



Berne, 8 novembre 2023

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

Rapport explicatif

relatif à l'ouverture de la procédure de consultation

Condensé

Le 15 juillet 2020, l'UE a adopté le « paquet mobilité 1 » (Mobility Package 1), arrêtant ainsi de nouvelles prescriptions concernant les durées de travail, de conduite et de repos des chauffeurs. Ces dispositions juridiques font partie intégrante de l'accord sur les transports terrestres entre la Suisse et l'UE. 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 1^{er} 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. Aujourd'hui, l'OTR 1 s'applique seulement aux conducteurs de voitures automobiles et d'ensemble de véhicules d'un poids supérieur à 3,5 t. Le projet vise aussi à mettre en œuvre le mandat d'examen confié par la motion 20.4478 Dittli « Temps de travail et de repos. Égalité de traitement ».

1 Contexte et présentation du projet

1.1 Contexte

Le 15 juillet 2020, l'UE a adopté le « paquet mobilité 1 » (*Mobility Package 1*), améliorant ainsi la législation sociale dans le domaine des transports routiers. À cet effet, elle a notamment adopté le règlement (UE) 2020/1054¹, qui modifie le règlement (CE) n° 561/2006 relatif aux temps de travail, de conduite et de repos² ainsi que le règlement (UE) n° 165/2014 concernant les tachygraphes³. La portée des changements apportés varie, et certains déploient leurs effets de manière échelonnée. De même, différents domaines du droit sont touchés. Pour cette raison, trois paquets de révision ont été élaborés pour la transposition des dispositions dans le droit suisse. Dans le cadre du premier, soit la « révision de l'ordonnance du 19 juin 1995 sur les chauffeurs⁴ (OTR 1) », le Conseil fédéral a arrêté les modifications concernant les nouvelles possibilités relatives aux prescriptions sur la durée du travail, de la conduite et du repos, le 17 novembre 2021. Les changements sont déjà entrés en vigueur⁵. Le deuxième paquet de révision a permis au Conseil fédéral d'adapter, le 9 juin 2023⁶, les prescriptions relatives au tachygraphe et aux cartes de tachygraphe dans l'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers⁷ (OETV) et de les mettre en vigueur au 15 juillet 2023. Le troisième paquet de révision, dont il est question ici, propose d'étendre le champ d'application de l'OTR 1, afin de franchir la dernière étape de la mise en œuvre du règlement (UE) 2020/1054 dans le droit suisse.

La motion 20.4478 Dittli « Temps de travail et de repos. Égalité de traitement »⁸ 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 Présentation du projet

1.2.1 Extension du champ d'application de l'OTR 1 dans le secteur des transports internationaux

À compter du 1^{er} juillet 2026, pour les transports internationaux, l'UE assujettira aussi les conducteurs de véhicules et d'ensembles de véhicules affectés au transport professionnel de choses et d'un poids dépassant 2,5 t (voitures de livraison) aux dispositions relatives aux temps de travail, de conduite et de repos, si la conduite constitue l'activité professionnelle principale desdits conducteurs ou que le transport est effectué pour le compte d'autrui.

¹ Règlement (UE) 2020/1054 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 en ce qui concerne les exigences minimales relatives aux durées maximales de conduite journalière et hebdomadaire et à la durée minimale des pauses et des temps de repos journalier et hebdomadaire, et le règlement (UE) n° 165/2014 en ce qui concerne la localisation au moyen de tachygraphes, JO L 249 du 31.7.2020, p. 1.

² 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, JO L 102 du 11.4.2006, p. 1.

³ Règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, JO L 60 du 28.2.2014, p. 1.

⁴ RS **822.221**

⁵ RO **2021** 792

⁶ RO **2023** 327

⁷ RS **741.41**

⁸ www.parlement.ch > Travail parlementaire > Curia Vista > Recherche > numéro d'objet 20.4478.

En raison de l'accord sur les transports terrestres 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. À cet effet, le champ d'application de l'OTR 1 sera étendu, pour les transports internationaux, aux conducteurs de véhicules et d'ensembles de véhicules affectés au transport professionnel de choses et d'un poids total dépassant 2,5 t, mais n'excédant pas 3,5 t, si la conduite constitue leur activité professionnelle principale ou qu'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'extension du champ d'application de l'OTR 1 dans le secteur des transports internationaux entrera en vigueur en même temps que dans l'UE, soit le 1^{er} juillet 2026.

Ainsi, 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. service de coursier ou de distribution de colis) devront observer les prescriptions sur 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 et qu'ils n'effectuent pas les transports pour le compte d'autrui.

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 » (voir ch. 1.4.1).

1.3 Délimitation

1.3.1 Prescriptions relatives à l'installation obligatoire du tachygraphe

L'assujettissement des conducteurs de véhicules et d'ensembles de véhicules excédant 2,5 t, mais pas 3,5 t aux dispositions de l'OTR 1 implique l'obligation d'équiper les véhicules d'un tachygraphe. Il n'est toutefois pas nécessaire d'adapter la disposition relative au montage obligatoire du tachygraphe, qui figure à l'art. 100 OETV : celle-ci prévoit déjà que les véhicules dont les conducteurs sont soumis à l'OTR 1 doivent être équipés d'un tachygraphe numérique.

1.3.2 Licences

Depuis mai 2022, les entreprises de transport effectuant des transports internationaux de marchandises avec des véhicules et des ensembles de véhicules excédant 2,5 t, mais pas 3,5 t doivent disposer d'une licence ad hoc.⁹ Les prescriptions sur le sujet relèvent de la compétence de l'Office fédéral des transports (OFT), qui est en train d'adapter la loi fédérale du 20 mars 2009 sur les entreprises de transport par route¹⁰ (LEnTR) et l'ordonnance du 2 septembre 2015 sur la licence d'entreprise de transport de voyageurs et de marchandises par route¹¹. Le Conseil fédéral a adopté le message concernant la modification de la LEnTR le 17 mai 2023.¹² Jusqu'à l'adaptation des bases juridiques concernées, les prescriptions de l'UE relatives à la licence obligatoire pour les entreprises de transport disposant de véhicules et d'ensembles de véhicules d'un poids dépassant 2,5 t sans excéder 3,5 t ne s'appliqueront pas aux transporteurs suisses.

1.4 Solutions étudiées

1.4.1 Extension du champ d'application de l'OTR 1 dans le trafic interne également

⁹ Vu le paquet mobilité 1, règlement (UE) 2020/1055 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 modifiant les règlements (CE) n° 1071/2009, (CE) n° 1072/2009 et (UE) n° 1024/2012 en vue de les adapter aux évolutions du secteur du transport par route, JO L 249 du 31.7.2020. p. 17.

¹⁰ RS 744.10

¹¹ RS 744.103

¹² FF 2023 1290

Le Parlement a adopté la motion 20.4478 Dittli « Temps de travail et de repos. Égalité de traitement » avec la modification la suivante :

Le Conseil fédéral est invité à examiner comment les dispositions sur le temps de travail et de repos pourraient être étendues aux conducteurs de véhicules de 2,5 tonnes et plus dans le transport routier de marchandises, tout en tenant compte des développements de l'Union européenne (UE). Il devra, à cet égard, déterminer quelle approche permet de disposer de la plus grande marge de manœuvre possible pour trouver une solution simple et économique. Il convient de ne pas appliquer de manière stricte et anticipée les futures prescriptions de l'UE (Swiss-Finish).

En réponse à la motion, on a aussi examiné l'option d'une extension du champ d'application de l'OTR 1 dans le trafic interne aussi, aux conducteurs de véhicules et d'ensembles de véhicules dont le poids dépasse 2,5 t sans excéder 3,5 t pour lesquels la conduite constitue l'activité professionnelle principale ou qui effectuent le transport 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.

Dans le secteur des transports internationaux, il est prévu que l'extension du champ d'application de l'OTR 1 concernera jusqu'à 1200 véhicules (soit 0,3 % des voitures de livraison) et 3200 conducteurs. Ces chiffres seraient nettement plus élevés en cas d'extension dudit champ d'application dans le trafic interne également, avec jusqu'à 12 000 véhicules (soit 2,9 % des voitures de livraison) et 32 000 conducteurs touchés.

La majorité des conducteurs de voitures de livraison qui passent plus de la moitié de leur temps de travail derrière le volant sont des livreurs de colis. Comme ceux-ci se déplacent essentiellement sur le territoire national, l'extension du champ d'application de l'OTR 1 dans ce segment pourrait permettre d'améliorer les conditions de travail ainsi que la sécurité routière.

Il faut cependant rappeler à cet égard qu'en Suisse, les conducteurs de voitures de livraison ne présentent aucun problème marqué pour la sécurité et permettant de justifier une mise en œuvre à large échelle, englobant le trafic interne.¹³

Une extension du champ d'application de l'OTR 1 dans le trafic interne entraînerait une réduction des capacités de transport, car les chauffeurs pourraient conduire moins longtemps chaque jour et aussi moins de jours chaque année. Elle engendrerait aussi des coûts supplémentaires pour les entreprises, imputables à l'équipement en tachygraphes, à l'accroissement de la charge administrative ainsi qu'à l'augmentation indispensable du nombre de collaborateurs pour fournir les mêmes prestations malgré la réduction des capacités de transport. En raison de ces répercussions négatives, les entreprises pourraient faire supporter leurs charges supplémentaires par leurs clients, et les prix des transports dans ce segment pourraient augmenter. De plus, la pénurie de chauffeurs pourrait s'aggraver. Enfin, les autorités d'exécution devraient elles aussi faire face à une charge accrue pour le contrôle des conducteurs de véhicules. Ces effets seraient négligeables en cas d'extension aux seuls transports internationaux, vu le petit nombre de conducteurs concernés.

Les effets positifs d'une extension du champ d'application de l'OTR 1 se font sentir plus nettement pour les transports internationaux que pour le trafic interne, parce que les temps de parcours sont généralement plus longs qu'en trafic interne, où une partie plus importante du travail est consacrée au chargement et au déchargement de la marchandise.

Les dispositions de l'OTR 1 seraient modifiées comme suit en cas d'extension du champ d'application de l'OTR 1 également dans le secteur du trafic interne :

¹³ Sources : analyse du système d'information relatif aux accidents de la route de l'Office fédéral des routes (OFROU) et « Kurzanalyse Lieferwagen » du Bureau suisse de prévention des accidents bpa (feuille d'information du bpa n°17, en allemand seulement), 2016, consultable à l'adresse https://www.bfu.ch/api/publications/bfu_2.276.01_Kurzanalyse%20Lieferwagen.pdf.

Art. 3, al. 1, let. a

¹ La présente ordonnance s'applique aux conducteurs de voitures automobiles et d'ensembles de véhicules:

a. affectés au transport de choses, dont le poids total excède 2,5 t;

Transfert de l'art. 4, al. 1, let. j dans la nouvelle let. k, avec une adaptation rédactionnelle

Art. 4, al. 1, let. j

¹ La présente ordonnance ne s'applique pas aux conducteurs des véhicules:

j. ou des ensembles de véhicules affectés au transport de choses et dont le poids total dépasse 2,5 t, mais n'excède pas 3,5 t, si 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;

En outre, en raison de l'augmentation du nombre de chauffeurs concernés, une extension de l'OTR 1 dans le trafic interne également exigerait l'introduction d'un cours unique obligatoire visant à leur transmettre les connaissances suffisantes concernant les prescriptions de l'OTR 1 ainsi que l'utilisation du tachygraphe. À cet effet, l'ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission à la circulation routière¹⁴ (OAC) devrait être adaptée comme suit :

Art. 25a Autorisation de transporter des choses à titre professionnel

¹ Les personnes qui souhaitent transporter professionnellement des choses avec des véhicules ou des ensembles de véhicules de la catégorie B ou BE et dont le poids total excède 2500 kg, et qui donc sont soumises à l'OTR 1¹⁵ doivent obtenir une autorisation de transporter des choses à titre professionnel.

² L'autorisation de transporter des choses à titre professionnel n'est pas nécessaire pour les titulaires d'une autorisation de transporter des personnes à titre professionnel ni pour les titulaires d'un permis de conduire des catégories C et D ainsi que des sous-catégories C1 et D1 (sous réserve de l'art. 151d al. 10).

³ Les personnes dont on retire l'autorisation de transporter des personnes à titre professionnel ou le permis de conduire des catégories C ou D, ou des sous-catégories C1 ou D1 obtiennent l'autorisation de transporter des choses à titre professionnel sur demande. Il en va de même pour les personnes qui restituent volontairement l'autorisation de transporter des personnes à titre professionnel ou le permis de conduire des catégories C ou D, ou des sous-catégories C1 ou D1 (art. 32 OAC).

⁴ L'autorisation de transporter des choses à titre professionnel est accordée au titulaire d'un permis de conduire de la catégorie B ou BE lorsque le candidat peut prouver qu'il a suivi le cours d'une journée de la formation continue obligatoire visée à l'art. 16, al. 1, OACP¹⁶ dans un centre de formation agréé.

⁵ Le cours doit durer au moins sept heures, hors pauses. Il doit transmettre aux participants les connaissances sur la durée du travail, de la conduite et du repos au sens de l'annexe, ch. 2.2111, OACP qui sont nécessaires à la conduite des véhicules visés à l'al. 1. Le cours doit inclure des matières théoriques et pratiques.

⁶ Un cours peut proposer au maximum trois heures d'apprentissage dans le cadre d'un module en ligne. Un cours comportant un module d'apprentissage en ligne peut être réparti sur deux jours. Cinq jours tout au plus pourront s'écouler entre le module d'apprentissage en ligne et l'enseignement présentiel. L'organisation de cours comportant un module d'apprentissage en ligne est régie par l'annexe, ch. 4, OACP.

⁷ Les organisateurs de cours doivent attester la participation des personnes concernées au cours et transmettre l'attestation à l'autorité cantonale par voie électronique.

⁸ L'autorisation n'est valable qu'avec le permis de conduire.

Après évaluation minutieuse des deux options, le Conseil fédéral a 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.

La consultation doit permettre de déterminer si l'option proposée (soit l'extension du champ d'application dans les transports internationaux uniquement) est accueillie favorablement. Les destinataires de la

¹⁴ RS 741.51

¹⁵ RS 822.221

¹⁶ Ordonnance du 15 juin 2007 réglant l'admission des chauffeurs, RS 741.521

consultation doivent se prononcer explicitement sur une extension du champ d'application selon la réglementation décrite ci-dessus dans le trafic interne également.

1.4.2 Introduction d'un cours ou d'un examen obligatoire

L'introduction d'une obligation de suivre un cours unique ou de réussir un examen pour les conducteurs nouvellement soumis à l'OTR 1 dans le secteur des transports internationaux a également été envisagée. Il en résulterait toutefois un nouvel obstacle à l'accès à la profession, qui pourrait accroître la pénurie de chauffeurs dans le segment en question. En outre, vu que le cercle des chauffeurs nouvellement assujettis à l'OTR 1 sera restreint (3200 personnes tout au plus), la mise en place d'un dispositif de formation ou d'examen pour ces seuls conducteurs occasionnerait une charge disproportionnée. L'examen obligatoire en particulier engendrerait des coûts supplémentaires ainsi qu'un nouvel obstacle à la profession. Ces éléments sont en contradiction avec la motion 20.4478 Dittli, qui demande une solution simple et économique.

Jusqu'ici, aucune disposition n'a été édictée dans l'UE concernant la formation continue des titulaires d'un permis de conduire de la catégorie B qui seront assujettis aux prescriptions sur la durée du travail et du repos pour les transports internationaux de marchandises à compter du 1^{er} juillet 2026. Introduire des règles en ce sens en Suisse reviendrait donc à opter pour une mise en œuvre plus stricte, ce qui irait aussi à l'encontre de la motion 20.4478 Dittli.

Au vu de ce qui précède, il est prévu de renoncer à l'introduction d'un cours ou d'un examen obligatoire et de renforcer la responsabilité individuelle des entreprises ou des conducteurs pour ce qui est de l'acquisition des connaissances nécessaires au respect de l'OTR 1 et à l'utilisation du tachygraphe.

2 Comparaison avec le droit étranger, notamment européen

Dans l'UE, les prescriptions relatives à l'extension du champ d'application dans les transports internationaux sont entrées en vigueur le 20 août 2020, mais ne produiront leurs effets qu'à compter du 1^{er} juillet 2026. La proposition en question vise à garantir une introduction simultanée en Suisse, de manière à éviter des problèmes d'exécution ou des distorsions du marché dans le secteur des transports internationaux. La modification du règlement (CE) n° 561/2006 qui découle du règlement (CE) 2020/1054 pourra ensuite être intégrée dans l'accord sur les transports terrestres.

Les prescriptions sont donc conformes au droit international et au droit de l'UE.

3 Mise en œuvre

Les dispositions peuvent être mises en œuvre au moyen des structures fédérales et cantonales existantes.

4 Commentaires des dispositions

Art. 3, al. 1, let. a^{bis}

L'introduction de la let. a^{bis} vise à étendre, à compter du 1^{er} juillet 2026, l'actuel champ d'application de l'OTR 1 dans les transports internationaux (au-delà de 3,5 t) afin d'y assujettir aussi les conducteurs de véhicules et d'ensemble de véhicules affectés au transport de choses et dont le poids total excède 2,5 t. Les conducteurs desdits véhicules et ensembles de véhicules seront donc en principe soumis à l'ordonnance pour les transports internationaux. En conséquence, les véhicules devront être équipés d'un tachygraphe, et leurs conducteurs seront tenus d'observer les prescriptions sur la durée du travail, de la conduite et du repos visées dans l'OTR 1.

Art. 3, al. 1, let. b

Une modification grammaticale, qui n'entraîne aucun changement sur le fond, a été apportée dans la version italienne.

Art. 4, al. 1, let. j

Comme dans l'UE, une exception est prévue pour les conducteurs de véhicules ou d'ensembles de véhicules dont le poids total excède 2,5 t, mais pas 3,5 t. Celle-ci s'appliquera auxdits conducteurs pour autant que la conduite absorbe au maximum la moitié de leur temps de travail en moyenne hebdomadaire et qu'ils n'effectuent pas, avec les véhicules ou ensembles de véhicules mentionnés, des transports de choses pour le compte d'autrui. Les deux conditions devront être remplies cumulativement pour que l'exception s'applique. Ainsi, les conducteurs seront soumis aux prescriptions de l'OTR 1 si la conduite absorbe plus de la moitié de leur temps de travail en moyenne hebdomadaire ou que le transport est effectué pour le compte d'autrui.

Comme dans l'exception relevant de la réglementation relative aux artisans, le texte de l'UE comporte non pas l'expression « pour le compte d'autrui », mais celle de « non commercial ». Vu la terminologie retenue dans la version anglaise du règlement (CE) n° 561/2006 ainsi que dans les versions italienne et française, et par souci de cohérence avec la réglementation relative aux artisans remaniée le 1^{er} janvier 2022 à l'art. 4, al. 1, let. j, OTR 1, la formulation « pas effectué pour le compte d'autrui » a été utilisée dans ce contexte.

Sont réputés « transports effectués pour le compte d'autrui » les transports de choses qui sont réalisés non pas par du personnel propre travaillant dans l'entreprise, mais par des externes, provenant généralement d'entreprises spécialisées dans le transport de choses et pour lesquelles la conduite est l'activité principale. Ainsi, il est garanti que les mêmes prescriptions juridiques s'appliquent dans les transports internationaux entre la Suisse et l'UE.

Art. 4, al. 1, let. k

Afin d'améliorer la lisibilité de la liste des exceptions, l'actuelle réglementation relative aux artisans visée à la let. j est déplacée à la let. k, directement après la nouvelle disposition dérogatoire pour les véhicules et ensembles de véhicules dont le poids excède 2,5 t, mais pas 3,5 t. De cette manière, le rapport entre les deux exceptions est présenté de façon logique et claire. Sur le fond, la réglementation actuelle relative aux artisans n'est aucunement modifiée : même avec l'extension prévue, les artisans resteront exclus du champ d'application de l'OTR 1 pour les trajets effectués avec des véhicules ou des ensembles de véhicules dont le poids total n'excède pas 7,5 t et qui servent à livrer des marchandises fabriquées de manière artisanale ou à transporter du matériel ou de l'équipement, s'ils ne circulent que dans un périmètre limité, n'effectuent pas ces transports pour le compte d'autrui et que la conduite ne constitue pas leur activité principale.

Par ailleurs, à des fins de cohérence terminologique, l'expression « poids total autorisé » a été remplacée par « poids total ». Cette adaptation n'apporte aucun changement sur le fond.

5 Conséquences

5.1 Conséquences pour la Confédération

Les mesures proposées n'ont pas de conséquences sur les finances, les effectifs ou d'autres domaines de la Confédération.

5.2 Conséquences pour les cantons et les communes, ainsi que pour les centres urbains, les agglomérations et les régions de montagne

Les exigences minimales en matière de densité des contrôles (min. 3 %) des conducteurs soumis à l'OTR 1 sont fixées à l'art. 20 de l'ordonnance du 28 mars 2007 sur le contrôle de la circulation routière¹⁷. Introduite par le Conseil fédéral dans le cadre de la reprise du droit européen effectuée en 2011, cette disposition est entrée en vigueur en 2012. Le nombre minimum de contrôles OTR 1 prescrit devra toujours être atteint avec l'extension du champ d'application. Il en résultera un léger accroissement des charges pour les autorités d'exécution cantonales, en raison de l'augmentation du nombre de véhicules et de conducteurs soumis à l'ordonnance sur les chauffeurs.

Le projet n'a aucune conséquence pour les communes, les centres urbains, les agglomérations et les régions de montagne.

5.3 Conséquences économiques

L'extension proposée du champ d'application de l'OTR 1 aura un impact fondamentalement négatif sur les capacités de transport : d'une part, les employés et les indépendants pourront conduire moins longtemps qu'avant sur une journée (au max. 9 ou 10 heures, contre 12 heures et demie aujourd'hui) ; d'autre part, en raison des dispositions relatives aux temps de repos, les entreprises pourront employer leurs conducteurs un nombre de jours moindre sur l'année. Le projet pourrait par ailleurs avoir des effets sur les prix des transports. En effet, il engendrera des coûts supplémentaires, imputables par exemple à l'équipement en tachygraphes, à l'accroissement de la charge administrative ainsi qu'à la réduction de la capacité de transport et à l'indispensable augmentation du nombre de travailleurs pour la contrebalancer et fournir les mêmes prestations. Ces frais supplémentaires pourraient être répercutés sur les clients. De plus, le projet pourrait accentuer la pénurie de chauffeurs.

Vu que la nouvelle réglementation touchera tout au plus 0,3 % des voitures de livraison, les conséquences économiques pourraient être négligeables.

5.4 Conséquences pour la sécurité routière et la société

L'extension du champ d'application vise des conducteurs qui passent la majeure partie de leur temps de travail au volant. Soumettre ceux-ci à l'OTR 1 pourra avoir un impact fondamentalement positif sur la sécurité routière, puisque la durée de la conduite journalière sera d'au maximum 9 heures (et 10 heures au plus deux fois par semaine) à la fois pour les employés (qui peuvent actuellement conduire 12 heures et demie par jour) et pour les indépendants (aujourd'hui autorisés à conduire sans limite de temps, tant qu'ils ne sont pas surmenés).

Le projet aura par ailleurs des effets essentiellement positifs sur les conditions de travail des conducteurs professionnels de voitures de livraison concernés, pour lesquels la conduite représente l'activité principale.

¹⁷ RS 741.013

Il faut s'attendre à des conséquences positives sur la sécurité routière et sur les conditions de travail non seulement pour les conducteurs de véhicules immatriculés en Suisse, mais aussi pour les conducteurs de véhicules immatriculés à l'étranger et circulant sur le territoire helvétique.

6 Aspects juridiques

6.1 Base légale

Le projet se fonde sur l'art. 82 de la Constitution fédérale du 18 avril 1999¹⁸, lequel confère à la Confédération la compétence de légiférer sur la circulation routière.

6.2 Compatibilité avec les obligations internationales de la Suisse

Les modifications proposées sont compatibles avec les obligations internationales de la Suisse.

6.3 Forme de l'acte à adopter

Les adaptations juridiques en question se fondent sur l'art. 56 de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière¹⁹ et prennent la forme d'une ordonnance du Conseil fédéral.

¹⁸ RS 101

¹⁹ RS 741.01