au 1^{er} novembre 2006 (cf. RO 2006 1689)!</p> <p>Les dispositions relatives au temps de travail et aux pauses de travail s'appliquent également aux salariés étrangers, au minimum dans les limites fixées par la directive 2002/15/CE (moyenne de 48 heures par semaine sur quatre mois, au maximum six mois).</p>	

Texte en vigueur	Proposition de modification
<p>Art. 4 Exceptions</p> <p>¹ La présente ordonnance ne s'applique pas aux conducteurs des véhicules:</p>	<p>Art. 4 Exceptions</p> <p>¹ La présente ordonnance ne s'applique pas aux conducteurs des véhicules:</p>

a. dont la vitesse maximale autorisée n'excède pas 30 km/h;	a. dont la vitesse maximale autorisée n'excède pas 40 km/h ;
b. affectés aux services de l'armée, de la police, des pompiers, de la protection civile, ou utilisés sur mandat desdits services;	b. affectés aux services de l'armée, de la police, des pompiers, de la protection civile, ou utilisés sur mandat desdits services;
c. affectés aux services de l'enlèvement des ordures, des égouts, de protection contre les inondations, de l'eau, du gaz, de l'électricité, de la voirie, des téléphones, des télégraphes, des envois postaux, de la radiodiffusion, de la télévision et de la détection des émetteurs ou récepteurs de radio ou de télévision;	c. abrogé, transféré à l'al. 2.
d. affectés au transport de personnes en trafic de ligne, dans la mesure où la longueur de la ligne n'excède pas 50 km;	d. affectés au transport de personnes en trafic de ligne, dans la mesure où la longueur de la ligne n'excède pas 50 km;
e. utilisés dans des états d'urgence ou pour des missions de sauvetage;	e. utilisés dans des états d'urgence ou pour des missions de sauvetage;
f. spécialement équipés pour des tâches médicales;	f. spécialement équipés pour des tâches médicales;
g. transportant du matériel de cirque ou de fêtes foraines;	g. abrogé, transféré à l'al. 2.
h. spécialisés de dépannage;	h. spécialisés de dépannage;
i. subissant des tests sur route ou des transferts à des fins d'amélioration technique, de réparation ou d'entretien, et qui sont neufs ou transformés et ne sont pas encore mis en circulation;	i. subissant des tests sur route ou des transferts à des fins d'amélioration technique, de réparation ou d'entretien, et qui sont neufs ou transformés et ne sont pas encore mis en circulation;
k. utilisés pour des transports non commerciaux de biens dans des buts purement privés;	k. utilisés pour des transports non commerciaux de biens dans des buts purement privés et dont le poids total autorisé, remorques comprises, n'excède pas 7,5 t ;
l. utilisés pour la collecte du lait dans les fermes ou ramenant aux fermes des bidons à lait ou des produits laitiers destinés à l'alimentation du bétail;	l. abrogé (non transféré à l'al. 2!) .
m. affectés uniquement au trafic interne d'une entreprise et ne pouvant emprunter la voie publique qu'avec une autorisation officielle (art. 33 de l'O du 20 nov. 1959 sur l'assurance des véhicules, et art. 72, al. 1, let. e, de l'O du 27 oct. 1976 réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière, OAC).	m. abrogé, transféré à l'al. 2.
² En trafic interne, la présente ordonnance ne s'applique pas aux conducteurs qui effectuent exclusivement des courses avec les véhicules ou ensembles de véhicules suivants:	² En trafic interne, la présente ordonnance ne s'applique pas aux conducteurs qui effectuent exclusivement des courses avec les véhicules ou ensembles de véhicules suivants:
a. véhicules automobiles affectés au transport de personnes ne comptant pas plus de 16 places assises en plus du siège du conducteur;	a. véhicules automobiles affectés au transport de personnes ne comptant pas plus de 16 places assises en plus du siège du conducteur;
b. ensembles de véhicules affectés au transport de choses, pour autant que 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;	b. ensembles de véhicules affectés au transport de choses, pour autant que 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;
c. véhicules de l'administration de la Confédération (art. 2, al. 1, de l'O du 23 fév. 2005 concernant les véhicules automobiles de la Confédération et leurs conducteurs) ;	c. véhicules de l'administration de la Confédération (art. 2, al. 1, de l'O du 23 fév. 2005 concernant les véhicules automobiles de la Confédération et leurs conducteurs) ;
d. véhicules utilisés pour des prêts de livres ou de jouets, des expositions itinérantes, etc., et qui sont équipés spécialement à cet effet;	d. véhicules spécialement équipés utilisés dans le cadre de programmes itinérants, essentiellement à des fins d'enseignement;
e. véhicules des écoles de conduite.	e. véhicules des écoles de conduite;
	f. véhicules utilisés dans le cadre des activités liées à l'évacuation des eaux usées, à la protection contre les inondations, ou au service des eaux, du gaz et de l'électricité, à l'entretien et à la surveillance de la voirie, à la collecte et à l'élimination en porte-à-porte des déchets ménagers, aux services du télégraphe et

	du téléphone, à la radio et à la télédiffusion, et à la détection des émetteurs ou récepteurs de radio ou de télévision;
	g. véhicules utilisés sur mandat de la Poste suisse dans le cadre du service universel (art. 2 de la loi du 30 avril 1997 sur la poste; RS 783.0) dans un rayon de 50 km autour du lieu d'établissement de l'entreprise mandatée et dont le poids total autorisé, remorque ou semi-remorque comprise, ne dépasse pas 7,5 t;
	h. véhicules spécialisés transportant du matériel de cirque ou de forains;
	i. utilisés pour la collecte du lait dans les fermes ou ramenant aux fermes des bidons à lait ou des produits laitiers destinés à l'alimentation du bétail;
	i. véhicules affectés au trafic interne d'une entreprise, autorisés à circuler sur la voie publique uniquement sur autorisation des pouvoirs publics (art. 33 de l'ordonnance du 20 novembre 1959 sur l'assurance des véhicules et art. 72, al. 1, let. e, de l'ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière, OAC) ou véhicules utilisés exclusivement sur route dans des installations de plates-formes telles que les ports, ports de transbordement intermodaux et terminaux ferroviaires.
^{2bis} En trafic interne, les conducteurs qui utilisent des véhicules au sens de l'al. 2, let. a, pour le transport professionnel de personnes sont soumis à l'ordonnance du 6 mai 1981 sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules légers affectés au transport de personnes.	^{2bis} En trafic interne, les conducteurs qui utilisent des véhicules au sens de l'al. 2, let. a, pour le transport professionnel de personnes sont soumis à l'ordonnance du 6 mai 1981 sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules légers affectés au transport de personnes.
³ En trafic interne, la présente ordonnance ne s'applique pas aux conducteurs soumis à la loi du 8 octobre 1971 sur la durée du travail et qui n'effectuent que des transports régis par ladite loi. Lorsque ces conducteurs effectuent en outre d'autres transports, ils sont tenus d'observer, pour toute leur activité professionnelle, les prescriptions des art. 5 à 12 sur la durée du travail, de la conduite et du repos et de tenir à jour les moyens de contrôle indiqués aux art. 14 à 16.	³ En trafic interne, la présente ordonnance ne s'applique pas aux conducteurs soumis à la loi du 8 octobre 1971 sur la durée du travail et qui n'effectuent que des transports régis par ladite loi. Lorsque ces conducteurs effectuent en outre d'autres transports, ils sont tenus d'observer, pour toute leur activité professionnelle, les prescriptions des art. 5 à 12 sur la durée du travail, de la conduite et du repos et de tenir à jour les moyens de contrôle indiqués aux art. 14 à 16.
⁴ En trafic interne, la présente ordonnance ne s'applique pas aux conducteurs qui effectuent exclusivement des transports au moyen de tracteurs agricoles.	⁴ En trafic interne, la présente ordonnance ne s'applique pas aux conducteurs qui effectuent exclusivement des transports au moyen de tracteurs agricoles dans le cadre de leur activité professionnelle spécifique et dans un rayon de 100 km autour du lieu d'établissement de l'entreprise qui possède le véhicule.
<p>Commentaires:</p> <p>Le nombre de dérogations générales ayant été réduit dans le règlement 561/2006/CE, l'art. 4, al. 1 doit également être modifié en ce sens. Une partie des exceptions énumérées dans le texte en vigueur doivent être intégrées à l'al. 2 et ne s'appliquent plus, de ce fait, qu'au trafic interne; en matière de trafic international, les prescriptions relatives au temps de travail et aux pauses s'appliquent strictement à tous les conducteurs des véhicules visés à l'al. 2.</p> <p><u>Al. 1, let. a:</u> l'augmentation de la vitesse maximale autorisée de 30 à 40 km/h va dans le sens d'une proposition faite à l'OFROU par les associations paysannes à la fin mai 2006, à l'occasion de la modification de diverses ordonnances relatives à la circulation routière (cf. http://www.admin.ch/ch/f/gg/pc/pendent.html; délai: 31 juillet 2006). La proposition demande d'élever la limitation de vitesse à 45 km/h pour le trafic interne. Si la proposition est acceptée (l'évaluation des résultats de la procédure de consultation ne sont pas encore disponibles), on peut se demander si une augmentation supplémentaire de 5 km/h de la limitation de vitesse pour le trafic interne est acceptable.</p> <p><u>Al. 1, let. k:</u> l'OTR 1 n'autorise plus le transport non commercial de marchandises que jusqu'à un poids total de 7,5 t au maximum!</p> <p><u>Al. 2 (en général):</u> nous proposons de conserver les exceptions relatives au trafic interne relevant de l'al. 2 du texte en vigueur (en particulier l'al. 2, let. b) et de reprendre une grande partie des exceptions relevant de l'art. 13 du règlement CE. Ces exceptions sont les suivantes:</p>	

Al. 2, let. g: les conducteurs de véhicules de la Poste suisse (anciennement désignés sous le terme générique de "services de transport d'envois postaux"), qui transportent exclusivement des envois postaux, restent l'une des exceptions prévues par l'OTR 1 pour le trafic interne; ils sont soumis à la loi sur la durée du travail (RS 822.21; LDT). Le règlement CE mentionne certes les prestataires du service universel (selon la directive 97/67/CE, il s'agit de "services publics ou privés qui fournissent les prestations du service postal universel, en totalité ou en partie, dans un Etat membre"), employés pour remettre des envois dans le cadre du service postal universel; mais si l'on voulait reprendre ici l'entier du droit communautaire, il faudrait préalablement modifier la loi (LDT). Dans une première phase, au niveau de l'ordonnance, seuls les conducteurs effectuant des trajets pour le compte et dans le cadre du service universel de la Poste suisse sont concernés par la nouvelle réglementation. Ils ne doivent plus figurer parmi les exceptions prévues par l'OTR 1 que lorsqu'ils utilisent des véhicules d'un poids maximal de 7,5 t dans un rayon de 50 km autour du lieu d'établissement de l'entreprise.

D'après le règlement CE, l'exception est soumise à une autre condition: la conduite du véhicule ne doit pas être la principale activité du conducteur. Cette exigence ne doit pas être reprise dans le droit suisse car elle est difficilement contrôlable.

La collecte du lait doit dorénavant être soumise à l'OTR 1: actuellement, il n'est plus nécessaire de faire une exception à l'OTR 1 pour les conducteurs de véhicules affectés à la collecte du lait auprès des exploitations agricoles. De nos jours, le lait est réfrigéré et il est généralement collecté tous les deux jours; il n'est plus indispensable de le livrer sans délai aux entreprises de conditionnement.

L'exception de l'art. 4, al. 1, let. l, OTR 1 a été reprise du droit européen. Elle supposait que la collecte du lait est effectuée au moyen de véhicules lourds, les fermes étant accessibles et les quantités suffisamment importantes pour que ce mode de transport soit rentable, ce qui est généralement le cas dans les pays plats. En Suisse, il arrive fréquemment que ces conditions ne soient pas remplies. Pour cette raison, les instructions du DFJP du 17 juillet 1997 ont mis sur un pied d'égalité avec la collecte du lait auprès d'une exploitation agricole au sens de l'art. 4, al. 1, let. l, OTR 1, la collecte de lait frais (a) auprès d'un poste de collecte situé sur une route mieux aménagée, indépendamment du fait que celui-ci soit utilisé par un ou plusieurs agriculteurs, ou (b) auprès d'une fromagerie désaffectée utilisée comme centre de collecte de lait frais et où le lait frais n'est plus conditionné, ou auprès d'un dépôt de lait utilisé comme centre de collecte par une coopérative. Le droit communautaire ne prévoyant plus, d'une manière générale, de dérogations pour la collecte de lait et étant ainsi devenu plus restrictif (concrètement, chaque Etat membre peut, conformément à l'art. 13, al. 1 du règlement 561/2006, "pour autant que cela ne soit pas préjudiciable aux objectifs visés à l'article 1 [sécurité routière et conditions de travail], (...) accorder des dérogations aux articles 5 à 9 et subordonner ces dérogations à des conditions particulières sur son territoire (...) applicables aux transports effectués par les véhicules suivants: [suit l'énumération]"), ces nouvelles prescriptions européennes justifient la subordination de tels transports à l'OTR 1. Ainsi, la sécurité routière, les conditions de concurrence dans le domaine du transport routier et les conditions de travail des conducteurs de véhicules collecteurs de lait seront améliorées.

L'incertitude quant à la législation dont doit relever la collecte de lait à la place de l'OTR 1 est insatisfaisante. Selon l'art. 2, al. 1, let. d de la loi du 13 mars 1964 sur le travail (LTr) – et de l'avis du SECO – la collecte de lait ne relève pas non plus du champ d'application de la LTr. En la faisant dépendre de l'OTR 1, on mettrait fin à une insécurité juridique dénoncée à plusieurs reprises par des cantons.

Autres modifications de l'al. 2: elles sont reprises directement du droit communautaire.

Texte en vigueur	Proposition de modification
<p>Art. 5 Durée de la conduite</p> <p>¹ La durée de la conduite entre deux repos quotidiens ou entre un repos quotidien et un repos hebdomadaire (durée journalière de la conduite) ne doit pas excéder 9 heures. La durée journalière de la conduite peut être portée deux fois par semaine à 10 heures.</p>	<p>Art. 5 Durée de conduite</p> <p>¹ La durée de conduite entre la fin d'un temps de repos journalier et le début du temps de repos journalier suivant ou entre un temps de repos journalier et un temps de repos hebdomadaire ne doit pas excéder neuf heures. Elle peut être portée deux fois par semaine à dix heures.</p>
<p>² Le conducteur d'un véhicule affecté au transport de choses doit observer un repos hebdomadaire au sens de l'art. 11 après six périodes de conduite journalière au maximum. Cette période de repos hebdomadaire peut être reportée à la fin du sixième jour si la durée totale de la conduite au cours des six jours ne dépasse pas le maximum correspondant à six périodes de conduite journalière.</p>	<p>² La durée de conduite hebdomadaire ne doit pas excéder 56 heures et ne doit pas entraîner le dépassement du temps de travail hebdomadaire maximal.</p> <p><i>(Le contenu de l'al. 2 en vigueur n'est pas entièrement abrogé mais intégré à l'art. 11).</i></p>
<p>³ Le conducteur d'un véhicule affecté au transport de per-</p>	<p><i>abrogé.</i></p>

sonnes doit observer un repos hebdomadaire au sens de l'art. 11 après douze périodes de conduite journalière au maximum. Cette période de repos hebdomadaire peut être reportée à la fin du douzième jour si la durée totale de la conduite au cours des douze jours ne dépasse pas le maximum correspondant à douze périodes de conduite journalière. Les limites fixées à l'al. 2 s'appliquent aux conducteurs effectuant des transports de personnes en trafic international de ligne.	
4 La durée totale de la conduite en l'espace de deux semaines peut atteindre 90 heures au maximum.	3 La durée totale de conduite ne doit pas excéder 90 heures en l'espace de deux semaines consécutives.
<p>Commentaires:</p> <p>Le nouveau texte apporte des simplifications, mais peu de modifications (limitation à 56 heures du temps de conduite hebdomadaire).</p> <p><u>Al. 3 (supprimé):</u> la règle des douze jours pour les véhicules de transport de personnes (possibilité de reporter le temps de repos à la fin du douzième jour de conduite) a été supprimée dans le droit communautaire. Désormais, le temps de repos doit être pris au plus tard après six jours de conduite, aussi bien dans le transport de marchandises que de personnes; à ce sujet, v. également l'art. 11, al. 2.</p>	

Texte en vigueur	Proposition de modification
<p>Art. 6 Durée maximale de la semaine de travail</p> <p>1 La durée maximale de la semaine de travail du salarié est de 46 heures.</p>	<p>Art. 6 Durée moyenne du temps de travail hebdomadaire</p> <p>1 La durée moyenne du temps de travail hebdomadaire du salarié ne doit pas excéder 48 heures. Le temps de travail hebdomadaire peut atteindre 60 heures au maximum, pour autant que la moyenne hebdomadaire n'excède pas 48 heures sur une période de douze mois [variante: six mois].</p>
<p>2 Lorsque plusieurs personnes se relaient comme passager et conducteur (équipes multiples) trois jours au moins durant la semaine, la durée maximale de la semaine de travail peut atteindre 53 heures.</p>	<p>2 Les temps de travail effectués auprès de différents employeurs s'additionnent. L'employeur exige par écrit que les salariés lui remettent un décompte du temps de travail effectué auprès d'un autre employeur. Les salariés communiquent ces informations par écrit.</p>
<p>Commentaires:</p> <p>A la demande de l'Association suisse des transports routiers (ASTAG) et des Routiers suisses, la période de référence pour le calcul de la durée moyenne du temps de travail hebdomadaire doit être portée à douze mois, afin d'offrir davantage de souplesse (le volume de travail étant soumis à des variations saisonnières). L'art. 8 de la directive admet certes un écart entre les conventions avec les partenaires sociaux, mais celui-ci ne doit pas "aboutir à la mise en place d'une période de référence dépassant six mois pour le calcul de la moyenne de la durée maximale hebdomadaire de travail de quarante-huit heures." Pour cette raison, il n'est pas sûr qu'une période de référence de plus de six mois soit acceptée en regard de l'acquis communautaire de l'accord sur les transports terrestres, car l'UE exige l'équivalence entre le droit suisse et le droit communautaire.</p>	

Texte en vigueur	Proposition de modification
<p>Art. 7 Travail supplémentaire</p> <p>1 La durée maximale de la semaine de travail (art. 6) peut être prolongée de 5 heures supplémentaires de travail. Cinq autres heures supplémentaires de travail sont autorisées par semaine durant les périodes où l'entreprise connaît passagèrement une intense activité de caractère extraordinaire (p. ex. fluctuations saisonnières). Toutefois, le total des heures supplémentaires de travail accomplies par année civile ne doit pas dépasser 208.</p>	<p>abrogé.</p>
<p>2 Lorsqu'un salarié a accompli plus de 5 heures supplémentaires de travail en une semaine, son employeur est tenu d'en informer l'autorité d'exécution dans un rapport trimestriel à présenter dans les 14 jours qui suivent la fin du trimestre.</p>	<p>abrogé.</p>
<p>3 Le travail supplémentaire peut être compensé, soit sous la forme d'une rémunération additionnelle selon le code des obligations soit par un congé de même durée au moins. Une telle compensation doit avoir lieu dans les trois mois, à</p>	<p>abrogé.</p>

moins que l'employeur et le salarié ne soient convenus par écrit d'un délai plus long; ce délai ne peut en aucun cas excéder douze mois.	
Commentaires:	
Il ne peut y avoir de travail supplémentaire que si une durée maximale fixe du temps de travail est définie. Comme ce n'est plus le cas pour la durée moyenne du temps de travail hebdomadaire, l'art. 7 doit être supprimé.	

Texte en vigueur	Proposition de modification
Art. 8 Pauses ¹ Après 4 heures et demie de conduite, le conducteur doit respecter une pause d'au moins 45 minutes. Cette pause disparaît lorsqu'il entame, immédiatement après, une période de repos quotidien ou un repos hebdomadaire.	Art. 8 Pauses ¹ Après 4 heures et demie de conduite, le conducteur doit respecter une pause d'au moins 45 minutes. Cette pause disparaît lorsqu'il entame, immédiatement après, une période de repos quotidien ou un repos hebdomadaire.
² La pause au sens de l'al. 1 peut être remplacée par des pauses d'au moins 15 minutes chacune, intercalées dans la période de conduite ou immédiatement après cette période, de manière à respecter les dispositions de l'al. 1.	² La pause au sens de l'al. 1 peut être remplacée par une pause d'au moins quinze minutes, suivie d'une pause d'au moins 30 minutes qui doivent être intercalées dans le temps de conduite de manière à respecter les dispositions de l'al. 1.
³ Pendant les pauses visées par les, al. 1 et 2, le conducteur ne peut exercer aucune activité professionnelle; il lui est toutefois permis de prendre place comme passager dans un véhicule à équipage multiple et, lors de transports combinés, d'accompagner le véhicule sur un ferry-boat ou un train.	³ Après un temps de travail de six heures, le salarié doit prendre une pause d'au moins 30 minutes. Si la durée totale du temps de travail excède neuf heures, la pause sera d'au moins 45 minutes. Le temps de pause peut être réparti en plages d'au moins quinze minutes chacune.
	⁴ Pendant les pauses visées par les al. 1 et 2, le conducteur ne peut exercer aucune activité professionnelle.
⁴ Après 5 heures et demie de travail, les salariés sont tenus de l'interrompre pendant au moins une heure d'affilée. Lorsque la pause débute avant que la période de 5 heures et demie ne soit écoulée, 30 minutes consécutives suffisent.	<i>supprimé, c'est-à-dire transféré à l'al. 3.</i>
⁵ Une pause observée au titre de l'al. 1 ne compte pas comme repos quotidien.	⁵ Une pause observée au titre de l'al. 1 <i>ou de l'al. 3</i> ne compte pas comme temps de repos journalier.
Commentaires:	
<u>Al. 2 (nouveau):</u> la pause ne peut plus être divisée qu'en deux parties, dont une d'au moins 30 minutes.	
<u>Al. 3 (nouveau):</u> la directive 2002/15/CE régleme les pauses d'une manière plus simple et plus logique que l'OTR 1 actuellement en vigueur. Sur le plan qualitatif, la nouvelle réglementation correspond également, dans les grandes lignes, à l'art. 15 de la loi sur le travail (LTr; RS 822.11): " Le travail sera interrompu par des pauses d'au moins: a. un quart d'heure, si la journée de travail dure plus de cinq heures et demie; b. une demi-heure, si la journée de travail dure plus de sept heures; c. une heure, si la journée de travail dure plus de neuf heures." <u>Al. 3 (supprimé en partie):</u> la conduite en équipage multiple et l'accompagnement du véhicule lors de transports combinés sur ferry-boat ou par train peuvent désormais être comptés comme du temps de disponibilité. Cette disposition est facultative. Elle n'exclut pas la possibilité d'enregistrer ce temps comme temps de travail (comme c'était le cas auparavant) ou comme temps de pause sur le tachygraphe.	

Texte en vigueur	Proposition de modification
Art. 9 Repos quotidien ¹ Dans chaque période de 24 heures, le conducteur doit observer un temps de repos quotidien d'au moins 11 heures consécutives.	Art. 9 Temps de repos journalier ¹ Dans chaque période de 24 heures écoulées après la fin de son temps de repos journalier ou hebdomadaire antérieur, le conducteur doit avoir pris un nouveau temps de repos journalier. Si la partie du temps de repos journalier qui tombe dans cette période de vingt-quatre heures est de neuf heures au moins, mais de moins de onze heures, le temps de repos journalier en question est considéré comme un temps de repos journalier réduit.
² Le conducteur peut réduire à 9 heures consécutives le temps de repos selon l'al. 1 trois fois au maximum par semaine, à condition qu'un temps de repos correspondant soit observé par compensation avant la fin de la semaine suivante.	² Un temps de repos journalier peut être prolongé pour devenir un temps de repos hebdomadaire normal ou un temps de repos hebdomadaire réduit.

<p>³ Lorsque le temps de repos n'est pas réduit conformément à l'al. 2, il peut être pris en deux ou trois périodes séparées au cours de la période de 24 heures, l'une de ces périodes devant être d'au moins 8 heures consécutives et la durée minimale du repos quotidien de 12 heures au total.</p>	<p>³ Le conducteur ne peut pas prendre plus de trois temps de repos journaliers réduits entre deux temps de repos hebdomadaires.</p>
<p>⁴ Pendant chaque période de 30 heures au cours desquelles il y a au moins deux personnes à bord du véhicule, qui se relaient comme passager et conducteur (équipage multiple), celles-ci doivent chacune observer un repos quotidien d'au moins 8 heures consécutives.</p>	<p>⁴ Lors de la conduite en équipage multiple, le conducteur doit avoir pris un nouveau temps de repos journalier d'au moins neuf heures dans les 30 heures qui suivent la fin d'un temps de repos journalier ou hebdomadaire.</p>
<p>⁵ Le repos quotidien peut être pris dans le véhicule pour autant que celui-ci soit à l'arrêt et équipé d'une couchette.</p>	<p>⁵ Les temps de repos journaliers loin du point d'attache peuvent être pris à bord du véhicule, à condition que celui-ci soit équipé d'un matériel de couchage convenable pour chaque conducteur et qu'il soit à l'arrêt.</p>
<p>⁶ Tout temps de repos pris en compensation pour la réduction de la période de repos quotidien doit être rattaché à un autre repos d'au moins 8 heures. Il doit être accordé, à la demande de l'intéressé, au lieu de stationnement du véhicule ou au domicile du conducteur.</p>	<p><i>abrogé.</i></p>
<p>Commentaires: La réglementation du temps de repos journalier est simplifiée et précisée, notamment par le fait que:</p> <p>a) le début de la période de référence pour le calcul est maintenant clairement fixé ("Dans chaque période de 24 heures écoulées après la fin de son temps de repos journalier ou hebdomadaire antérieur");</p> <p>b) le temps de repos journalier réduit ne doit plus être compensé la semaine suivante.</p>	

Texte en vigueur	Proposition de modification
<p>Art. 10 Interruption du repos quotidien lors de transports combinés</p> <p>Lors de transports combinés, le conducteur peut, en dérogation de l'art. 9, interrompre son repos quotidien une fois au plus, pour charger le véhicule sur le train ou le ferry-boat ou pour le décharger, pour autant que les conditions suivantes soient remplies:</p>	<p>Art. 10 Interruption du temps de repos journalier lors de transports combinés</p> <p>¹ Par dérogation à l'article 9, lorsqu'un conducteur accompagne un véhicule transporté par un ferry-boat ou par train, et qu'il prend en même temps un temps de repos journalier normal, ce temps de repos peut être interrompu au maximum deux fois par d'autres activités dont la durée totale ne dépasse pas une heure. Pendant ce temps de repos journalier normal, le conducteur doit disposer d'une couchette.</p>
<p>a. la partie du repos quotidien prise à terre doit pouvoir se situer immédiatement avant ou après la partie du repos quotidien prise à bord du ferry-boat ou du train;</p>	<p><i>abrogé.</i></p>
<p>b. l'interruption entre les deux parties du repos quotidien doit être aussi courte que possible et ne peut, en aucun cas, dépasser une heure avant l'embarquement ou après le débarquement, d'éventuelles formalités douanières étant comprises dans les opérations d'embarquement ou de débarquement;</p>	<p><i>abrogé.</i></p>
<p>c. pendant les deux parties du repos quotidien, le conducteur doit pouvoir disposer d'un lit ou d'une couchette;</p>	<p><i>abrogé.</i></p>
<p>d. lorsqu'il est pris en deux temps, le repos quotidien doit dépasser de deux heures au moins la durée de celui que le conducteur devrait observer ce jour-là sans interruption, conformément à l'art. 9.</p>	<p><i>abrogé.</i></p>
<p>Commentaires: Simplification; pratiquement identique en substance à la version actuelle.</p>	

Texte en vigueur	Proposition de modification
	<p>Art. 10a Temps de parcours considéré comme temps de travail</p> <p>¹ Le temps passé par le salarié pour se rendre de son domicile au lieu où il commence ou termine normalement son travail ne compte pas comme temps de travail. Si le véhicule se</p>

	trouve à un autre endroit et que le temps pour s'y rendre est plus long que le temps de voyage habituel, la différence par rapport à celui-ci est considérée comme temps de travail.
	² Le temps que le salarié passe dans un train ou sur un ferry-boat et pendant lequel il dispose d'une cabine ou d'une couchette n'est pas considéré comme du temps de travail au sens de l'al. 1.
<p>Commentaires:</p> <p>La nouvelle disposition (cf. par analogie, l'art. 9, al. 2 et 3, du règlement CE) devrait démontrer que le trajet permettant d'atteindre un véhicule au moyen duquel sera ensuite effectué un trajet au sens de l'OTR 1 doit être considéré comme du temps de travail. Exemple: dans le cas d'un chauffeur qui se rend tôt le matin en voiture de Glaris au marché de gros de Zurich pour y prendre le volant d'un camion chargé de fruits et légumes, le temps de parcours effectué en voiture doit être considéré comme temps de travail si l'employeur a son siège à Glaris. En revanche, comme dans le droit général du travail, le trajet habituel effectué par le même chauffeur pour se rendre de son domicile au siège de son employeur n'est pas considéré comme du temps de travail. Par conséquent, seul compte comme temps de travail le temps de parcours effectué en plus du trajet effectué habituellement pour se rendre au travail (du domicile au siège de l'entreprise ou au lieu où le salarié commence ou termine habituellement son travail). Exemple: le conducteur habite à Thoun et commence habituellement son travail (cela peut être prévu par le contrat de travail) au siège de son employeur, à Berne (temps de parcours: 30 minutes). Mais, le véhicule qu'il doit conduire se trouvant à Bâle, le temps de parcours est plus long que d'habitude (temps de parcours: 90 minutes). Dans ce cas, seule compte comme temps de travail la différence entre le temps de parcours normal et le temps de parcours allongé, soit 60 minutes.</p> <p>Malgré la difficulté que pourraient rencontrer les autorités d'exécution pour vérifier le respect de cette disposition dans la pratique, elle devrait être inscrite expressément dans l'OTR 1 dans le but d'améliorer les conditions sociales des salariés.</p>	

Texte en vigueur	Proposition de modification
<p>Art. 11 Repos hebdomadaire</p> <p>¹ Chaque semaine, le conducteur doit porter à un total de 45 heures consécutives une des périodes de repos quotidien visées à l'art. 9, à titre de repos hebdomadaire.</p>	<p>Art. 11 Temps de repos hebdomadaire</p> <p>¹ En l'espace de deux semaines, le conducteur doit observer deux temps de repos hebdomadaires normaux ou un temps de repos hebdomadaire normal et un temps de repos hebdomadaire réduit. Dans ce cas, la réduction doit être compensée par un temps de repos correspondant et ininterrompu dans les trois semaines suivantes.</p>
<p>² La période de repos hebdomadaire selon l'al. 1 peut être réduite à un minimum de 36 heures consécutives si elle est prise au domicile du conducteur ou au lieu de stationnement du véhicule, ou à un minimum de 24 heures consécutives si elle est prise en dehors de ces lieux.</p>	<p>² Un temps de repos hebdomadaire commence au plus tard à la fin de six périodes de 24 heures suivant la fin du temps de repos hebdomadaire précédent.</p>
<p>³ Chaque raccourcissement au sens de l'al. 2 doit être compensé par un temps de repos équivalent pris en bloc avant la fin de la troisième semaine suivant la semaine concernée.</p>	<p>³ Tout temps de repos pris pour compenser un temps de repos hebdomadaire réduit doit être rattaché à un autre temps de repos d'au moins neuf heures.</p>
<p>⁴ Une période de repos hebdomadaire qui commence dans une semaine et se prolonge dans la suivante peut être rattachée à l'une ou l'autre de ces deux semaines.</p>	<p>⁴ Une période de repos hebdomadaire qui commence dans une semaine et se prolonge dans la suivante peut être rattachée à l'une ou l'autre de ces deux semaines mais pas aux deux.</p>
<p>⁵ Le conducteur d'un véhicule affecté au transport de personnes peut, sauf en trafic international de ligne (art. 5, al. 3, troisième phrase), reporter la période de repos hebdomadaire à la semaine qui suit celle au titre de laquelle le repos est dû et la rattacher au repos hebdomadaire de cette deuxième semaine.</p>	<p>⁵ Les temps de repos hebdomadaires loin du point d'attache du véhicule peuvent être pris à bord du véhicule, à condition que celui-ci soit équipé d'un matériel de couchage convenable pour chaque conducteur et qu'il soit à l'arrêt.</p>
<p>⁶ Tout temps de repos pris en compensation pour la réduction de la période de repos hebdomadaire doit être rattaché à un autre repos d'au moins 8 heures. Il doit être accordé, à la demande de l'intéressé, au domicile du conducteur ou au lieu de stationnement du véhicule.</p>	<p><i>abrogé.</i></p>
<p>Commentaires:</p> <p>V. également les commentaires de l'art. 5 concernant la suppression de la <u>régle des douze jours pour les véhicules de transport de personnes.</u></p>	

Texte en vigueur	Proposition de modification
<p>Art. 14b, al.5</p> <p>⁵ Si la carte de conducteur est endommagée, est défectueuse, a été volée ou n'est plus en possession du conducteur, le conducteur imprime au début de l'activité professionnelle les données du véhicule utilisé et porte sur cette feuille ses nom et prénom, le numéro de son permis de conduire, la date et sa signature. A la fin de l'activité professionnelle, le conducteur imprime les données enregistrées par le tachygraphe et porte également sur cette feuille ses nom et prénom, le numéro de son permis de conduire, la date et sa signature. Lorsqu'un changement de véhicule intervient pendant l'activité professionnelle, il y a lieu de remplir une feuille appropriée pour chaque véhicule. L'art. 14c s'applique par analogie.</p>	<p>Art. 14b, al. 5</p> <p>⁵ Si la carte de conducteur est endommagée, est défectueuse, a été volée ou n'est plus en possession du conducteur, le conducteur imprime au début de l'activité professionnelle les données du véhicule utilisé et porte sur cette feuille ses nom et prénom, le numéro de son permis de conduire, la date et sa signature. A la fin de l'activité professionnelle, le conducteur imprime les données enregistrées par le tachygraphe et porte également sur cette feuille ses nom et prénom, le numéro de son permis de conduire, la date et sa signature. Toutes les périodes consacrées par le conducteur à une autre activité, les temps de disponibilité, de pause et de repos écoulés depuis la sortie imprimée obtenue au début du trajet, lorsque ces informations n'ont pas été enregistrées par le tachygraphe, doivent également être inscrites. Lorsqu'un changement de véhicule intervient pendant l'activité professionnelle, il y a lieu de remplir une feuille appropriée pour chaque véhicule. L'art. 14c s'applique par analogie.</p>
<p>Commentaires:</p> <p>Cf. art. 26, ch. 4, premier tiret, let. b, du règlement CE.</p>	

Texte en vigueur	Proposition de modification
<p>Art. 14c Présentation des documents ou données concernant le tachygraphe</p> <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 utilisés pendant la semaine en cours, le disque d'enregistrement du dernier jour de la semaine précédente au cours duquel il a conduit et la carte de conducteur s'il est titulaire d'une telle carte; les disques d'enregistrement qui ne sont plus utilisés sont remis à l'employeur en vue d'être conservés (art. 18, al. 3).</p>	<p>Art. 14c Présentation des documents ou données concernant le tachygraphe</p> <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 le disque d'enregistrement de la journée en cours et ceux qu'il a utilisés en cours des 28 jours précédents, ainsi que la carte de conducteur s'il est titulaire d'une telle carte; les disques d'enregistrement qui ne sont plus utilisés 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>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 établir une impression papier du tachygraphe numérique à la fin de l'activité professionnelle ou lors du changement de véhicule et pouvoir présenter à tout moment à l'autorité d'exécution les documents suivants:</p> <ol style="list-style-type: none"> les disques d'enregistrement et les impressions papier de la semaine en cours; le disque d'enregistrement et les impressions papier du dernier jour de la semaine précédente au cours duquel il a conduit; la carte de conducteur. 	<p>³ Si le conducteur conduit alternativement un véhicule équipé d'un tachygraphe analogique et un véhicule équipé d'un tachygraphe numérique, il doit établir une impression papier du tachygraphe numérique à la fin de l'activité professionnelle ou lors du changement de véhicule et pouvoir présenter à tout moment à l'autorité d'exécution les documents suivants:</p> <ol style="list-style-type: none"> le disque d'enregistrement ou l'impression papier de la journée en cours; les disques d'enregistrement et les impressions papier des 28 jours précédents durant lesquels il a conduit le véhicule; la carte de conducteur.
<p>Commentaires:</p> <p>Depuis le 1^{er} mai 2006, les conducteurs de véhicules des Etats membres de l'UE doivent être en mesure de présenter les disques d'enregistrement de la semaine en cours et des deux semaines précédentes. Au 1^{er} janvier 2008, cette durée sera portée à 28 jours par le droit communautaire (cf. art. 26, ch. 4, cinquième élément).</p>	

Texte en vigueur	Proposition de modification
<p>Art. 16 Registre de la durée du travail, de la conduite et du repos</p> <p>¹ A l'aide des moyens de contrôles disponibles, l'employeur</p>	<p>Art. 16 Registre de la durée du travail, de la conduite et du repos</p> <p>¹ À l'aide des moyens de contrôles disponibles, l'employeur</p>

<p>s'assurera constamment que les dispositions sur la durée du travail, de la conduite et du repos ont été observées. A cet effet, il inscrira, pour chaque salarié, les indications suivantes dans un registre:</p> <ol style="list-style-type: none"> la durée journalière de la conduite; la durée totale du travail par jour et par semaine; le nombre des heures supplémentaires accomplies et compensées ou rémunérées au cours d'une semaine ainsi que dans l'année civile; les temps de repos hebdomadaires accomplis et, dans l'hypothèse où ils sont subdivisés, la durée des temps de repos partiels; le temps éventuellement consacré au service d'autres employeurs. 	<p>s'assurera constamment que les dispositions sur la durée du travail, de la conduite et du repos ont été observées. A cet effet, il inscrira, pour chaque salarié, les indications suivantes dans un registre:</p> <ol style="list-style-type: none"> la durée journalière de la conduite; la durée moyenne du temps de travail hebdomadaire; les temps de repos hebdomadaires accomplis et, dans l'hypothèse où ils sont subdivisés, la durée des temps de repos partiels; le temps éventuellement consacré au service d'autres employeurs.
<p>⁴ A la fin de la semaine au plus tard, le registre prévu aux al. 1 et 2 doit contenir toutes les inscriptions relatives à l'avant-dernière semaine. Pour les conducteurs travaillant à l'étranger, le registre doit être établi dès que possible après leur retour en Suisse.</p>	<p>⁴ A la fin du mois au plus tard, le registre prévu aux al. 1 et 2 doit contenir toutes les inscriptions relatives au mois dernier. Pour les conducteurs travaillant à l'étranger, le registre doit être établi dès que possible après leur retour en Suisse.</p>
<p>⁶ L'autorité d'exécution peut renoncer au registre de la durée du travail, de la conduite et du repos selon les, al. 1 et 2, pour les conducteurs exerçant leur activité professionnelle selon un horaire quotidien invariable, horaire qui rend impossible toute infraction aux prescriptions sur la durée du travail, de la conduite et du repos. La décision de dispense indique l'horaire quotidien et le nom du conducteur et le cas échéant celui de l'employeur, sa validité étant limitée à un an; elle ne sera pas renouvelée si, durant la période de dispense, le conducteur a accompli plus de 20 courses en dehors de l'horaire. La durée d'un dépassement éventuel du temps de travail hebdomadaire maximal (art. 6, al. 1) sera consignée par écrit.</p>	<p>⁶ L'autorité d'exécution peut renoncer au registre de la durée du travail, de la conduite et du repos selon les, al. 1 et 2, pour les conducteurs exerçant leur activité professionnelle selon un horaire quotidien invariable, horaire qui rend impossible toute infraction aux prescriptions sur la durée du travail, de la conduite et du repos. La décision de dispense indique l'horaire quotidien et le nom du conducteur et le cas échéant celui de l'employeur, sa validité étant limitée à un an; elle ne sera pas renouvelée si, durant la période de dispense, le conducteur a accompli plus de 20 courses en dehors de l'horaire. La durée d'un dépassement éventuel du temps de travail hebdomadaire maximal (art. 6, al. 1) sera consignée par écrit.</p>
<p>Commentaires: Modifications correspondantes de l'art. 6 (durée moyenne du temps de repos hebdomadaire).</p>	

Texte en vigueur	Proposition de modification
<p>Art. 22 Poursuite pénale</p> <p>¹ La poursuite pénale incombe aux cantons. Outre le canton dans lequel l'infraction a été commise, le canton qui la constate est aussi compétent.</p>	<p>Art. 22 Poursuite pénale</p> <p>¹ La poursuite pénale incombe aux cantons. Outre le canton dans lequel l'infraction a été commise, le canton qui la constate est aussi compétent.</p>
<p>² La poursuite pénale doit être portée à la connaissance de l'autorité d'exécution du canton dans lequel le véhicule est immatriculé.</p>	<p>² La poursuite pénale doit être portée à la connaissance de l'autorité d'exécution du canton dans lequel le véhicule est immatriculé.</p>
	<p>³ La poursuite pénale en cas d'infraction commise à l'étranger et constatée en Suisse s'inspire des art. 19 à 22 du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil.</p>
<p>Commentaires: La recevabilité de la poursuite pénale en cas d'infraction commise à l'étranger mais constatée en Suisse, souvent appliquée dans la pratique bien qu'elle ne soit pas totalement incontestable sur le plan juridique, devrait être dorénavant inscrite expressément dans l'OTR 1, en harmonie avec le nouveau droit communautaire et par un renvoi aux dispositions correspondantes du règlement CE. Le nouvel al. 3 s'adressant prioritairement aux autorités cantonales d'exécution, le renvoi au règlement CE n'affecte guère la lisibilité et la maniabilité de l'OTR 1 mais évite au contraire l'insertion inutile de détails de technique juridique.</p>	