



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

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

Office fédéral des routes OFROU

Berne, 7 mars 2025

Commentaires relatifs à la modification de l'ordonnance sur les chauffeurs (OTR 1) ; nouvelles possibilités concernant les circuits

Commentaires relatifs à la modification de l'ordonnance sur les chauffeurs (OTR 1) ; nouvelles possibilités concernant les circuits

1. Contexte et présentation du projet

Le 2 mai 2024, l'Union européenne (UE) a publié ses nouvelles prescriptions relatives à la durée minimale des pauses et des temps de repos lors de services de transport occasionnels (circuits)¹. Les modifications correspondantes du règlement (CE) n° 561/2006 concernant les temps de travail, de conduite et de repos sont entrées en vigueur le 22 mai 2024. Le règlement en question fait partie intégrante de l'accord sur les transports terrestres (ATT ; RS 0.740.72) conclu entre la Suisse et l'UE.

Compte tenu de l'accord sur les transports terrestres et de l'importance des transports routiers internationaux, la Suisse doit appliquer la même réglementation que dans l'UE. L'adaptation de l'OTR 1 crée les nouvelles possibilités suivantes concernant les circuits :

1. Les conducteurs doivent bénéficier d'une plus grande flexibilité concernant le temps de pause lors des circuits, et pouvoir diviser la pause obligatoire d'au moins 45 minutes après 4,5 heures de conduite en deux pauses d'au moins 15 minutes chacune, pour autant que la somme des pauses atteigne au moins 45 minutes
2. Le temps de repos journalier lors des circuits doit désormais pouvoir être décalé d'une heure, une fois lors d'un circuit d'au moins six jours et deux fois lors d'un circuit d'au moins huit jours, pour autant que la durée de conduite journalière ne dépasse pas sept heures pour le jour en question.
3. Les conducteurs de véhicules immatriculés en Suisse doivent désormais pouvoir prendre leur temps de repos hebdomadaire après douze jours au lieu de six, même lorsqu'ils effectuent des circuits en trafic interne suisse. Actuellement, ils ne peuvent le faire que lors de circuits internationaux.

Les circuits effectués avec des véhicules immatriculés à l'étranger au cours desquels les passagers sont embarqués et déposés en Suisse restent proscrits en raison de l'interdiction de cabotage.

2. Commentaires des dispositions

Art. 11a

Titre : les conducteurs de véhicules immatriculés en Suisse pourront désormais bénéficier des possibilités prévues pour les circuits, y compris en trafic interne suisse. Actuellement, ces possibilités ne sont applicables que dans le cadre de circuits internationaux. En raison de l'ajout de nouveaux alinéas prévoyant des exceptions supplémentaires pour les circuits, le titre doit être remplacé par la version simplifiée « Dispositions particulières pour les circuits ».

Al, 1, let. a : le terme « international » est supprimé afin de clarifier le fait que la réglementation relative aux circuits figurant dans cet article s'applique aussi bien au trafic international qu'au trafic interne.

Al. 1, let. b : cette lettre est abrogée, car les nouvelles possibilités prévues par l'OTR 1 pour les circuits s'appliqueront à l'avenir également aux conducteurs qui effectuent des circuits en trafic interne avec des véhicules immatriculés en Suisse. Les circuits effectués avec des véhicules immatriculés à l'étranger au

¹ Règlement (UE) 2024/1258 du Parlement européen et du Conseil du 24 avril 2024 modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 en ce qui concerne les exigences minimales relatives aux durées minimales des pauses et des temps de repos journaliers et hebdomadaires dans le secteur du transport occasionnel de voyageurs et en ce qui concerne le pouvoir des États membres d'infliger des sanctions en cas d'infractions au règlement (UE) n° 165/2014 commises dans un autre État membre ou dans un pays tiers ([JO L, 2024/1258, 2.5.2024](#))

cours desquels les passagers sont embarqués et déposés en Suisse restent proscrits en raison de l'interdiction de cabotage (art. 14, ATT).

La let. b reprend le contenu de l'ancienne let. c.

Al. 2 : cet alinéa reste inchangé.

Al. 3 : les conducteurs auront la possibilité, lors des circuits, de diviser la pause obligatoire d'au moins 45 minutes après 4,5 heures de conduite (art. 8, al. 1, OTR 1) en deux pauses d'au moins 15 minutes chacune, pour autant que la durée totale des pauses soit d'au moins 45 minutes. Cette option vient s'ajouter à la possibilité déjà existante de diviser la pause d'au moins 45 minutes en une pause d'au moins 15 minutes suivie d'une pause d'au moins 30 minutes.

Al. 4 : cet alinéa reprend l'actuel al. 3.

Al. 5 : en dérogation à l'art. 9, al. 1, les conducteurs pourront, lors d'un seul circuit d'une durée d'au moins six périodes consécutives de 24 heures, prendre au maximum une fois leur temps de repos journalier dans les 25 heures qui suivent la fin du temps de repos journalier ou hebdomadaire précédent.

En dérogation à l'art. 9, al. 1, les conducteurs pourront, lors d'un seul circuit d'une durée d'au moins huit périodes consécutives de 24 heures, prendre au maximum deux fois leur temps de repos journalier dans les 25 heures qui suivent la fin du temps de repos journalier ou hebdomadaire précédent.

La durée de conduite du jour en question ne doit toutefois pas excéder sept heures et la sécurité routière ne doit pas être compromise.

Art. 17, al. 5

Les conducteurs qui ont fait usage des dérogations prévues par l'art. 11a OTR 1 lors d'un circuit en trafic interne ou en trafic international sont tenus se munir de la feuille de route originale ou d'une copie physique ou électronique de celle-ci lors de trajets normaux ultérieurs soumis à l'OTR 1, conformément à l'art. 41 de l'ordonnance du 4 novembre 2009 sur le transport de voyageurs², comme preuve de leur usage des dérogations susmentionnées lors de circuits antérieurs. Il s'agit ainsi de garantir que la preuve exigée par l'UE puisse être apportée rapidement lors des contrôles routiers lorsque la lecture des données pour les 56 jours précédents fait apparaître des messages d'erreur en raison de l'utilisation des dérogations prévues à l'art. 11a. La détention d'une copie de la feuille de route doit être obligatoire jusqu'à ce que les tachygraphes soient en mesure de faire la distinction entre les transports de personnes et les circuits.

Art. 19, al. 4

Dans le texte français, « temps de conduite » est remplacé par « durée de conduite ». Il s'agit d'une adaptation purement formelle.

Art. 21, al. 1

L'alinéa en question englobe les infractions aux prescriptions matérielles relatives au temps de travail, à la durée de conduite et au temps de repos, qui sont réglées aux art. 5 à 11, 11a, al. 2, et 12, al. 1^{er}, OTR 1. L'énumération est désormais complétée par les art. 11a, al. 2, et 12, al. 1^{er}. Ces infractions n'étaient pas prises en considération dans l'énumération en vigueur jusqu'ici, qui ne mentionnait que les art. 5 à 11.

Les art. 11a OTR 1 (excepté l'al. 2) et 12 (excepté l'al. 1^{er}) ne doivent pas être mentionnés à l'art. 21, al. 1, OTR 1. En effet, l'usage des dérogations prévues par ces dispositions par une personne qui n'y est pas autorisée constitue une infraction non pas aux art. 11a ou 12 OTR 1, mais aux prescriptions relatives au temps de travail, à la durée de conduite et au temps de repos régies par les art. 5 à 11 OTR 1. Ces dernières sont citées à l'art. 21, al. 1, OTR 1.

² RS 745.11

En outre, dans le texte français, une adaptation purement formelle est effectuée à l'al. 1.

3. Compatibilité avec les obligations internationales de la Suisse

Les modifications opérées sont compatibles avec les obligations internationales de la Suisse. Dans l'UE, les prescriptions relatives aux circuits sont entrées en vigueur 20 jours après leur publication le 22 mai 2024. La proposition faite dans le projet de révision d'ordonnance en question vise à garantir une introduction rapide des nouvelles dispositions en Suisse afin d'éviter des problèmes d'exécution en trafic international et une distorsion de la concurrence en trafic interne. La modification du règlement (CE) n° 561/2006 pourra ensuite être reprise dans l'ATT.

4. Bases légales

Les art. 56 et 106, al. 1, de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR ; RS 741.01) ainsi que les art. 6 et 52, al. 6, ATT servent de bases légales aux modifications susmentionnées.