

# Nouvelle OTR en Europe

**Diverses ordonnances, édictées par la Communauté européenne au cours des dernières années, vont entrer en vigueur. Elles concernent la réglementation de la durée du temps de travail, l'utilisation du tachygraphe numérique et les contrôles.**

On avait d'abord espéré que la Suisse serait en mesure de s'adapter rapidement à ces nouvelles réglementations, mais il semblerait que les mutations nécessaires ne pourront pas être effectuées cette année. Il est absolument indispensable que les personnes actives dans les transports internationaux connaissent ces nouvelles réglementations. Au sein de la Communauté européenne, ces prescriptions sont applicables à tous les véhicules dont le poids total est supérieur à 3,5 tonnes. Les véhicules de livraisons avec remorque devront être équipés d'un tachygraphe numérique. Ces nouvelles prescriptions concerneront également les véhicules d'un poids supérieur à 7,5 tonnes qui ne sont pas utilisés de manière commerciale. Cette disposition vise en particulier les camping-cars de grande taille. Jusqu'à présent, la durée hebdomadaire du travail pouvait, selon les Etats, atteindre 74 heures. Dorénavant, la durée hebdomadaire moyenne du travail ne pourra pas dépasser 48 heures sur une durée de 4 mois. Les nouvelles dispositions prévoient que l'on pourra travailler jusqu'à 60 heures par semaine.

L'employeur est chargé de payer ou de compenser les heures supplémentaires. Le chauffeur doit toujours prendre une pause de 45 minutes après quatre heures de conduite. Cette pause ne peut plus être prise sous forme de trois petites pauses de 15 minutes. Le chauffeur est toutefois

autorisé à prendre une pause de 30 minutes et une autre de 15 minutes en lieu et place de sa pause de 45 minutes. Durant cette période de pause, le chauffeur a l'interdiction de travailler. Le temps d'attente (au quai de déchargement) est considéré comme temps de travail. Les nouvelles dispositions concernant les pauses sont les suivantes: 30 minutes entre 6 et 9 heures, et 45 minutes à partir de 9 heures de conduite/travail. Comme jusqu'à présent, ces dispositions sont valables aussi bien pour les heures de conduite que pour les heures de travail.

Les dispositions relatives à la durée quotidienne de la conduite, des pauses et à la durée hebdomadaire du repos restent identiques. La Communauté européenne a introduit une nouvelle notion dite de «temps de disponibilité». Cette notion renferme le temps durant lequel le personnel de conduite ne se trouve pas à sa place de travail, tout en restant à disposition de son employeur pour recevoir d'autres directives. Le temps passé à bord d'un ferry ou d'un train compte comme «temps de disponibilité», tout comme le temps passé comme passager dans un équipage de deux chauffeurs. Ce «temps de disponibilité» n'est pas considéré comme temps de repos ou de pause. Selon les nouvelles prescriptions européennes, il ne compte pas non plus comme temps de travail, mais doit être rétribué sous une forme qui reste à définir.

Le chauffeur doit être en mesure de présenter les disques de tachygraphe ou le journal du tachygraphe numérique correspondant à ses 15 derniers jours d'activité. A partir du 1<sup>er</sup> janvier 2008, ces documents devront pouvoir être présentés pour les 28 derniers jours d'activité. Et les amendes seront plutôt salées pour les contrevenants. La France prévoit d'instaurer les tarifs suivants:

Conduite sans pause:  
de 4 h 31 à 5 h 24: 750 euros  
plus de 5 h 24: 1500 euros  
Fausse manip. du tachygraphe: 750 euros

Rouler sans carte: 3750 euros ... et jusqu'à 6 jours de prison.

## Carte perdue, oubliée

Des tarifs identiques sont prévus pour les chauffeurs qui roulent avec la carte d'un collègue ou qui ont oublié leur carte à la maison. Lorsqu'une carte est perdue, volée ou tout simplement défectueuse, le cas doit être annoncé immédiatement à la police, avant de commander une nouvelle carte. Sans carte, le chauffeur a le droit de rouler avec le rapport de police mentionnant la cause de son absence. Dans ce cas, il devra être en mesure de présenter le journal du tachygraphe.

En France, les choses sont claires: c'est l'employeur qui assume les frais liés à la carte à mémoire du conducteur. En Suisse, c'est le Code des obligations qui précise que «les dépenses liées à l'exercice de la profession sont à la charge de l'employeur» (art. 327 a CO).

À l'étranger, la responsabilité fait l'objet d'une nouvelle réglementation, qui prévoit que l'employeur est co-responsable en cas d'infraction aux dispositions de l'OTR. C'est à lui de prouver que sa responsabilité n'est pas engagée. En Suisse, c'est l'inverse qui se produit. Le chauffeur doit prouver à la police que c'est son patron qui est responsable, procédure qui se termine généralement par la résiliation des rapports de travail.

Malheureusement, les autorités de notre pays ont du mal à admettre que plus il y aura de différences entre la législation suisse et la réglementation européenne, et plus les chauffeurs auront des problèmes sur la route. Les retards enregistrés à l'occasion de la modification de l'OTR ne nous facilitent pas la tâche. Pour la Suisse, il serait finalement beaucoup plus simple d'adopter intégralement la réglementation européenne, sans y apporter aucune modification. Les Routiers Suisses travaillent dans ce sens. (djp)