



1<sup>er</sup> mars 2024

---

# **Extension du champ d'application de l'ordonnance sur les chauffeurs et mise en œuvre de la motion 22.4478 Dittli**

## **Rapport présentant les résultats de la procédure de consultation du 8 novembre 2023**

---

Numéro du document ASTRA-D-1AD83401/2425



## Table des matières

<b>1</b>	<b>Introduction .....</b>	<b>3</b>
1.1	Contexte .....	3
1.2	Contenu du projet.....	3
1.3	Procédure de consultation .....	4
<b>2</b>	<b>Prises de position .....</b>	<b>4</b>
2.1	Avis reçus .....	4
2.2	Démarche .....	6
<b>3</b>	<b>Appréciation du projet d'ordonnance .....</b>	<b>6</b>
3.1	Évaluation quantitative : répartition des participants selon la liste des destinataires .....	7
3.2	Évaluation quantitative : répartition des participants par groupes thématiques.....	8
<b>4</b>	<b>Le projet en détail .....</b>	<b>9</b>
4.1	Extension du champ d'application de l'OTR 1 dans le secteur des transports internationaux (à compter du 1er juillet 2026)(question 1).....	9
4.2	Aucune extension du champ d'application de l'OTR 1 dans <i>le secteur du trafic interne</i> (question 2a) .....	12
4.3	Si vous avez répondu par la négative à la question 2a et que vous êtes favorable à une extension du champ d'application de l'OTR 1 dans <i>le trafic interne</i> également : .....	19
4.4	Autres remarques .....	21
	<b>Annexe 1 : Participants à la consultation .....</b>	<b>23</b>
	<b>Annexe 2 : Catalogue de questions .....</b>	<b>25</b>

# 1 Introduction

## 1.1 Contexte

Le 15 juillet 2020, l'UE a adopté, dans le cadre du « paquet mobilité 1 » (Mobility Package 1), le règlement (UE) 2020/1054 du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) no 561/2006 (durées de conduite et de repos) et le règlement (UE) no 165/2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, arrêtant ainsi de nouvelles prescriptions concernant les durées de travail, de conduite et de repos des chauffeurs. À compter du 1er juillet 2026, l'UE assujettira donc aussi, pour les transports internationaux, les conducteurs de véhicules et d'ensembles de véhicules affectés au transport professionnel de choses, d'un poids dépassant 2,5 t et n'excédant pas 3,5 t, aux dispositions relatives aux temps de travail, de conduite et de repos. Ces dispositions juridiques font partie intégrante de l'accord sur les transports terrestres entre la Suisse et l'UE (ATT).

La motion 20.4478 Dittli « Temps de travail et de repos. Égalité de traitement »<sup>1</sup> a été transmise par le Parlement le 31 mai 2022. Elle demande au Conseil fédéral d'examiner comment les dispositions sur les temps de travail et de repos pourraient être étendues aux conducteurs de voitures de livraison de plus de 2,5 t dans le secteur du transport professionnel de marchandises par la route en tenant compte des évolutions au sein de l'UE. Son but est de remédier à l'inégalité de traitement entre les chauffeurs de poids lourds et les chauffeurs de voitures de livraison.

## 1.2 Contenu du projet

En raison de l'accord sur les transports terrestre conclu avec l'UE, de l'importance des transports routiers internationaux ainsi que des conditions de travail dans les transports internationaux, la Suisse devrait appliquer une réglementation similaire. Le projet en question propose d'étendre le champ d'application de l'ordonnance sur les chauffeurs (OTR 1) dans le secteur des transports internationaux, en même temps que dans l'UE c'est-à-dire à compter du 1er juillet 2026, aux conducteurs de voitures automobiles et d'ensembles de véhicules affectés au transport de choses et dont le poids dépasse 2,5 t, mais pas 3,5 t (voitures de livraison), si la conduite constitue leur activité professionnelle principale ou s'ils effectuent le transport pour le compte d'autrui. Aujourd'hui, l'OTR 1 vaut seulement pour les conducteurs de voitures automobiles et d'ensembles de véhicules affectés au transport de choses et d'un poids supérieur à 3,5 t. L'introduction simultanée en Suisse vise à éviter des problèmes d'exécution ou des distorsions du marché dans le secteur des transports internationaux.

En conséquence, dans les transports internationaux, les conducteurs de voitures de livraison pour qui la conduite constitue l'activité professionnelle principale ou qui effectuent le transport pour le compte d'autrui (par ex. services de courrier ou de distribution de colis) devront observer les prescriptions relatives à la durée du travail, de la conduite et du repos. Les artisans, par exemple, ne seront pas touchés par l'extension du champ d'application de l'OTR 1, car la conduite ne représente normalement pas plus de la moitié de leur temps de travail (activité principale) et qu'ils n'effectuent pas les transports pour le compte d'autrui.

Au sein de l'UE, l'extension du champ d'application a été prescrite uniquement pour les transports internationaux : les États membres sont libres de l'imposer aussi dans le trafic interne. Après évaluation minutieuse des deux options, le Conseil fédéral a toutefois décidé de limiter l'extension proposée du champ d'application de l'OTR 1 au secteur des transports internationaux. En effet, les avantages que pourrait avoir une extension dans le trafic interne sur la sécurité routière et les conditions de travail ne sont pas proportionnels aux conséquences considérables et complexes qui en résulteraient. D'où le choix de renoncer à l'application au trafic interne.

Le projet de révision en question permettra de mettre en œuvre la motion transmise 20.4478 Dittli « Temps de travail et de repos. Égalité de traitement ».

---

<sup>1</sup> [www.parlement.ch > Travail parlementaire > Curia Vista > Recherche > numéro d'objet 20.4478](http://www.parlement.ch > Travail parlementaire > Curia Vista > Recherche > numéro d'objet 20.4478).

### 1.3 Procédure de consultation

Le Conseil fédéral a mis en consultation le projet (procédure 2023/81) le 8 novembre 2023. Ont été invités à participer : les cantons, les partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale, les associations faïtières de l'économie, des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national ainsi que d'autres parties intéressées. La consultation a duré jusqu'au vendredi 23 février 2024. Les documents suivants ont été mis à la disposition des destinataires de la consultation :

- lettre d'accompagnement relative à l'ouverture de la procédure de consultation
- projet mis en consultation : modification de l'ordonnance sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules automobiles (OTR 1)
- Rapport explicatif
- questionnaire
- liste des destinataires

Les documents de la consultation sont disponibles sur le site web de la Chancellerie fédérale : [www.admin.ch](http://www.admin.ch) > *Droit fédéral* > *Procédures de consultation* > *Procédures de consultation terminées* > 2023 > *DETEC* > *Procédures de consultation 2023/81*.

## 2 Prises de position

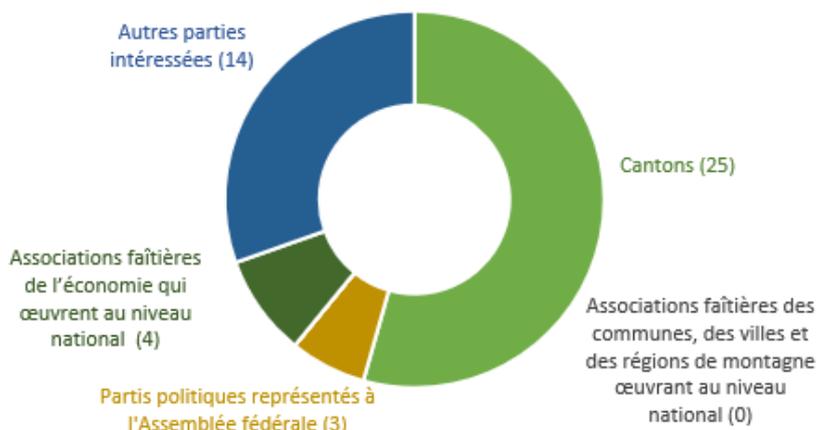
### 2.1 Avis reçus

Un total de 89 destinataires ont été invités à se prononcer sur l'extension du champ d'application de l'ordonnance sur les chauffeurs ainsi que sur le projet de mise en œuvre de la motion 20.4478 Dittli « Temps de travail et de repos. Égalité de traitement » (cantons, partis politiques, associations faïtières et autres parties intéressées). Parmi eux, 46 ont remis un avis dans les délais, notamment 25 cantons et trois partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale. Les 43 destinataires restants n'ont pas pris position, dont deux (Conférence des directrices et directeurs des départements cantonaux de justice et police (CCDJP) et Scienceindustries) ont informé l'Office fédéral des routes (OFROU) qu'ils renonçaient à soumettre un avis. En plus des 46 destinataires qui ont répondu, douze organisations et autres parties intéressées qui n'avaient pas été expressément invitées à participer ont rédigé un avis. Le nombre total d'avis soumis se monte donc à 58 (voir liste des participants en annexe).

Les prises de position ont été envoyées sous la forme d'un questionnaire et/ou de lettres d'accompagnement. Le questionnaire a été structuré en fonction des modifications proposées de l'ordonnance et comporte trois questions. Il se compose d'une grille de questions qualitatives et d'une partie quantitative, où les répondants pouvaient cocher « Oui », « Non » ou « Sans avis / non concerné ». À la fin du questionnaire, les participants avaient la possibilité d'ajouter d'autres remarques, s'ils souhaitaient s'exprimer sur une proposition d'amendement n'ayant pas fait l'objet d'une question. Certains participants ont répondu uniquement à l'aide du questionnaire, d'autres seulement par une lettre d'accompagnement (sans questionnaire) et d'autres encore par un envoi combiné (par ex. questionnaire et lettre).

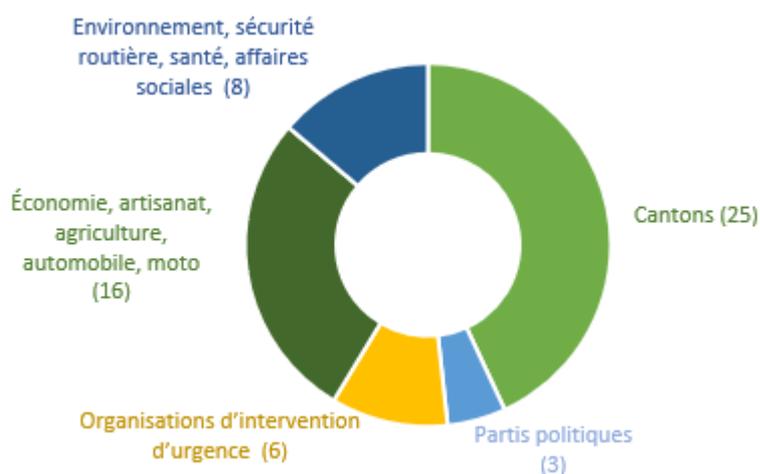
Pour faciliter l'interprétation des résultats, les 58 participants ont été répartis en fonction de la liste de destinataires, d'une part, et par groupes thématiques, d'autre part (voir fig. 1.1 et 1.2).

**Fig. 1.1 Avis reçus : répartition des participants selon la liste des destinataires**



Dans la répartition selon les groupes thématiques (fig. 1.2), la catégorie « Organisations d'intervention d'urgence, autorités intercantionales » comprend notamment l'Association des services des automobiles (asa), l'Association intercantonale pour l'exécution de l'OTR (ARVAG) ainsi que les polices cantonales de Genève et d'Obwald. La catégorie « Économie, artisanat, agriculture, automobile, moto » comprend notamment les deux associations faïtières Union syndicale suisse (USS) et Union suisse des arts et métiers (USAM) ainsi que d'autres associations telles que l'Association suisse des transports routiers (ASTAG), le Centre Patronal (CP), l'Union professionnelle suisse de l'automobile (UPSA) et routesuisse - Fédération routière suisse (FRS). La catégorie « Environnement, sécurité routière, santé, affaires sociales » comprend notamment le Bureau de prévention des accidents (BPA), l'Association Transports et Environnement (ATE) et Pro Velo Suisse. Vous trouverez dans l'annexe une liste complète des participants avec leur attribution aux catégories de destinataires et de groupes thématiques.

**Fig. 1.2 Avis reçus : répartition des participants par groupes thématiques**



## 2.2 Démarche

La structure de l'évaluation des réponses s'appuie sur le catalogue des questions posées. L'évaluation englobe à chaque fois :

- Figure illustrant l'avis d'ensemble (approbation, rejet, sans avis)
- Liste des participants selon leur avis (approbation, rejet)
- Avis principaux avec indication des participants qui sont de cet avis

L'appréciation générale englobe, outre la totalité des avis reçus, une ventilation selon la liste des destinataires et selon les groupes thématiques.

La majorité des participants ont rempli la partie quantitative du questionnaires (voir chapitre 3), où ils pouvaient indiquer s'ils approuvaient ou non les amendements proposés ou alors s'ils ne souhaitaient pas prendre position sur la question ou encore n'étaient pas concernés. Lorsque les participants n'ont pas rempli le questionnaire (notamment GE, NE, USS, union Distribution Suisse), la partie quantitative de celui-ci a été complétée dans la mesure du possible, sur la base des remarques faites dans la lettre d'accompagnement.

En plus des indications quantitatives, il était possible de rédiger des remarques ou de formuler des propositions d'amendement concernant les différentes questions, tout comme d'exprimer des préoccupations générales au sujet de la consultation. L'appréciation des remarques et des propositions d'amendement reçues s'est déroulée en plusieurs étapes, au cours desquelles tous les avis ont été interprétés de manière aussi uniforme que possible et regroupés dans des « avis principaux ».

Au début de l'appréciation figure une liste de tous les participants selon qu'ils approuvent ou rejettent d'une manière générale l'amendement proposé. Ensuite, les remarques des participants sont résumées sous forme d'« avis principaux ». Les cantons sont mis en évidence en caractères bleus, les partis politiques en rouge.

Les « avis principaux » reflètent et résument des remarques et des exigences de teneur semblable. Ils ne reprennent donc pas toujours le libellé exact des réponses à la consultation ; les énumérations et arguments indiqués en exemple ne sont donc pas toujours entièrement vrais pour tous les participants mentionnés. Les propositions et les remarques de même teneur que les participants ont formulées plusieurs fois ne sont prises en compte qu'une seule fois par « avis principal ». Ces « avis principaux » permettent d'obtenir une vue d'ensemble proportionnée et transparente des avis hétérogènes. Le libellé exact des différents avis exprimés est consigné dans le document « Avis » faisant partie de la documentation de la consultation. Celui-ci est disponible sur le site Web de la Chancellerie fédérale : [www.admin.ch](http://www.admin.ch) > > Droit fédéral > Procédures de consultation > Procédures de consultation terminées > 2023 > DETEC > Procédures de consultation 2023/81 > Avis.

Les « propositions » sont des propositions d'amendement concrètes pour des textes de loi ou d'ordonnance. Elles sont mises en évidence par des caractères rouges.

## 3 Appréciation du projet d'ordonnance

Les réactions quantitatives suivantes permettent de faire une première appréciation du projet de consultation. Elles sont réparties selon la liste des destinataires et selon les groupes thématiques. Dans certains cas, des participants qui ont formulé des remarques identiques ont, les uns, coché « Oui » et les autres « Non ».

Les partis, les associations et organisations des secteurs de l'économie, de l'environnement et des transports approuvent en majorité la proposition d'étendre le champ d'application de l'OTR 1 dans le secteur des transports internationaux de la même façon que dans l'UE, c'est-à-dire aux conducteurs de véhicules affectés au transport de choses et dont le poids dépasse 2,5 t sans excéder 3,5 t (voitures de livraison), si la conduite constitue leur activité professionnelle principale et qu'ils effectuent

le transport pour le compte d'autrui. Il en va de même pour la proposition de renoncer à cette extension dans le trafic interne. Les participants qui ne sont pas d'accord que l'on renonce à l'extension au trafic interne approuvent toutefois majoritairement les réglementations présentées dans le rapport explicatif concernant l'extension du champ d'application de l'OTR 1 dans le trafic interne. Il convient toutefois de souligner que la majeure partie des participants n'ont pas exprimé d'avis sur ce point.

### 3.1 Évaluation quantitative : répartition des participants selon la liste des destinataires

Participants à la consultation selon la liste de participants	Avis						
	Nombre				Part en %		
	Approb ation	Rej et	Sans avis / non conce rné	Tot al	Approb ation	Rejet	Sans avis / non concern é
<b>1 Acceptez-vous que le champ d'application de l'OTR 1 soit étendu dans le secteur des transports internationaux de la même façon que dans l'UE, c'est-à-dire aux conducteurs de véhicules affectés au transport de choses et dont le poids dépasse 2,5 t sans excéder 3,5 t (voitures de livraison), si la conduite constitue leur activité professionnelle principale et qu'ils effectuent le transport pour le compte d'autrui (art. 3, al. 1, let. abis et art. 4, al. 1, let. j, P-OTR 1) ?</b>							
1 Cantons	25			25	100%	0%	0%
2 Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	2	1		3	67%	33%	0%
3 Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	-	-	-	0	-	-	-
4 Associations faitières de l'économie œuvrant au niveau national	4			4	100%	0%	0%
5 Autres parties intéressées	12		2	14	86%	0%	14%
6 Autres	10	2		12	83%	17%	0%
Total	53	3	2	58	91,4%	5,2%	3,4%
<b>2 a Acceptez-vous qu'il soit renoncé à une extension similaire du champ d'application de l'OTR 1 dans le secteur du trafic interne ?</b>							
1 Cantons	21	3	1	25	84%	12%	4%
2 Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1	1	1	3	33%	33%	33%
3 Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	-	-	-	0	-	-	-
4 Associations faitières de l'économie œuvrant au niveau national	2	2		4	50%	50%	0%
5 Autres parties intéressées	9	3	2	14	64%	21%	14%
6 Autres	8	4		12	67%	33%	0%
Total	41	13	4	58	70,7%	22,4%	6,9%
<b>2 b Approuveriez-vous la réglementation ad hoc présentée dans le rapport explicatif (p. 5 ss) ?</b>							
1 Cantons	3	2	20	25	12%	8%	80%
2 Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1		2	3	33%	0%	67%
3 Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	-	-	-	0	-	-	-
4 Associations faitières de l'économie œuvrant au niveau national	1		3	4	25%	0%	75%
5 Autres parties intéressées	4		10	14	29%	0%	71%
6 Autres	3	1	8	12	25%	8%	67%
Total	12	3	43	58	20,7%	5,2%	74,1%
<b>- Veuillez utiliser les champs ci-après si vous souhaitez vous exprimer sur une proposition d'amendement qui n'a fait l'objet d'aucune question ci-dessus.</b>							
1 Cantons	3		22	25	12%	0%	88%
2 Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1		2	3	33%	0%	67%
3 Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	-	-	-	0	-	-	-
4 Associations faitières de l'économie œuvrant au niveau national	1		3	4	25%	0%	75%
5 Autres parties intéressées	2		12	14	14%	0%	86%
6 autres	7		5	12	58%	0%	42%

Total	14	0	44	58	24,1%	0,0%	75,9%
-------	----	---	----	----	-------	------	-------

### 3.2 Évaluation quantitative : répartition des participants par groupes thématiques

Participants à la consultation selon les groupes thématiques	Avis			Avis Nombre Total	Part en %		
	Approbation	Rejet	Sans avis / non concerné		Approbation	Rejet	Sans avis / non concerné
<b>1 Acceptez-vous que le champ d'application de l'OTR 1 soit étendu dans le secteur des transports internationaux de la même façon que dans l'UE, c'est-à-dire aux conducteurs de véhicules affectés au transport de choses et dont le poids dépasse 2,5 t sans excéder 3,5 t (voitures de livraison), si la conduite constitue leur activité professionnelle principale et qu'ils effectuent le transport pour le compte d'autrui (art. 3, al. 1, let. abis et art. 4, al. 1, let. j, P-OTR 1) ?</b>							
1 Cantons	25			25	100%	0%	0%
2 Partis politiques	2	1		3	67%	33%	0%
3 Organisations d'intervention d'urgence	5		1	6	83%	0%	17%
4 Économie, artisanat, agriculture, automobile, moto	14	2		16	88%	13%	0%
5 Environnement, sécurité routière, santé, affaires sociales	7		1	8	88%	0%	13%
Total	53	3	2	58	91,4%	5,2%	3,4%
<b>2a Acceptez-vous que le champ d'application de l'OTR 1 soit étendu dans le secteur des transports internationaux aux conducteurs de véhicules affectés au transport de choses et dont le poids dépasse 2,5 t sans excéder 3,5 t (voitures de livraison), si la conduite constitue leur activité professionnelle principale et qu'ils effectuent le transport pour le compte d'autrui ?</b>							
1 Cantons	21	3	1	25	84%	12%	4%
2 Partis politiques	1	1	1	3	33%	33%	33%
3 Organisations d'intervention d'urgence	4	1	1	6	67%	17%	17%
4 Économie, artisanat, agriculture, automobile, moto	14	2		16	88%	13%	0%
5 Environnement, sécurité routière, santé, affaires sociales	1	6	1	8	13%	75%	13%
Total	41	13	4	58	70,7%	22,4%	6,9%
<b>2b Approuveriez-vous la réglementation ad hoc présentée dans le rapport explicatif (p. 5 ss) ?</b>							
1 Cantons	3	2	20	25	12%	8%	80%
2 Partis politiques	1		2	3	33%	0%	67%
3 Organisations d'intervention d'urgence	1		5	6	17%	0%	83%
4 Économie, artisanat, agriculture, automobile, moto	2	1	13	16	13%	6%	81%
5 Environnement, sécurité routière, santé, affaires sociales	5		3	8	63%	0%	38%
Total	12	3	43	58	20,7%	5,2%	74,1%
<b>- Veuillez utiliser les champs ci-après si vous souhaitez vous exprimer sur une proposition d'amendement qui n'a fait l'objet d'aucune question ci-dessus.</b>							
1 Cantons	3		22	25	12%	0%	88%
2 Partis politiques	1		2	3	33%	0%	67%
3 Organisations d'intervention d'urgence	1		5	6	17%	0%	83%
4 Économie, artisanat, agriculture, automobile, moto	5		11	16	31%	0%	69%
5 Environnement, sécurité routière, santé, affaires sociales	4		4	8	50%	0%	50%
Total	14	0	44	58	24,1%	0,0%	75,9%

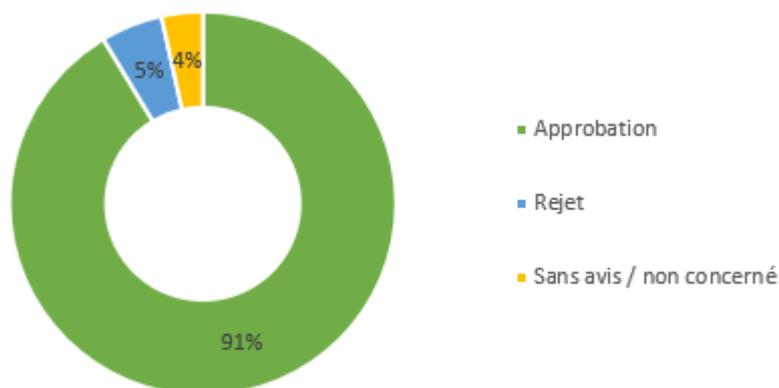
## 4 Le projet en détail

Le chapitre 4 suit pour l'essentiel la structure du questionnaire. Pour chaque question, une liste de tous les participants est dressée, en distinguant entre ceux qui approuvent pour l'essentiel la proposition et ceux qui la rejettent. Lorsqu'un participant ne s'est pas exprimé explicitement sur la question, il ne figure pas dans la liste correspondante. Pour chaque question, des « avis principaux » résument en outre les remarques des participants (voir chap. 2.2). Ces « avis principaux » sont attribués aux participants qui les ont exprimés. Dans certains cas, des participants qui ont formulé des remarques identiques ont, les uns, coché « Oui » (approbation) et les autres « Non » (rejet). Par ailleurs, à la question 2a, la réponse cochée par Les Routiers Suisses et Travail.Suisse a été modifiée de « Oui » à « Non », vu que leurs commentaires indiquaient plutôt un rejet. De plus, quelques-unes des « Autres remarques » ont été déplacées vers les questions qui leur correspondaient. Quelques remarques n'ont été prises en compte que dans les propositions pour éviter qu'elles ne soient prises en compte deux fois. Une liste complète des participants comprenant le sigle et la désignation complète figure dans l'annexe.

### 4.1 Extension du champ d'application de l'OTR 1 dans le secteur des transports internationaux (à compter du 1er juillet 2026)(question 1)

Acceptez-vous que le champ d'application de l'OTR 1 soit étendu dans le secteur des transports internationaux de la même façon que dans l'UE, c'est-à-dire aux conducteurs de véhicules affectés au transport de choses et dont le poids dépasse 2,5 t sans excéder 3,5 t (voitures de livraison), si la conduite constitue leur activité professionnelle principale et qu'ils effectuent le transport pour le compte d'autrui (art. 3, al. 1, let. abis et art. 4, al. 1, let. j, P-OTR 1) ?

#### Appréciation générale



#### Évaluation, avis principaux et propositions

##### Approbation générale

Ont coché « Oui » dans le questionnaire ou se sont exprimés dans ce sens : [BE](#), [LU](#), [UR](#), [SZ](#), [OW](#), [NW](#), [ZG](#), [FR](#), [SO](#), [BS](#), [BL](#), [SH](#), [AR](#), [AI](#), [SG](#), [GR](#), [AG](#), [TG](#), [TI](#), [VD](#), [VS](#), [JU](#), [PSS](#), CCCS, UPSA, Initiative des Alpes, ARVAG, asa, ASTAG, BPA, CP, FRS, Mobilité piétonne Suisse, GastroSuisse, CI CDS, POCA GE, POCA OW, L-drive, Les Routiers Suisses, Pro Velo, UPS, USAM, Travail.Suisse, ATE

Pas de questionnaire, mais commentaire allant dans ce sens : [GL](#), [NE](#), [GE](#), [PRD](#), SEV, USS, metal.suisse, Unia, union Distribution Suisse

1.101	Dans l'actuel contexte politique, nous comprenons que cette réglementation soit reprise pour les transports internationaux.	BPA
1.102	Oui, nous approuvons l'extension aux transports internationaux, car elle est la seule option possible, si la Suisse veut continuer à participer au marché intérieur de l'UE dans le cadre de l'accord sur les transports terrestres conclu entre la Suisse et l'UE.	ASTAG, FRS, L-drive, USAM

1.103		TI, VS, CP, Union Distribution Suisse
1.104		CP
1.105	Des réglementations uniformes réduisent en outre la densité normative, qui pèse sur les PME.	USAM
1.106		VD
1.107	En décidant d'étendre le champ d'application de l'OTR 1 uniquement aux voitures de livraison pour les transports internationaux, le Conseil fédéral a trouvé une solution praticable et équilibrée pour mettre en œuvre la motion 20.4478 Dittli.	GastroSuisse
1.108	Il est bon que l'accord sur les transports terrestres trouve une mise en œuvre pragmatique.	SG
1.109		VD
1.110	Nous sommes certains que la protection de la santé peut ainsi être améliorée et le niveau de sécurité renforcé.	VD, SEV, Travail.Suisse
1.111	Nous approuvons l'extension du champ d'application de l'OTR 1 aux transports internationaux, ce qui permet d'améliorer la sécurité routière pour tous les usagers de la route et les conditions de travail pour les chauffeurs, tout comme d'assurer des prix et des salaires équitables dans le secteur des transports.	GR, VS, PSS, Initiative des Alpes, Mobilité piétonne Suisse, Pro Velo, Travail.Suisse ATE
1.112	En étendant l'OTR 1 aux conducteurs de véhicules affectés au transport de choses et dont le poids dépasse 2,5 t sans excéder 3,5 t (voitures de livraison), la Suisse contribue à l'amélioration de la sécurité routière en Suisse et à l'étranger, spécialement pour les longs trajets parcourus par des voitures de livraison. Ce faisant, elle assume sa responsabilité concernant l'application en Suisse des normes de sécurité plus strictes en vigueur dans l'UE pour les transports commerciaux par voiture de livraison.	PSS, Initiative des Alpes, Mobilité piétonne Suisse, Pro Velo, ATE
1.113	En fin de compte, presque tous profitent de ce projet, spécialement les conducteurs (meilleures conditions de travail), les autres usagers de la route (amélioration de la sécurité routière pour tous), la société (par ex. du fait de la réduction du nombre d'accidents et des frais de santé et d'assurance en découlant, et moins de dumping social) ainsi que l'environnement et le climat (baisse de la circulation, l'augmentation des coûts des transports par voiture de livraison réduisant la demande).	PSS, Initiative des Alpes, Mobilité piétonne Suisse, Pro Velo, ATE
1.114	Cela permettra de couper court à l'actuel contournement volontaire des réglementations de l'OTR en recourant à de petites voitures de livraison.	GR
1.115	L'amendement constitue un progrès, même si son envergure est fortement limitée du fait de la restriction aux transports internationaux, signifiant que seule une minorité de conducteurs seront touchés (jusqu'à 3200 selon le rapport explicatif, p. 5).	PSS, Initiative des Alpes, Mobilité piétonne Suisse, Pro Velo, ATE
1.116	Vu que la réglementation s'appliquera à moins de 1 % des voitures de livraison en Suisse, l'effet sur le nombre d'accidents sera vraisemblablement faible. Les mesures indiquées ci-dessous assureraient une meilleure prévention potentielle (voir réponse à la question 2a).	BPA
1.117		CP
1.118		Travail.Suisse
1.119	Lors de l'exécution, il faut veiller à ce que les dispositions de l'OTR 1 soient connues aussi bien des conducteurs que des détenteurs des véhicules afin qu'elles puissent être respectées scrupuleusement.	BE, BS
1.120	Dans le cadre de cette extension, les employeurs doivent également respecter les art. 16 à 18.	BS

1.121	Il faut en outre mener des réflexions sur les réglementations nécessaires pour le cas où, conformément aux dispositions de l'OTR, le conducteur d'une voiture de livraison doit passer la nuit, mais ne peut pas le faire dans son véhicule.	BE
1.122	L'exception prévue pour les entreprises n'appartenant pas au secteur des transports routiers (art. 4, al. 1, let. j, P-OTR 1) est primordiale selon l'USAM. Soumettre les entreprises artisanales serait totalement disproportionné.	USAM
1.123	La formulation proposée à l'art. 3, al. 1, let. abis, P-OTR 1 (« ...affectés au transport international de choses, si le poids total du véhicule inscrit dans le permis de circulation dépasse 2,5 t, mais n'excède pas 3,5 t ») ne nous apparaît pas logique d'emblée, en particulier la distinction par rapport à la let. a inchangée (« ...affectés au transport de choses, dont le poids total inscrit dans le permis de circulation excède 3,5 t »).	ASTAG, L-drive
1.124	Nous sommes d'avis que l'extension prévue à la let. abis (« si le poids total du véhicule ») est inappropriée, sinon incompatible avec le droit européen (cf. règlement no 561/2006 : « ...par des véhicules, y compris des véhicules à remorque ou à semi-remorque, dont la masse maximale autorisée dépasse 2,5 tonnes... »), car le cercle visé par la disposition serait plus large.  Exemple : une voiture de livraison ayant un poids total de 2,3 t et un poids de l'ensemble autorisé de 4,5 t tomberait sous le coup de l'OTR 1 en vertu de la let. abis, même si elle roulerait sans remorque. Cette disposition fait contraste avec le champ d'application selon la let. a, selon laquelle une voiture de livraison présentant un poids de 3,5 t et un poids de l'ensemble autorisé de 7,5 t n'est pas soumise à l'OTR 1 pour les transports internationaux lorsqu'elle roule sans remorque.	ASTAG, L-drive
1.125	Les véhicules affectés au transport de choses dont le poids total n'excède pas 2,5 t et qui roulent seuls (sans remorque) doivent dans tous les cas (transports aussi bien internationaux qu'internes) être exclus du champ d'application de l'OTR 1, indépendamment du poids total inscrit dans le permis de circulation.	ASTAG, FRG. L-drive
1.126	Il y a différentes versions de l'art. 3, al. 1, let. abis, P-OTR 1, dans les documents de la consultation : dans le tableau comparatif des modifications prévues par rapport à la législation en vigueur, il manque la précision « inscrit dans le permis de circulation » dans les trois langues (d, f, i). Dans le projet de consultation de l'OTR 1, la précision « inscrit dans le permis de circulation » figure dans les versions allemande et française, mais pas dans le texte italien.	GR
1.127		CP
<b>Rejet général</b>		
Ont coché « Non » dans le questionnaire ou se sont exprimés dans ce sens : Kurierverband, SWISSCOFEL		
Pas de questionnaire, mais commentaire allant dans ce sens : UDC		
1.201	Le problème de la sécurité pour les services de courrier et les livreurs d'envois express et de colis doit être résolu autrement.	UDC
1.202	Notre branche n'a pas de problème à respecter les temps de repos pour les chauffeurs de voitures de livraison. Il n'est donc pas nécessaire d'édicter de nouvelles ordonnances ni lois à ce sujet.	SWISSCOFEL
1.203	Les coûts seront identiques dans le cas d'une harmonisation et de la mise en œuvre de la motion 20.4478 Dittli.	SWISSCOFEL
1.204	Il faut songer aux entreprises de courrier rapide qui n'effectuent que rarement des transports à l'étranger. L'association Kurierverband estime que celles-ci vont se retirer du marché transfrontière et laisseront le champ libre à leurs concurrents étrangers.	Kurierverband
1.205	Ensuite, cette réglementation affectera spécialement les entreprises de courrier rapide sises à proximité de la frontière. Depuis que les frontières sont ouvertes, ces entreprises évoluent sur un réseau routier où il est indifférent qu'un tronçon se situe sur sol suisse ou étranger. Elles doivent toujours choisir le trajet le plus rapide, qui passe assez souvent par l'étranger. De telles courses seraient jugulées par le projet, ce qui aboutirait à une baisse de l'efficacité, à davantage de trajets dans les embouteillages et donc à des coûts plus élevés.	Kurierverband

- |       |  |     |
|-------|--|-----|
| 1.206 | Les véritables victimes seraient les PME, qui seraient frappées de plein fouet par cette nouvelle réglementation. Le point focal de l'OTR, l'ordonnance sur la durée du travail et du repos, réside dans la durée de la conduite. Les courriers visés se déplacent dans un rayon modeste, les courses requérant beaucoup de temps de travail, mais une faible durée de conduite, car ils ne parcourent pas de grandes distances. | UDC |
| 1.207 | L'UDC estime que les exceptions prévues dans l'ordonnance ne vont pas assez loin et, de plus, qu'elles entraîneront une charge administrative et des contrôles considérables. Elle songe en l'occurrence à des dispositions telles que « la moitié du temps de travail en moyenne hebdomadaire », « les transports effectués pour le compte d'autrui » ou le rayon de 100 kilomètres.  | UDC |

#### Sans avis / non concerné

On coché « Sans avis / non concerné » dans le questionnaire ou se sont exprimés dans ce sens : Scienceindustries  
Pas de questionnaire, mais commentaire allant dans ce sens : CCDJP

#### Propositions

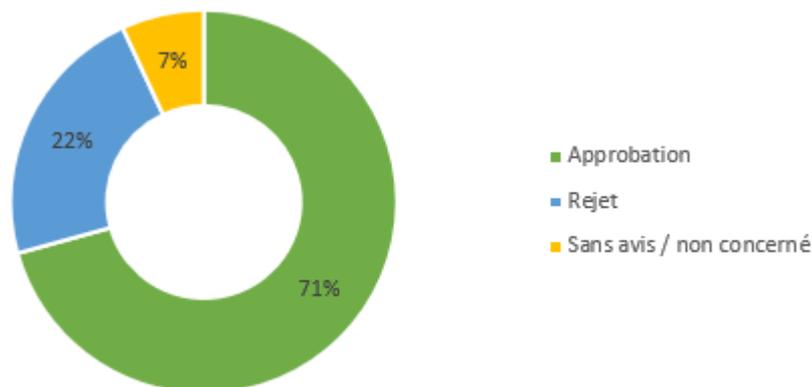
GR, ASTAG, FRS, L-drive, Les Routiers Suisses, Travail.Suisse, UPS, Union Distribution Suisse

- |       |  |  |
|-------|--|--|
| 1.401 | Utiliser « <b>Transports transfrontaliers</b> » plutôt que transports internationaux.  | Travail.Suisse                           |
| 1.402 | Il faut supprimer « <b>affectés au transport international</b> ».  | Les Routiers Suisses                     |
| 1.403 | L' <b>art. 3, al. 1, let. a<sup>bis</sup></b> doit être reformulé comme suit : « affectés au transport international de choses, si le poids total du véhicule [oder das Gesamtzugsgewicht / précision figurant uniquement dans le texte allemand] <b>inscrit dans le permis de circulation</b> dépasse 2,5 t, mais n'excède pas 3,5 t. »<br>Sinon, la disposition pourrait être mal interprétée et porter à croire qu'elle s'applique également aux véhicules qui circulent sans remorque, mais qui pourraient tirer une remorque (par ex. voitures de livraison ayant un poids total de 2,3 t et un poids total de l'ensemble de véhicules de 4,5 t). | GR                                       |
| 1.404 | <b>Proposition alternative</b> : L' <b>art. 3, al. 1, let. a<sup>bis</sup></b> doit, en relation avec la let. a de cet alinéa, être reformulé comme suit : « affectés au transport international de choses, si le poids total du véhicule [ <del>oder das Gesamtzugsgewicht / cette suppression ne concerne que l'allemand</del> ] inscrit dans le permis de circulation dépasse 2,5 t, mais n'excède pas 3,5 t. ».  | GR                                       |
| 1.405 | <b>Proposition</b> : L' <b>art. 3, al. 1, let. a<sup>bis</sup></b> doit, en relation avec la let. a de cet alinéa, être reformulé comme suit : affectés au transport international de choses, si le poids total du véhicule [ <del>oder das Gesamtzugsgewicht / cette suppression ne concerne que l'allemand</del> ] <b>[supprimer!]</b> inscrit dans le permis de circulation dépasse 2,5 t, mais n'excède pas 3,5 t  | ASTAG, FRS, L-drive                      |
| 1.406 | <b>Adaptation analogue de l'art. 4, al. 1 let. j</b> : « ou des ensembles de véhicules affectés au transport de choses, si le poids total du véhicule <b>ou de l'ensemble de véhicules</b> [supprimer!] dépasse 2,5 t, mais n'excède pas 3,5 t, que [...] »  | GR, ASTAG, FRS, L-drive,                 |
| 1.407 | L'un de nos membres est d'avis qu'il faudrait étudier l'opportunité de <b>prévoir des exceptions pour des trajets occasionnels effectués au-delà de la frontière</b> . Les petits « détours » passant par l'étranger devraient être exclus des nouvelles dispositions ; la réglementation devrait s'appliquer aux transports réguliers à l'étranger.   | UPS                                      |
| 1.408 | demandent par conséquent les <b>dérogations</b> suivantes :<br>a) une exception au champ d'application de l'OTR 1 pour les entreprises qui effectuent <b>des courses occasionnelles à l'étranger</b> et<br>b) une autre exception pour les <b>courses à proximité de la frontière</b> .  | Kurierverband, Union Distribution Suisse |

## 4.2 Aucune extension du champ d'application de l'OTR 1 dans le secteur du trafic interne (question 2a)

Acceptez-vous qu'il soit renoncé à une extension similaire du champ d'application de l'OTR 1 dans le secteur du trafic interne ?

## Situation générale



## Évaluation, avis principaux et propositions

### Approbation générale

Ont coché « Oui » dans le questionnaire ou se sont exprimés dans ce sens : [BE](#), [LU](#), [UR](#), [SZ](#), [OW](#), [NW](#), [ZG](#), [FR](#), [SO](#), [BL](#), [SH](#), [AR](#), [AI](#), [SG](#), [AG](#), [TG](#), [TI](#), [VS](#), [JU](#), CCCS, UPSA, asa, ASTAG, BPA, CP, FRS, GastroSuisse, CI CDS, POCA GE, POCA OW, Kurierverband, L-drive, UPS, USAM, SWISSCOFEL

Pas de questionnaire, mais commentaire allant dans ce sens : [NE](#), [GE](#), [PLR](#), metal.suisse, Union Distribution Suisse

2.101	Pas de durcissement des dispositions légales en Suisse.	<a href="#">SH</a>
2.102	Elles [les conséquences d'une extension du champ d'application au trafic interne] pèsent bien plus lourd que « l'égalité de traitement » des compétiteurs réclamée dans la motion Dittli, raison pour laquelle l'exception prévue pour le trafic interne est justifiée.	ASTAG, L-drive
2.103	Cette exception pour le trafic interne cadre surtout parfaitement avec l'adaptation de la loi fédérale du 20 mars 2009 sur les entreprises de transport par route (LEnTR ; RS 744.10), en vertu de laquelle la licence d'entreprise de transport ne sera plus requise que pour les véhicules d'un poids total dépassant 2,5 t utilisés pour des transports de marchandises internationaux (décision du Conseil des États du 19.12.3023 [deuxième conseil]). Il faut s'appuyer sur la réglementation de la LEnTR pour l'OTR 1 ; il n'y a aucune raison évidente pour des différences.	ASTAG, L-drive
2.104	Nous approuvons également la seconde proposition, tout en suggérant de veiller à ne pas créer une inégalité de traitement entre les secteurs des transports internationaux et du trafic interne.	<a href="#">GE</a>
2.105	En cas de rejet, les services de courrier (DHL, UPS, etc.) seraient soumis aux nouvelles dispositions légales ; or, seuls peu de véhicules seraient concernés, qui n'ont jusqu'ici généré pratiquement aucune réclamation.	<a href="#">SH</a> , <a href="#">AR</a>
2.106	Cette solution « duale » créera certes un surplus de normes et donc de bureaucratie pour quelques opérateurs économiques (qui devront jongler entre différentes règles selon le type de courses effectués) mais elle n'en demeure pas moins judicieuse. En effet, elle préserve les entreprises de transport de notre pays de coûts importants et injustifiés du point de vue de la sécurité routière. Par ailleurs, elle les préserve aussi d'un éventuel « dumping réglementaire » de la part de leurs homologues européennes.	CP
2.107	Un rejet se traduirait par une charge de travail supplémentaire pour les contrôle des entreprises.	<a href="#">SH</a> , <a href="#">AR</a> , <a href="#">VS</a> , UPSA, ASTAG, L-drive, USAM, SWISSCOFEL
2.108	D'un côté, il y a une absence d'utilité et, de l'autre côté, de sérieux inconvénients et des dépenses.	<a href="#">BE</a> , <a href="#">VS</a> , <a href="#">BPA</a> , Kurierverband
2.109	Le Conseil d'État est d'avis qu'une inclusion du trafic interne pourrait en outre avoir des conséquences négatives telles que des frais supplémentaires, une réduction des capacités de transport, un renchérissement des transports ou une accentuation de la pénurie de chauffeurs.	<a href="#">BL</a> , UPSA, ASTAG, GastroSuisse, L-drive, metal.suisse, UPS, SWISSCOFEL

2.110	Comme indiqué dans la proposition, la mesure pourrait être pénalisante et engendrer des difficultés en lien avec le repérage des conducteurs.	TI
2.111	Une « analyse coûts/bénéfices » montre qu'une extension du champ d'application de cette réglementation discutable au trafic interne serait inappropriée et donc inopportune.	LU, VS, Gastro Suisse, metal.suisse
2.112	Il ne faut pas faire d'extension au trafic interne pour des raisons économiques.	SZ, SG
2.113	Pour ces mêmes raisons, la fédération de la branche approuve les nouvelles dispositions dérogatoires de l'art. 4, al. 1, let. j et k.	GastroSuisse
2.114	Tout ce qui complique l'activité des courriers menace leur utilité, tant pour la clientèle que pour les employés.	Kurierverband, Union Distribution Suisse
2.115	En plus d'une charge de travail nettement supérieure pour les autorités d'exécution, les arguments contre une extension de la nouvelle réglementation au trafic interne sont que la Suisse appliquerait dans ce cas le règlement de l'UE de façon plus stricte que certains pays membres de l'UE et qu'elle irait plus loin que ne l'exige la motion 20.4478 Dittli.	BL
2.116	Le secteur du commerce de fruits, légumes et pommes de terre dépend de cette exception. Des voitures de livraison de cette taille sont souvent utilisés dans les agglomérations et dans les villes.	SWISSCOFEL
2.117	D'une manière générale, le BPA approuve les mesures visant à éviter de graves accidents de la route impliquant des voitures de livraison. Mais il est important aussi de vérifier si de telles mesures sont proportionnelles.	BPA
2.118	Il est permis de partir du principe qu'une extension de l'OTR 1 au trafic interne permettrait tout au plus d'éviter un accident en moyenne par an avec dommages corporels graves.	BPA
2.119	Indépendamment du champ d'application de l'OTR 1, il est important de prendre des mesures de prévention des accidents pour toutes les voitures de livraison (peu importe leur domaine d'utilisation). Ces mesures doivent s'attaquer aux principales causes d'accident, telles que le non-respect de la priorité, l'inattention et la distraction, la marche arrière imprudente et la fatigue. Il serait ainsi possible d'éviter bien plus d'accidents que cet accident unique faisant des blessés graves évoqué ci-dessus.	BPA
2.120	L'évolution des accidents impliquant des voitures de livraison doit être documentée et analysée en continu. Si l'on devait constater des changements défavorables en matière d'accidents, une adaptation de l'actuelle réglementation des durées de conduite devrait être envisagée.	BPA
<p><b>Rejet général</b>          Ont coché « Non » dans le questionnaire ou se sont exprimés dans ce sens : <b>BS, GR, PSS</b>, Initiative des Alpes, ARVAG, Mobilité piétonne Suisse, Les Routiers Suisses, Pro Velo, Travail.Suisse, ATE          Pas de questionnaire, mais commentaire allant dans ce sens : <b>GL, SEV, USS, Unia</b></p>		
2.201	L'OTR 1 a été créée pour les chauffeurs de véhicules lourds, car ils avaient exactement les mêmes problèmes qui se posent actuellement pour les véhicules plus légers. Depuis que les durées sont saisies par des tachygraphes numériques, que les chauffeurs savent manier ces appareils et que les employeurs sont également poursuivis en cas d'infraction, l'OTR 1 a un effet très positif sur le bien-être des chauffeurs et sur leur rôle en tant que responsables d'accidents.	Les Routiers Suisse, Travail.Suisse
2.202	Pour le SEV, cette restriction est incompréhensible et absurde.	SEV
2.203	L'exécution doit être une « solution simple et peu chère ». Or, ne prévoir aucune modification pour la plus grande partie du trafic des voitures de livraison n'est pas une solution simple, ce n'est pas une solution du tout.	PSS, Initiative des Alpes, Mobilité piétonne Suisse, Pro Velo, ATE

2.204	L'application des dispositions aux seules transports internationaux effectués par des voitures de livraison ne correspond pas à la demande formulée dans la motion Dittli et donc à la décision du Parlement. La motion ne distinguait aucunement entre le trafic interne et les transports internationaux.	PSS, Initiative des Alpes, Mobilité piétonne Suisse, Pro Velo, SEV, USS, Unia, ATE
2.205	Enfin, l'USS/Unia en appellent au Conseil fédéral pour qu'il ne compromette pas la sécurité de la population suisse, des usagers de la route et des chauffeurs. Une « solution minimaliste » s'agissant de l'obligation d'utiliser un tachygraphe est inacceptable et elle est en contradiction avec les normes internationales.	USS, Unia
2.206	Il faut que les mêmes normes de sécurité minimales s'appliquent en Suisse et aux trajets parcourus uniquement en Suisse, en particulier aussi aux voitures de livraison ayant un poids inférieur à 3,5 t. Il n'est pas compréhensible pourquoi le niveau de protection des chauffeurs, de la population suisse et des usagers de la route devrait être inférieur lors d'une course de Genève à Coire ou de Bâle à Lugano par exemple qu'il ne l'est pour un trajet entre Genève et Annemasse (F), Bâle et Weil am Rhein (D) ou Chiasso et Come (I).	USS, Unia
2.207	L'Allemagne connaît une obligation d'utiliser un tachygraphe depuis longtemps pour les véhicules de 2,8 t ou plus dans le trafic interne. D'autres pays tels que la France et l'Autriche ont des réglementation nettement plus strictes que nous, qu'elles correspondent à l'OTR ou qu'il s'agisse de lois sur le travail et de prescriptions pour les entreprises.	Les Routiers Suisses, Travail.Suisse, Unia
2.208	Au niveau de l'UE, les partenaires sociaux (IRU et ETF) se sont accordés par convention sur les exigences en matière de formation professionnelle à l'entrée dans le secteur ainsi que sur la formation continue et en cours d'emploi pour les chauffeurs de véhicules de moins de 3,5 t, qui doivent être analogues à ce qui est requis pour les véhicules plus grands. Il n'y a aucune raison justifiant que la Suisse prenne du retard par rapport aux pays voisins et à l'UE.	Unia
2.209	Une réglementation uniforme pour le trafic internet et les transports internationaux garantit la sécurité du droit et l'égalité des droits.	GR
2.210	Nous estimons que la distinction entre le trafic international et le trafic interne ne constitue pas un argument matériel suffisant pour justifier une différence dans la réglementation ; de plus, cette différence est en contradiction avec le principe constitutionnel de l'égalité des droits.	GL
2.211	L'intention de renoncer à l'extension du champ d'application de l'OTR 1 au trafic interne est rejetée, car il en découlerait un surcroît de travail considérable pour les autorités d'exécution (inspections d'entreprise et contrôles routiers) et la différence de traitement serait incompatible avec le principe de l'égalité des droits.	GL, BS, GR
2.212	Cette exclusion réduirait considérablement l'effet de la mesure.	Initiative des Alpes, Mobilité piétonne Suisse, Pro Velo, SEV, ATE
2.213	Nous recevons régulièrement des plaintes de chauffeurs qui souhaitent avoir un enregistrement clair de leurs heures de travail et de conduite et qui ne comprennent pas l'inégalité de traitement des différentes catégories.	Les Routiers Suisses, Travail.Suisse, Unia
2.214	L'artisanat chez nous, et ailleurs, subit une énorme pression, car les exigences pour les véhicules de 3,5 t venant des pays de l'Est ne sont pas encore applicables.	Les Routiers Suisse, Travail.Suisse
2.215	Par nos membres, nous connaissons les circonstances qui règnent dans la branche des transports par camionnettes : précarité, durées de travail excessives, faible niveau de qualification et beaucoup de stress. Les employés font état d'accidents réguliers et de situations extrêmement dangereuses, ce qui n'est pas toujours enregistré proprement dans les statistiques, car beaucoup de ces accidents ne sont pas déclarés ou ont lieu dans les quartiers et ne sont donc pas saisis dans les statistiques. L'état des camionnettes dans la branche en dit déjà long – on estime qu'une sur deux environ est cabossée – et indique l'existence d'un problème fondamental. De plus, beaucoup de propriétaires sont des indépendants et ne sont donc soumis à aucun contrôle.	Les Routiers Suisses, Travail.Suisse, USS, Unia

2.216	<p>Une extension au trafic interne augmenterait nettement l'utilité de ce projet pour ce qui est de l'amélioration de la sécurité routière. À propos du facteur de risque qu'est la fatigue dans le domaine du trafic des voitures de livraison, le BPA retient en substance qu'il est possible de lutter contre la fatigue en évitant des durées de travail trop longues et une charge physique trop grande pour les chauffeurs ainsi qu'en limitant autant que possible les courses après la tombée de la nuit. Selon lui, cet objectif pourrait être atteint par exemple en libérant les chauffeurs de la tâche consistant à charger et à décharger les véhicules ou en veillant à ce que leurs journées de travail ne soient pas trop longues. Pour ce dernier aspect justement, la durée du travail, qui est l'un des principaux facteurs de risque en matière de sécurité routière, l'extension de l'OTR 1 au trafic interne permettrait une amélioration considérable.</p>	<p>PSS, Initiative des Alpes, Mobilité piétonne Suisse, Pro Velo, ATE</p>
2.217	<p>Pour la sécurité routière, il importe peu que le chauffeur effectue un transport interne ou international. L'argument que les durées de conduite sont plus longues lors de transports internationaux que dans le pays (où une grande partie de la durée de travail serait consacrée à charger et à décharger le véhicule) ne tient pas la route. En effet, la fatigue n'est pas due uniquement à la durée de conduite, mais à la durée du travail en général. Nous sommes par conséquent d'avis qu'il faut prendre en considération uniquement la durée du travail pour apprécier la nécessité d'étendre le champ d'application au trafic interne.</p>	<p>SEV</p>
2.218	<p>Les statistiques montrent qu'il y a de sérieux risques découlant des durées de travail excessives et du manque de pauses dans le domaine de la livraison purement nationale, spécialement avec des véhicules de moins de 3,5 t, et que ces risques sont même supérieurs à ceux dans les transports internationaux de la Suisse vers l'UE.</p>	<p>USS, Unia</p>
2.219	<p>Les primes d'assurance dans ce secteur sont par conséquent élevées. Nous constatons régulièrement des conditions d'emploi très problématiques, à l'instar du travail au noir, d'une indépendance fictive, de salaires très bas sans saisie des heures de travail.</p>	<p>Les Routiers suisses, Travail.Suisse, Unia</p>
2.220	<p>Les grands services de livraison de colis n'emploient pas directement des chauffeurs, ou très peu. Les mandats sont confiés à des sous-traitants. En outre, les soi-disant collaborateurs sous-traitent à leur tour le travail à des connaissances qui ne sont pas employées par le sous-traitant. Les contrôles par les autorités sont inexistantes et ne sont pas possibles.</p>	<p>Les Routiers Suisse, Travail.Suisse</p>
2.221	<p>L'introduction de tachygraphes couperait très vite court au travail au noir. Si l'on renonce à soumettre ces véhicules à l'OTR 1, cela signifie que le travail au noir est souhaité, ou du moins toléré, pour éviter les coûts supplémentaires.</p>	<p>Les Routiers Suisse, Travail.Suisse</p>
2.222	<p>Il serait possible de réduire la pénurie de main-d'œuvre qualifiée en améliorant les conditions de travail par l'application des prescriptions relatives aux durées de travail, de conduite et de repos. Les marchés du travail sont dynamiques et la règle suivante s'applique d'une manière générale : lorsqu'une branche améliore les conditions de travail, elle attire davantage de personnes.</p>	<p>PSS, Initiative des Alpes, Mobilité piétonne Suisse, Pro Velo, SEV, ATE,</p>
2.223	<p>Des prix plus élevés pourraient également améliorer les salaires. Une augmentation des prix des transports serait en tout cas une bonne chose, car elle serait utile pour l'économie, la société et l'environnement. Si ces prix augmentaient, les achats auprès du commerce de détail redeviendraient plus concurrentiels par rapport au commerce en ligne, car la différence de prix se réduirait. La valeur ajoutée nationale s'en trouverait augmentée.</p>	<p>SEV</p>
2.224	<p>L'obligation des tachygraphes rendrait justement possible le contrôle des durées de travail dans l'ensemble du pays. Les transports de marchandises professionnels par la route avec des véhicules ne dépassant pas 3,5 t ne sont jusqu'ici soumis qu'à la loi sur le travail (LTr) ; la saisie de la durée du travail n'est pas obligatoire. Si l'OTR 1 contient des dispositions pénales claires en cas d'infraction aux dispositions sur le contrôle, l'art. 46 LTr ne prévoit une sanction que pour la non-mise à disposition des registres ou autres pièces, mais pas pour la violation de l'obligation de documenter. L'extension du champ d'application de l'OTR 1 permettrait de remédier efficacement à cette inégalité.</p>	<p>SEV</p>

2.225	Les prix des transports par voiture de livraison sont actuellement trop bas, d'où une demande dépassant le volume souhaitable du point de vue de la politique environnementale. De plus, le problème risque de s'aggraver, différentes prévisions du trafic indiquant que le transport de marchandises par la route, spécialement au moyen de voitures de livraison, va nettement augmenter ces prochaines années (voir ARE 2022). Dans le contexte de cette croissance prévue des transports de marchandises par voitures de livraison, spécialement dans le pays, une extension de l'OTR 1 aux transports professionnels dans cette catégorie de véhicules paraît judicieuse pour mettre un frein à l'augmentation de ces transports routiers nuisibles.	PSS, Initiative des Alpes, Mobilité piétonne Suisse, Pro Velo, ATE,
2.226	Une augmentation des prix des transports routiers contribue à rendre le transport par rail comparativement plus attrayant. Un transfert de la route au rail, surtout pour le transport de marchandises intérieur, ne peut réussir que si les désavantages structurels du rail peuvent être compensés. En outre, une réduction des transports de marchandises par la route avec des véhicules d'un poids ne dépassant pas 3,5 t déchargerait l'infrastructure routière de façon durable et contribuerait à réduire les émissions de CO <sub>2</sub> .	SEV
2.227	Le coût de l'équipement et des éventuelles formations ainsi que les charges administratives dans les entreprises et les administrations sont supportables. Les entreprises suisses effectuant des transports professionnels avec des voitures de livraison (en particulier trafic intérieur) peuvent reporter les coûts de la sécurité routière sur leurs clients.	PSS, Initiative des Alpes, Mobilité piétonne Suisse, Pro Velo, ATE
2.228	Les contrôles routiers effectués dans certaines régions ont révélé que les entreprises de transport immatriculaient un plus grand nombre de véhicules (voitures de livraison avec remorque) qui ne sont pas soumis à l'OTR 1. La raison en est que les chauffeurs de ces véhicules échappent pratiquement à tout contrôle des autorités compétentes en matière de droit du travail ; il en résulte que ces personnes ont des durées de travail nettement plus longues que les horaires prescrits par la loi. Parfois, il arrive également que des chauffeurs soumis à l'OTR 1 soient contraints, après leur temps de travail réglementaire, d'effectuer un transport avec une voiture de livraison, sans que cette durée ne soit rajoutée dans le tachygraphe (carte de conducteur).	ARVAG, Les Routiers Suisses, Travail.Suisse
2.229	La majorité du comité de l'ARVAG est d'avis que l'extension de l'OTR 1 aux véhicules et ensembles de véhicules d'un poids dépassant 2,5 t et affectés au transport professionnel de choses, tant en Suisse qu'à l'étranger, permettrait de réduire le nombre de ces véhicules et enverrait un signal positif concernant la protection des travailleurs au bénéfice des conducteurs.	ARVAG
2.230	Ces dernières années, un nombre croissant d'entreprises sont entrées dans ce marché, ce qu'elles ne feront probablement que tant que c'est une bonne affaire. Tant que le e-commerce en Suisse propose des livraisons le jour même sans frais supplémentaires et des renvois et livraisons gratuits, les frais de transactions minimaux pour respecter l'OTR 1 ne peuvent pas constituer un facteur de coût significatif pour l'entreprise.	PSS
2.231	En outre, il est souhaitable du point de vue sociétal d'augmenter les contrôles des transports routiers de marchandises, car ils améliorent la sécurité routière : en particulier les voitures de livraison ressortent négativement dans les statistiques de contrôle de la Confédération.	PSS
2.232	Nous n'avons pas intérêt à soumettre en plus à l'OTR 1 les artisans qui disposent d'un système de saisie efficace pour le temps de travail.	Les Routiers Suisse, Travail.Suisse
2.233	Par contre, la précision concernant la conduite du véhicule est boiteuse. S'agit-il uniquement de la durée de conduite ? Ou s'agit-il de toutes les activités qui sont liées au véhicule, donc aussi décharger, charger, faire le plein, nettoyer le véhicule, assurer la coordination avec le service d'ordonnancement, définir les processus logistiques, etc.? La délimitation n'est pas formulée clairement et laisse subsister des doutes.	Les Routiers Suisse, Travail.Suisse

#### Sans avis / non concerné

On coché « Sans avis / non concerné » dans le questionnaire ou se sont exprimés dans ce sens : [VD](#), Scienceindustries  
Pas de questionnaire, mais commentaire allant dans ce sens : [UDC](#), [CCDJ](#)

2.301

[VD](#)

#### Propositions

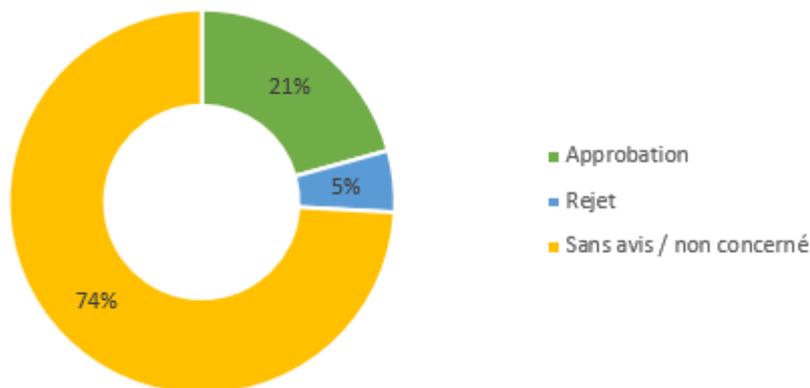
SEV, USS, Unia

- 
- 2.401 Le Conseil fédéral est invité à reconsidérer la révision proposée et à mettre en œuvre une réglementation matérielle complète qui soit applicable à toutes les catégories de voitures de livraison, y compris à celles dont le poids est inférieur à 3,5 t. En particulier :
- SEV, USS,  
Unia
- **Introduction d'un cours OTR 1 pour tous les professionnels**, afin qu'ils aient une connaissance suffisante des prescriptions de l'OTR 1 en matière de sécurité et sachent manier un tachygraphe. Les coûts incombant à l'employeur seront compensés par une meilleure sécurité, plus de professionnalisme et un valorisation de la profession.
  - **Obligation du tachygraphe pour tous les véhicules, y compris de moins de 3,5 t**. Il est important de créer les mêmes conditions de concurrence pour tous et d'assurer la protection des employés et des usagers de la route, également sur le plan purement national. Les coûts (env. CHF 1000.– par véhicule pour un tachygraphe) sont de loin compensés par l'utilité pour la société et pour les employés. Un tachygraphe tend à faciliter le travail de contrôle des autorités ; au vu de la situation actuelle, il faudra toutefois des ressources supplémentaires pour les contrôles dans ce domaine.
-

### 4.3 Si vous avez répondu par la négative à la question 2a et que vous êtes favorable à une extension du champ d'application de l'OTR 1 dans le trafic interne également :

Approuveriez-vous la réglementation ad hoc présentée dans le rapport explicatif (p. 5 ss) ?

#### Situation générale



#### Évaluation, avis principaux et propositions

##### Approbation générale

Ont coché « Oui » dans le questionnaire ou se sont exprimés dans ce sens : **UR, BS, GR, PSS**, Initiative des Alpes, ARVAG, BPA, Mobilité piétonne Suisse, Les Routiers Suisses, Pro Velo, Travail.Suisse, ATE

Pas de questionnaire, mais commentaire allant dans ce sens : **USS, SEV**

3.101	Il serait urgent de soumettre à l'OTR 1 les chauffeurs et les entreprises utilisant des véhicules d'un poids de 2,5 t à 3,5 t pour le transport de marchandises. Une limitation aux véhicules effectuant des transports internationaux n'améliore pas la situation.	Les Routiers Suisse, Travail.Suisse
3.102	Une réglementation uniforme pour le trafic internet et les transports internationaux garantit la sécurité du droit et l'égalité des droits.	<b>GR</b>
3.103	Une législation uniforme facilite également la vérification lors de contrôles routiers ou dans les entreprises.	<b>GR</b>
3.104	Toutes les autres branches disposent de systèmes raisonnables pour le contrôle du temps de travail et de réglementations sur la protection des travailleurs. Dans les services de livraison de colis, on travaille jusqu'à tomber. Le chargement et le déchargement ainsi que d'autres travaux sont également pénibles ; ils augmentent le stress et réduisent l'attention dans la circulation routière. Le chargement et le déchargement font partie du travail du chauffeur et ne sont pas une raison d'exclusion de l'OTR 1.	Les Routiers Suisse, Travail.Suisse
3.105	Dans la livraison de colis, on trouve surtout de nouveaux immigrés venant de pays à bas salaires, dont certains travaillent aussi au noir. Il y a une pénurie de chauffeurs dans ce secteur, car aucun autochtone ni ressortissant d'Europe centrale ne veut faire ce travail de forçat. Il faut toujours de nouveaux chauffeurs venant de pays à bas salaires, car au bout de 1 à 2 ans, les anciens ne veulent plus de ce travail, et il faut assurer la relève.	Les Routiers Suisse, Travail.Suisse

3.106	De très nombreux véhicules sont cabossés et présentent des dommages dus à des accidents. Ces dégâts proviennent d'accidents qui ne sont souvent pas annoncés à la police. Qui plus est, les statistiques ne permettent pas de distinguer clairement entre voitures de tourisme et voitures de livraison. Il y a parfois des accidents spectaculaires, qui sont toutefois enregistrés dans les voitures de tourisme. Nous constatons des risques élevés d'accidents et savons que différents assureurs rechignent à assurer de grands parcs ou alors réclament des primes supérieures.  Parfois, le conducteur est échangé après l'accident, avant l'arrivée de la police, de manière qu'il n'est finalement plus possible de constater qui était au volant. Cette feinte est utilisée pour dissimuler le travail au noir.	Les Routiers Suisse, Travail.Suisse
3.107	L'installation d'un tachygraphe dans un nouveau véhicule coûte au maximum 1000 francs, soit un amortissement de 125 francs par an pendant huit ans. Les frais d'exploitation correspondent à ceux d'un système de saisie ordinaire du temps de travail, qui devrait de toute façon être en place, mais dont on fait souvent l'économie.	Les Routiers Suisse, Travail.Suisse
3.108	Les frais de livraison doivent certainement être augmentés. Des conditions de travail humaines entraînent des coûts supplémentaires, surtout lorsque les conditions sont aussi mauvaises que dans le domaine de la livraison de colis.	Les Routiers Suisse, Travail.Suisse
3.109	Évidemment que l'exécution entraîne certains coûts. Les tachygraphes numériques modernes facilitent cependant les contrôles. Une obligation d'installer un tachygraphe mettrait aussi très rapidement fin au travail au noir.	Les Routiers Suisse, Travail.Suisse

#### Rejet général

Ont coché « Non » dans le questionnaire ou se sont exprimés dans ce sens : [BE](#), [SZ](#), Kurierverband

3.201 Les répercussions seraient beaucoup trop vastes. [SZ](#)

#### Sans avis / non concerné

On coché « Sans avis / non concerné » dans le questionnaire ou se sont exprimés dans ce sens : [LU](#), [OW](#), [NW](#), [ZG](#), [FR](#), [SO](#), [BL](#), [SH](#), [AR](#), [AI](#), [SG](#), [AG](#), [TG](#), [TI](#), [VD](#), [VS](#), [JU](#), CCCS, UPSA, asa, ASTAG, CP, FRS, GastroSuisse, CI CDS, POCA GE, POCA OW, L-drive, UPS, Scienceindustries, USAM, SWISSCOFEL,

Pas de questionnaire, mais commentaire allant dans ce sens : [GL](#), [NE](#), [GE](#), [PLR](#), [UDC](#), CCDJP, metal.suisse, Unia, Union Distribution Suisse

3.301 [VD](#)

#### Propositions

Les Routiers Suisses

3.401 Selon la proposition dans le rapport explicatif. Les Routiers Suisses

## 4.4 Autres remarques

Veillez utiliser les champs ci-après si vous souhaitez vous exprimer sur une proposition d'amendement qui n'a fait l'objet d'aucune question ci-dessus.

BE, LU, VS, UDC, UPSA, Initiative des Alpes, FRS, Mobilité piétonne Suisse, Kurierverband, metal.suisse, Pro Velo, USAM, ATE, Union Distribution Suisse		
4.101	Dans le contexte de la réglementation sur le trafic intérieur et de l'amendement de l'OTR 1, il deviendrait difficile pour les autorités chargées de l'exécution (contrôle routier) de savoir si un conducteur est soumis ou non à l'OTR 1. <b>Un marquage des véhicules ou des tachygraphes ou un autre signe distinctif serait souhaitable.</b>	BE
4.102	Nous nous posons une question en rapport avec les contrôles des entreprises : les services des automobiles annonceront-ils aux organes d'exécution OTR les véhicules utilisés pour les transports internationaux comme ils le font pour les autres véhicules de plus de 7,5 t ?	BE
4.103	L'introduction d'une <b>obligation de suivre un cours unique ou de réussir un examen</b> pour les conducteurs nouvellement soumis à l'OTR 1 dans le secteur des transports internationaux a également été envisagée dans le rapport explicatif (p. 7). <b>Nous sommes favorables à leur introduction pour des raisons de sécurité routière.</b> Si le champ d'application de l'OTR 1 était étendu au trafic interne – comme nous l'avons exigé (voir question 2a) –, le principal argument avancé dans le rapport explicatif contre cette introduction deviendrait caduc, vu que le cercle des conducteurs nouvellement soumis s'élargirait, créant d'autres conditions pour la mise en place d'un dispositif de formation ou d'examen.	Initiative des Alpes, Mobilité piétonne Suisse, Pro Velo, ATE,
4.104	<b>Nous sommes d'avis qu'il faut multiplier les contrôles dans le trafic routier de marchandises.</b> Les voitures de livraison ressortent de façon particulièrement négative dans les statistiques de contrôle de la Confédération.	Initiative des Alpes, Mobilité piétonne Suisse, Pro Velo, ATE,
4.105	metal.suisse soutient les amendements proposés de l'OTR 1, particulièrement concernant une catégorie spéciale de camions disposant d'une propulsion non polluante et concernant la preuve de l'activité professionnelle. Ces compléments peuvent contribuer à rendre l'ordonnance mieux adaptée à l'esprit du temps et à la pratique.	metal.suisse
4.106	En vertu de l'art. 4, al. 5, let. f et h, OAC, on est autorisé avec le permis de conduire de la catégorie B à conduire des voitures automobiles lourdes dont le poids total dépasse 3500 kg, mais pas 4250 kg, si elles disposent d'une propulsion non polluante et que le dépassement de poids par rapport à la limite de 3500 kg est imputable au seul surplus de poids induit par le système de propulsion non polluante. Pour que l'achat de tels véhicules devienne attrayant, il faudrait exclure leurs chauffeurs du champ d'application de l'OTR 1. <b>Proposition d'amendement :</b> À l'art. 4 OTR 1, il faut exclure du champ d'application de l'ordonnance les <b>conducteurs de voitures automobiles lourdes dont le poids total dépasse 3500 kg, mais pas 4250 kg, si le dépassement de poids par rapport à la limite de 3500 kg est imputable au seul surplus de poids induit par le système de propulsion non polluante.</b>	LU
4.107	ORT 1, art. 3, al. 1, let. a, et art. 4, al. 1 : D'une manière générale, il n'est pas compréhensible pourquoi les dispositions de l'OTR 1 ne prévoient pas de réglementations spéciales pour les véhicules de transport disposant d'une propulsion non polluante, comme c'est déjà le cas pour l'autorisation de conduire. Il en découle que des véhicules de mêmes dimensions et catégorie ne sont pas traités de manière uniforme. Dans l'OTR 1, il convient d'assimiler aux véhicules d'un poids de 2,5 t à 3,5 t les véhicules d'un poids situé entre 3,5 t et 4,25 t au maximum et disposant d'une propulsion non polluante selon l'art. 9a, al. 2, OETV. <b>Proposition d'amendement :</b> Il faudrait compléter l'art. 4, al. 1, d'une lettre « j <sup>bis</sup> » en plus de la lettre « j » proposée : j <sup>bis</sup> . et d'ensembles de véhicules qui disposent d'une propulsion non polluante (art. 9a, al. 2, OETV) et affectés au transport de choses, si le poids total du véhicule tracteur dépasse 3,5 t, mais n'excède pas 4,25 t et si le dépassement de poids par rapport à la limite de 3500 kg est imputable au seul surplus de poids induit par le système de propulsion non polluante, et que la conduite absorbe au maximum la moitié du temps de travail en moyenne hebdomadaire et que le transport n'est pas effectué pour le compte d'autrui;	UPSA, FRS, USAM

---

4.108	Nous tenons en outre à souligner que les parcs de voitures de livraison vont être électrifiés au cours des prochaines années et qu'il serait opportun dans ce contexte d'étudier <b>s'il ne serait pas judicieux, s'agissant de la délimitation légale entre voitures de livraison et petits camions, de relever les limites actuelles</b> : les voitures de livraison électriques ont un poids à vide supérieur en raison des batteries.	Kurierverband, Union Distribution Suisse
4.109	L'art. 14c en relation avec l'art. 15 OTR 1 stipule que les conducteurs dont les activités ne sont pas toutes enregistrées sur le disque d'enregistrement du tachygraphe (par ex. intérimaires, ouvriers d'atelier, magasiniers, employés de bureau, ordonnanceurs) doivent pouvoir attester ces activités à l'aide d'autres moyens de saisie appropriés lors d'un contrôle (preuve de l'activité). L'art. 13 OTR 1 décrit les moyens de contrôle. <b>Proposition d'amendement</b> : Il serait utile pour les autorités de contrôle si l'art. 14c OTR 1 était complété en ce sens : <b>les conducteurs doivent, sur demande, prouver à l'aide d'un moyen de contrôle selon l'art. 13 OTR 1 leurs activités professionnelles qui ne sont pas enregistrées sur leur carte de conducteur ni sur les disques d'enregistrement.</b>	LU
4.110		VS
4.111	Il en découle que, pour atteindre les objectifs, il ne suffit pas d'adapter uniquement l'ordonnance sur les durées de travail et de repos. <b>Il convient bien plus d'adapter également la loi fédérale sur les entreprises de transport par route (LEnTR), en y abaissant la limite à 2,5 t.</b> Il en découle à son tour que des milliers de petites et moyennes entreprises qui effectuent des transports seront finalement soumises à l'obligation de détenir une licence.	UDC

---

## Annexe 1 : Participants à la consultation

Thème = code du groupe thématique des participants

- 10 cantons
- 20 Partis politiques
- 30 Organisations d'intervention d'urgence
- 40 Économie, artisanat, agriculture, automobile, moto
- 50 Environnement, sécurité routière, santé, affaires sociales

Abréviations	Désignation	
<b>Cantons</b>		
BE	Canton de Berne	10
LU	Canton de Lucerne	10
UR	Canton d'Uri	10
SZ	Canton de Schwyz	10
OW	Canton d'Obwald	10
NW	Canton de Nidwald	10
Direction	Canton de Glaris	10
ZG	Canton de Zoug	10
FR	Canton de Fribourg	10
SO	Canton de Soleure	10
BS	Canton de Bâle-Ville	10
BL	Canton de Bâle-Campagne	10
AS	Canton de Schaffhouse	10
AR	Canton d'Appenzell Rhodes-Extérieures	10
AI	Canton d'Appenzell Rhodes-Intérieures	10
SG	Canton de Saint-Gall	10
GR	Canton des Grisons	10
AG	Canton d'Argovie	10
TG	Canton de Thurgovie	10
TI	Canton du Tessin	10
VD	Canton de Vaud	10
VS	Canton du Valais	10
NE	Canton de Neuchâtel	10
GE	Canton de Genève	10
JU	Canton du Jura	10
<b>Partis politiques représentés à Assemblée fédérale</b>		
PLR	Les Libéraux-Radicaux	20
PSS	Parti socialiste suisse	20
UDC	Union Démocratique du Centre	20
<b>Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national</b>		
UPS	Union patronale suisse	40
USS	Union syndicale suisse	40
USAM	Union suisse des arts et métiers	40
Travail.Suisse	Travail.Suisse	40
<b>Autres parties intéressées</b>		
asa	Association des services des automobiles	30
CCCS	Communauté de travail des chefs des polices de la circulation de la Suisse et de la Principauté de Liechtenstein	30
ARVAG	Association intercantonale pour l'exécution de l'OTR	30

<b>Abréviations</b>	<b>Désignation</b>	
ASTAG	Association suisse des transports routiers	40
BPA	Bureau de prévention des accidents	50
CP	Centre Patronal	40
FRS	route suisse – Fédération routière suisse	40
Unia	Syndicat Unia	50
CI CDS	Communauté d'intérêt du commerce de détail suisse	40
CCDJP	Conférence des directrices et directeurs des départements cantonaux de justice et police	30
L-drive	Organisation faïtière des moniteurs de conduite en Suisse	40
Les Routiers Suisse	Les Routiers Suisse	40
Scienceindustries	Association des Industries Chimie Pharma Life Sciences	50
ATE	Association transports et environnement	50
<b>Autres</b>		
UPSA	Union professionnelle suisse de l'automobile	40
Initiative des Alpes	Initiative des Alpes	50
Mobilité piétonne Suisse	Association professionnelle Mobilité piétonne Suisse	50
GastroSuisse	Fédération de l'hôtellerie-restauration suisse	40
POCA GE	Police cantonale genevoise	30
POCA OW	Police cantonale d'Obwald	30
Kurierverband	Association suisses des courriers rapides	40
metal.suisse	Association faïtière de la construction en acier, métallique et de façades	40
Pro Velo	Pro Velo Suisse	50
SEV	Syndicat du personnel des transports	50
SWISSCOFEL	Association Suisse du Commerce Fruits, Légumes et Pommes de terre	40
Union Distribution Suisse	Association des entreprises de distribution	40

## Annexe 2 : Catalogue de questions

### Questionnaire relatif à l'extension du champ d'application de l'ordonnance sur les chauffeurs ainsi que sur la mise en œuvre de la motion 20.4478 Dittli

#### Auteur de l'avis :

Canton  Association  Organisation  Autre

Expéditeur :

#### Important :

Veillez envoyer votre avis sous forme électronique (documents pdf et **Word**) d'ici au 23.2.2024 à l'adresse suivante : [konsultation-ARV@astra.admin.ch](mailto:konsultation-ARV@astra.admin.ch).

#### A. Projet d'ordonnance sur les chauffeurs (OTR 1 ; RS 822.221)

1.	<b>Extension du champ d'application de l'OTR 1 dans le secteur des <i>transports internationaux</i> (à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2026)</b>		
	Acceptez-vous que le champ d'application de l'OTR 1 soit étendu dans le secteur des transports internationaux de la même façon que dans l'UE, c'est-à-dire aux conducteurs de véhicules affectés au transport de choses et dont le poids dépasse 2,5 t sans excéder 3,5 t (voitures de livraison), si la conduite constitue leur activité professionnelle principale et qu'ils effectuent le transport pour le compte d'autrui (art. 3, al. 1, let. a <sup>bis</sup> et art. 4, al. 1, let. j, P-OTR 1) ?		
	<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques		
	Proposition d'amendement (texte proposé)		
2a.	<b>Aucune extension du champ d'application de l'OTR 1 dans le secteur du <i>trafic interne</i></b>		

	Acceptez-vous qu'il soit renoncé à une extension similaire du champ d'application de l'OTR 1 dans le secteur du trafic interne ?		
	<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques		Proposition d'amendement (texte proposé)
<b>2b.</b>	<b>Si vous avez répondu par la négative à la question 2a et que vous êtes favorable à une extension du champ d'application de l'OTR 1 dans le trafic interne également :</b>		
	Approuveriez-vous la réglementation ad hoc présentée dans le rapport explicatif (p. 5 ss) ?		
	<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques		Proposition d'amendement (texte proposé)

**B. Autres remarques**

	<b>Remarque :</b>  Veuillez utiliser les champs ci-après si vous souhaitez vous exprimer sur une proposition d'amendement qui n'a fait l'objet d'aucune question ci-dessus.	
Acte et article	Remarques	Proposition d'amendement (texte proposé)