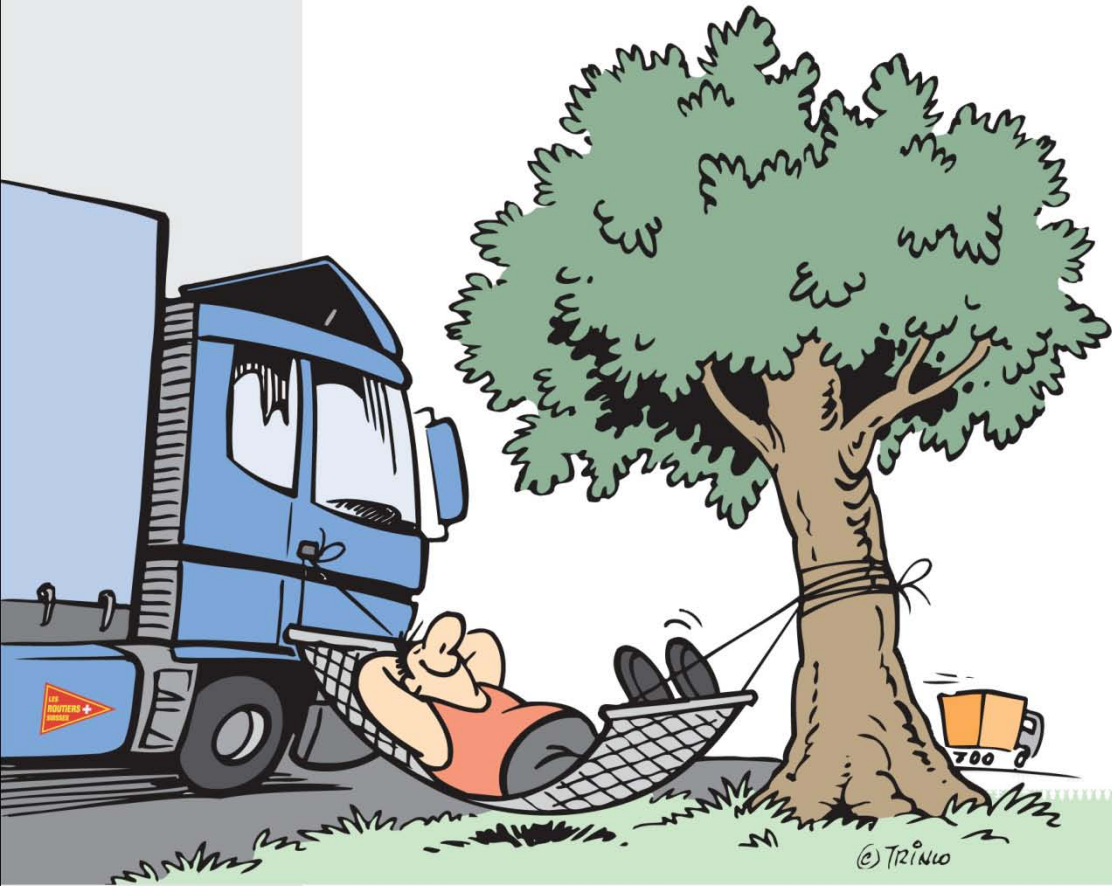




Durée de travail et de repos pour chauffeurs professionnels

Dès le 01.01.2011



Cofinancé par le Fond de Sécurité Routière

Préface

L'OTR 1 a été revue et son entrée en vigueur a été fixée au 01.01.2011. Cette brochure a été élaborée sur la base de cette nouvelle version de l'OTR 1. Afin de présenter succinctement les bases de cette réglementation, cette dernière a été résumée et différentes explications y ont été ajoutées. De plus amples informations sont disponibles directement dans le texte de loi faisant foi.

L'OTR 1 contient les réglementations sur la sécurité du trafic routier et la protection des employés. La sécurité routière doit être améliorée et le conducteur doit être protégé de l'exploitation. Les buts sont sensés et compréhensibles. Afin de les appliquer, un engagement des conducteurs et également des supérieurs est nécessaire. Le nouvel OTR 1 contient de manière significative plus de marge que la version précédente.

Par conséquent, ou grâce à cette marge, il est particulièrement important de bien connaître cet OTR 1 afin de pouvoir l'appliquer au quotidien sans rencontrer de problèmes. Celui ou celle qui n'a pas connaissance de cette réglementation rencontrera ou sera à l'origine de problèmes pouvant avoir de fâcheuses conséquences. En connaître les limites permet de s'en approcher et de bénéficier de cette marge supplémentaire.

L'OTR 2 concerne les conducteurs de véhicules légers affectés aux transports de personnes et ne sera pas traité dans cette brochure.

Sommaire

Préface	2
1. Domaine d'application.....	4
2. Durée de conduite	6
3. Durée du travail	7
4. Temps de disponibilité.....	9
5. Pauses	10
6. Repos	14
7. Spécificités du transport de personnes	17
8. Travail supplémentaire	17
9. Documents nécessaires	18
10. Devoirs de l'employeur.....	18
11. Conducteur indépendant.....	19
12. Apprentis conducteurs de camion.....	19
13. Conduite en équipage.....	19
14. Livret de travail	20
15. Tachygraphe.....	21
16. Aperçu des pictogrammes	22
17. Utilisation du tachygraphe numérique	25
18. Utilisation du tachygraphe analogique	25
19. Saisie manuelle	26
20. Description de l'impression papier.....	28
21. Téléchargement des données.....	29
22. Résumé	30

1. Domaine d'application

L'OTR 1 règle les durées de conduite et de repos et les heures de travail des chauffeurs professionnels.

L'OTR 1 est valable pour les personnes conduisant des véhicules à moteurs et des combinaisons de véhicules de plus de 3,5t de poids total affectés au transport des marchandises ainsi que ceux affectés au transport de personnes de plus de 8 places + 1 place assises.

Pour autant qu'une réglementation ne le prévoit, l'OTR 1 est également valable pour les employeurs, les entreprises et les ateliers de calibrage.

Exceptions

- véhicules dont la vitesse max. autorisée n'excède pas 40 km/h
- véhicules affectés aux services de l'armée, de la police, des pompiers, de la protection civile
- véhicules affectés au transport de personnes en trafic de ligne, dans la mesure où la longueur de la ligne n'excède pas 50 km
- véhicules utilisés dans des états d'urgence ou les transports non commerciaux effectués à titre d'aide humanitaire
- véhicules spécialement équipés pour des tâches médicales
- véhicules affectés au dépannage dans un rayon de 100 km
- véhicules subissant des tests sur route ou des transferts à des fins d'amélioration technique, de réparation ou d'entretien, et qui sont neufs ou transformés et ne sont pas encore mis en circulation
- des transferts en utilisation purement privé avec des ensembles de véhicules dont le poids total autorisé n'excède pas 7,5 t
- véhicules historiques

En trafic interne, la présente ordonnance ne s'applique pas aux cas suivants :

- véhicules affectés au transport de personnes ne comptant pas plus de 16+1 places
- ensembles de véhicules, dont le poids total du véhicule tracteur n'excède pas 3,5 t et tracteurs à sellette dont le poids total autorisé n'excède pas 5 t
- véhicules de l'administration de la Confédération
- véhicules spécialement équipés et destinés à des fins d'enseignement, des véhicules d'école de conduite ou des véhicules utilisés dans le cadre de la formation, pour autant qu'aucun transport commercial ne soit effectué
- véhicules affectés aux services de l'enlèvement des ordures, des égouts, de protection contre les inondations, de l'eau, du gaz, de l'électricité, de la voirie, des téléphones, de la radiodiffusion, de la télévision et de la détection des émetteurs ou récepteurs de radio ou de télévision
- véhicules transportant du matériel de cirque ou de forains
- véhicules affectés au trafic interne d'une entreprise

Contrairement à l'ancienne version, l'OTR 2011 ne contient pas d'exceptions pour le transport de lait. Pour le transport postal, il n'y a plus d'exception en général. Les exceptions sont à clarifier au cas par cas. De même, l'exception concernant les transports privés a été durcie.

Il convient fréquemment de tenir compte des autres réglementations lors d'exceptions. En fonction de l'exception, le cas est du ressort de la loi sur le travail, l'OTR 2, la loi sur le temps de travail ou d'autres recueils de réglementations.

2. Durée de conduite

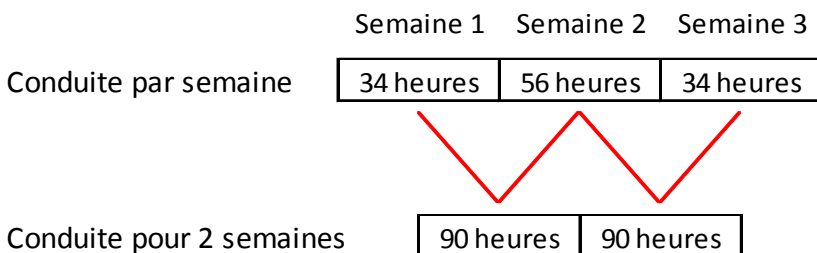
La durée de la conduite comprend le temps durant lequel le conducteur est occupé à la conduite du véhicule.

Fondamentalement, le tachygraphe inscrit le temps durant lequel le véhicule est en déplacement. Les tachygraphes numériques prennent en compte des interruptions du temps de conduite d'une durée maximale de 3 minutes.

La durée maximale de la conduite hebdomadaire, la durée maximale de conduite journalière, les pauses de conduite ainsi que les temps de repos journaliers et hebdomadaires sont réglementés.

Durée maximale de conduite hebdomadaire

La durée maximale de conduite hebdomadaire se monte à 56 heures. De plus, un maximum de 90 heures de conduite cumulée sur 2 semaines ne peut être dépassé. Cela signifie qu'une semaine avec 56 heures de conduite ne peut être précédée et suivie que d'une semaine de 34 heures de conduite maximum.



Durée maximale de la conduite journalière

La durée maximale de la conduite journalière est de 9 heures. Elle peut toutefois se porter à 10 heures deux fois par semaine.

3. Durée du travail

La durée du travail comprend le temps durant lequel l'employé est sur son lieu de travail, à disposition de son employeur ou en train d'effectuer ses tâches. La durée du travail comprend la durée de la conduite et la durée du travail. Les pauses et les interruptions de moins de 15 minutes comptent comme durée du travail.

La durée de travail hebdomadaire est en moyenne de 48 heures maximum. Cette moyenne doit être compensée sur une période de 26 semaines au moyen de journées de temps libre. La limite supérieure hebdomadaire se porte toutefois à 60 heures maximum.

La durée de travail effectuée chez les différents employeurs est cumulée.

Les vacances et jours fériés ne comptent pas comme compensation. La période de calcul de 26 semaines (env. 6 mois) permet de compenser les différences saisonnières de durée de travail.

Semaine

Exemple d'heures de travail hebd.					
a	b	c	d	e	f

1.	48	48	60	60	0	42	
2.	48	48	60	60	0	36	
3.	48	48	60	60	0	44	
4.	48	48	60	60	0	47	
5.	48	48	60	60	0	39	
6.	48	48	60	60	48	45	
7.	48	48	60	60	60	38	
8.	48	48	60	60	60	57	
9.	48	48	60	60	60	58	
10.	48	48	60	60	60	50	
11.	48	Vacances	60	60	60	46	
12.	48		60	60	60	Vacances	
13.	48		60	60	60		
14.	48	48	60	Vacances	60	Vacances	
15.	48	48	60		60		48
16.	48	48	60		60		52
17.	48	48	60	60	60	55	
18.	48	48	60	60	60	58	
19.	48	48	60	60	60	38	
20.	48	48	60	60	60	42	
21.	48	48	48	60	60	43	
22.	48	48	0	24	60	52	
23.	48	48	0	0	60	55	
24.	48	48	0	0	60	51	
25.	48	48	0	0	60	56	
26.	48	48	0	0	60	52	

Total

Correction vacances

Moyenne

1248	1104	1248	1104	1248	1104
	144		144		144
48	48	48	48	48	48

4. Temps de disponibilité

Le temps de disponibilité est une nouvelle notion introduite avec l'OTR 2011. Il s'agit du laps de temps durant lequel le salarié n'est pas tenu de rester à son poste de travail mais doit cependant rester disponible pour donner suite à des instructions éventuelles lui enjoignant de prendre ou de reprendre son activité de conduite ou d'exécuter d'autres travaux. Ces périodes et leur durée probable doivent être préalablement connues du conducteur. Faute de quoi, il s'agit de temps de travail. Le temps de disponibilité ne correspond pas à du repos. Il n'existe pas de base légale concernant la limitation de la durée du temps de disponibilité. La rémunération du temps de disponibilité est à définir dans le contrat de travail. Sont notamment considérés comme temps de disponibilité : le temps d'attente chez un client, à la douane, lors de l'embarquement sur un ferry, etc.

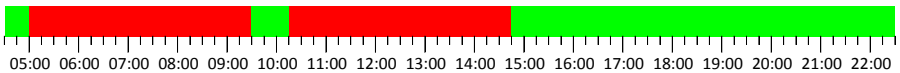
Sur les tachygraphes, le signe de temps de disponibilité existe déjà depuis plusieurs années :



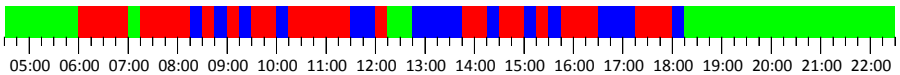
5. Pauses

Pause de conduite

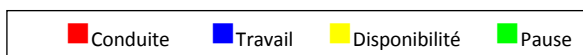
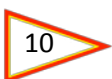
Le conducteur doit effectuer une pause d'au moins 45 minutes après 4½ heures de conduite. La durée de cette pause peut être subdivisée en une pause de 15 minutes suivie d'une autre pause de 30 minutes. La spécificité de la subdivision de la pause a été renforcée dans la nouvelle OTR. Habituellement, le tachygraphe signale des temps de pause de conduite insuffisants.



Répartition des pauses de conduite

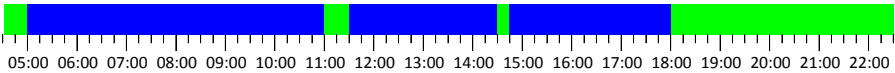


Après la deuxième période de pause d'au minimum 30 minutes, une nouvelle période de conduite de 4½ heures débute.



Pauses relatives au temps de travail

Après une période de travail de 6 heures, une pause de 30 minutes doit être observée. Après 9 heures de travail, la pause doit être de 45 minutes. Les pauses de travail peuvent être subdivisées en périodes de 15 minutes.



Aucune activité professionnelle ne peut avoir lieu durant une pause.

Transposition dans la vie active

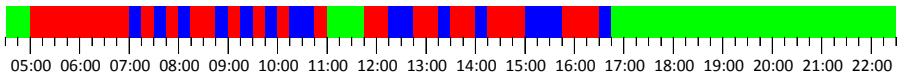
Une bonne planification de la journée de travail aide à respecter l'OTR. Le début du travail doit être planifié de manière à ce qu'il n'y ait pas de pauses inutiles. Les temps d'attente chez les clients ou une pause matinale trop tôt prolongent de manière inutile le temps global d'engagement.

Le début du travail devrait être planifié afin de pouvoir travailler aussi longtemps que possible sans interruption. Celui qui conduit beaucoup va effectuer ses pauses au dépend de son temps de conduite. Celui qui a beaucoup de lieu de chargement et donc beaucoup de temps de travail devra faire des pauses au dépend de son temps global de travail.

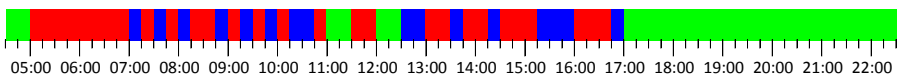
Les temps de travail et de conduite peuvent et doivent être combinés. Une pause vaut pour le temps de conduite et le temps de travail. Une bonne planification permet de réduire au maximum les pauses nécessaires.

Les exemples suivants mettent en évidence l'effet d'une bonne planification. Tous les exemples contiennent 7 heures de conduite et 4 heures de travail et cela reparti de la même manière.

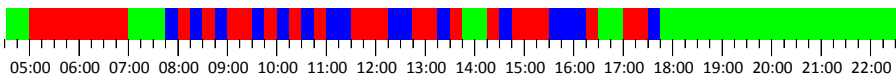
Début du travail 05:00



En cas de début de travail à 5h, une pause de minimum 30 min doit être effectuée à 11h en raison du nombre d'heures de travail. Si une pause de 45 minutes est effectuée, une nouvelle période de conduite commence alors et il n'est de ce fait plus nécessaire de faire une pause supplémentaire.

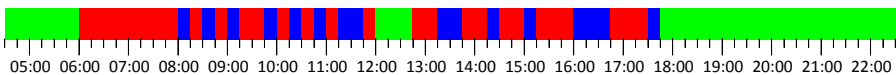


Si à 11h une pause de 30 min est prise, il est alors ensuite possible de rouler 30 minutes. Il faut alors toutefois refaire une pause à 12h. Cette pause doit durer 30 min car en cas de division de la pause, la deuxième doit durer au minimum 30 min.



Si à 7h une pause de 45 min est déjà faite, c'est à nouveau nécessaire de faire une pause de 30 min à 13h45 en raison des 6 heures de travail. Dans cet exemple, une nouvelle pause est nécessaire à 16h30 en raison du temps de conduite.

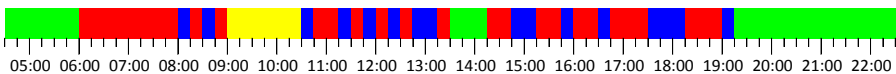
Début du travail à 06:00



Avec un début du travail à 6h, ce n'est qu'à 12h que la pause doit être effectuée.

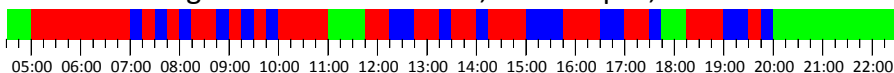
Temps d'attente

Dans le cas où la marchandise n'est pas encore prête et que le client informe le chauffeur de la durée de cette préparation, il est possible de passer en temps de disponibilité. Le temps de disponibilité n'a pas d'influence sur les pauses :

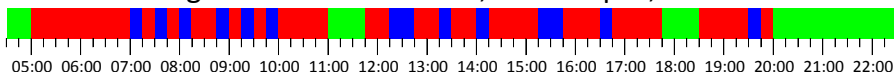


Pause minimale avec durée maximale du temps de travail

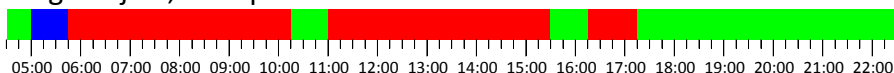
En cas de charge maximale de travail, 9h de repos, 9h de conduite :



En cas de charge maximale de travail, 9h de repos, 10h de conduite :



Longs trajets, transport international

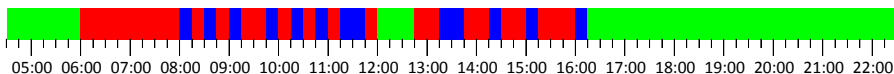


En cas de grande part de conduite, il n'est pas possible d'y ajouter la globalité du temps de travail global.

Dans la mesure où le transport international comprend beaucoup de conduite, et peu de temps de travail, les pauses doivent être effectuées sur la base de la conduite.

Engagement normal pour 48 heures

Lors d'une charge de travail moyenne de 48 heures par semaine et 9h et 36 min par jour :

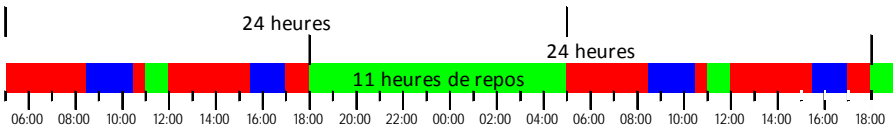


6. Repos

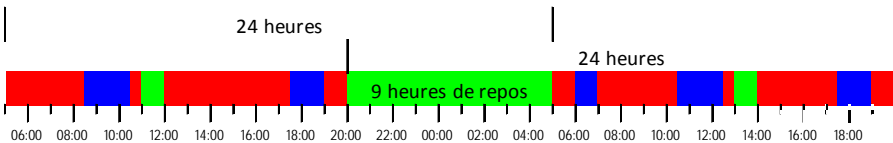
Le repos comprend le temps durant lequel le conducteur peut disposer librement de son temps.

Repos quotidien

Durant une période de 24 heures, une période de 11 heures de repos ininterrompue doit être effectuée.



3 fois par semaine le repos quotidien peut être réduit à 9 heures, sans compensation.



Le repos quotidien peut être subdivisé en 2 périodes. La première période doit durer au minimum 3 heures et la deuxième au minimum 9 heures.

Pour autant que le véhicule dispose d'une couchette, le repos quotidien peut être effectué dans le véhicule à l'arrêt.

Les réductions du repos quotidien ne doivent plus être compensées.

Repos hebdomadaire

La semaine débute le lundi à 00:00 heure et se termine le dimanche à 24:00 heures.

Dans une période de deux semaines, deux périodes de repos hebdomadaires de 45 heures doivent en principe être effectuées. Une période de repos hebdomadaire doit être effectuée au plus tard après 6 jours de travail.

Durant une période de deux semaines le repos hebdomadaire peut être réduit à 24 heures. La réduction doit être compensée dans un intervalle de 3 semaines et être jointe à un jour de repos ou à un repos hebdomadaire.

Les repos hebdomadaires réduits peuvent être effectués dans le véhicule pour autant que ce dernier soit équipé d'une couchette.

7. Spécificités du transport de personnes

Repos hebdomadaire

Dans le transport de personnes, une période de 12 jours consécutifs sans repos hebdomadaire est possible en cas de course hors du pays pour autant qu'il s'agisse d'une seule et même course.

De plus, le voyage doit durer au minimum 24 heures dans un autre pays. Après le déplacement du repos quotidien un minimum de 2 repos hebdomadaires doit être observé. Si un repos hebdomadaire a été réduit, il doit être compensé dans les 3 semaines.

En cas de plus de 6 jours consécutifs, dès le 01.01.2014, le véhicule doit être équipé d'un tachygraphe numérique.

Conduite de nuit

Dès le 01.01.2014, la conduite de nuit de 22:00 heures à 06:00 heures dans le transport de personnes ne doit durer que 3 heures en cas de chauffeur unique. En cas de dépassement de temps, la conduite doit s'effectuer en équipage double.

8. Travail supplémentaire

La réglementation sur le travail supplémentaire n'est plus en vigueur. Les variations du temps de travail doivent être compensées dans le cadre du temps de travail hebdomadaire.

9. Documents nécessaires

Pour autant que le conducteur soit en possession d'une carte de conducteur, il doit en être porteur, également lorsqu'elle n'est pas utilisée dans le véhicule correspondant. Le chauffeur doit être en possession des disques d'enregistrement des 28 jours calendriers. Les disques plus anciens sont remis à l'employeur afin d'être conservés.

10. Devoirs de l'employeur

L'employeur doit répartir le travail de telle manière que la législation puisse être respectée. Dans le cas où la répartition du travail entraînerait une transgression des prescriptions OTR, l'employé est tenu d'en informer l'employeur. L'employeur vérifie l'application de l'OTR et prend les mesures en cas de non respect. Le salaire ne doit pas dépendre du trajet, de la quantité transportée ou d'autres critères portant atteinte à la sécurité du trafic.

L'employeur tient un registre actualisé concernant la durée journalière de la conduite, le temps de travail hebdomadaire et sa moyenne actuelle, le temps de disponibilité, les temps de repos journaliers accomplis et, s'ils sont subdivisés, la durée des temps de repos partiels, les temps de repos hebdomadaires accomplis et, en cas de réduction, la durée des temps de repos réduits ainsi que le temps de travail éventuellement consacré à d'autres employeurs. Sur demande de l'employé, l'employeur doit lui mettre à disposition une copie de ce registre.

L'employeur doit conserver les données, enregistrements et les documents durant 3 ans.

11. Conducteur indépendant

On entend par indépendant toute personne qui n'est pas au service d'un employeur ou n'est soumise à aucun rapport de subordination et qui est seule à décider de l'utilisation du véhicule (propriétaire d'entreprise). En cas de doute, on se basera sur les rapports de travail réels et non pas sur la fonction désignée dans un contrat éventuel. Les chauffeurs professionnels structurés en société anonyme, société à responsabilité limitée et coopératives ne sont pas considérés comme indépendants. Les prescriptions concernant le temps de conduite, les pauses et le repos sont à observer. Le temps de travail n'est pas limité.

12. Apprentis conducteurs de camion

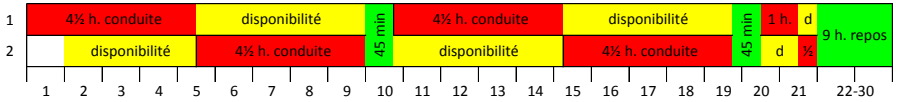
Le temps de travail d'un apprenti conducteur de véhicule poids-lourds ne doit pas dépasser 9 heures par jour. L'enseignement obligatoire est comptabilisé comme du temps de travail. Le temps de travail doit être compris dans une plage horaire allant de 05:00 heures à 22:00 heures. Le repos journalier doit être d'au moins 11 heures.

Ces réglementations peuvent être adaptées par des autorisations délivrées par les autorités compétentes.

13. Conduite en équipage

La conduite en équipage a pour avantage de réduire le repos journalier nécessaire. C'est particulièrement intéressant lors de long trajets. Seules 9 heures de temps de repos doivent être planifiées sur une période de 30 heures. Cela a pour conséquence qu'un véhicule peut circuler 19½ heures (plus les pauses). Le temps passé

pendant la marche du véhicule à côté du conducteur ou dans la couchette est considéré comme temps de disponibilité. Avec l'exception de la première heure de conduite, le deuxième chauffeur doit être présent dans la cabine.



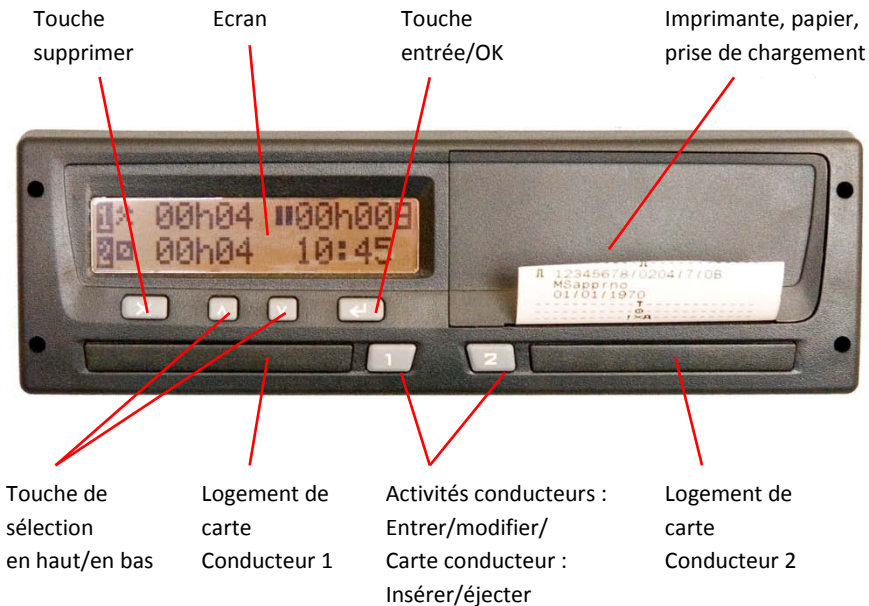
14. Livret de travail

Pour autant que les heures de travail ne soient inscrites sur le tachygraphe ou un autre appareil de mesure de temps de travail et que les rapports de travail ne puissent être contrôlés ultérieurement, l'employé doit remplir un livret de travail. Les livrets de travail sont disponibles auprès des centres cantonaux d'exécution de l'OTR.

15. Tachygraphe

Depuis le 1^{er} janvier 2007, tous les nouveaux véhicules immatriculés et soumis à l'OTR 1 sont uniquement équipés du tachygraphe numérique. Il n'existe toutefois pas d'obligation d'adaptation pour les anciens véhicules. Le tachygraphe numérique est en principe plus simple à utiliser que l'ancien appareil analogique. Le nouveau tachygraphe oblige les employeurs à lire les données, les analyser et procéder à leur archivage. Les données du tachygraphe doivent être téléchargées tous les 3 mois et les cartes de conducteur de manière hebdomadaire. Les données des tachygraphes et des cartes de conducteur ne peuvent pas être effacés.

Actuellement, il existe 3 différents types de tachygraphes numériques sur le marché : Actia, Stoneridge et VDO-Siemens. L'utilisation est pratiquement identique pour tous les appareils.



16. Aperçu des pictogrammes

L’affichage se fait à l’aide de textes clairs ou de pictogrammes. Même sans connaissances préalables, il est aisé de comprendre les pictogrammes.












Activités

	Conduite		Repos / Pause
	Travail		Pause cumulées
	Disponibilité		Inconnu

Personnes

	Entreprise		Atelier
	Contrôleur		Constructeur
	Conducteur		

Equipement

	Lecteur 1 ^{er} conducteur		Téléchargement
	Lecteur 2 ^{ème} conducteur		Alimentation électrique
	Carte		Capteur
	Horloge		Imprimante / Tirage
	Affichage		Véhicule
	Dimensions des pneumatiques		

Conditions particulières

OUT	Conduite hors limite OTR		Traversée sur Ferry
------------	--------------------------	---	---------------------

Divers

!	Événement	×	Anomalies
⏰	Début du travail	24h	Journalier
➔	De ou jusqu'à	I	Hebdomadaire
⏸	Fin de travail	II	Deux semaines
📍	Lieu	>	Vitesse
🔒	Sécurité	Σ	Total / Récapitulation
M	Saisie manuelle des activités		

Combinaison de pictogrammes

🚚	Poste de contrôle	🚚➔	Du véhicule
🕒➔	Heure de début	➔🕒	Heure de fin
📍⏰	Site du début de la période de travail quotidien		
⏸📍	Site de la fin de la période de travail quotidien		
OUT➔	Appareil de contrôle pas nécessaire, début		
➔OUT	Appareil de contrôle pas nécessaire, fin		

Cartes

👤	Carte du conducteur	T👤	Carte d'atelier
🏢	Carte d'entreprise	👤	Pas de carte
🚚	Carte de contrôle		

Conduite

👤👤	Conduite en équipage
👤II	Temps de conduite sur deux semaines
👤I	Temps de conduite hebdomadaire

Impression papier

24h👤🔒	Impression quotidienne des activités du conducteur depuis la carte
24h🚚🔒	Impression quotidienne des activités du conducteur depuis l'UV

- ! ✕ 📄 📄 Impression d'événements et anomalies éventuelles depuis la carte
- ! ✕ 📄 📄 Impression d'événements et anomalies éventuelles depuis la carte
- 📄 📄 📄 Impression de données techniques
- > 📄 📄 Impression des dépassements de la vitesse autorisée

Événements

- ! 📄 Carte non valable
- ! 📄 📄 Conflit de carte
- ! 📄 Erreur de données de distances et vitesse
- > 📄 Contrôle de dépassement de la vitesse autorisée
- ! 📄 Coupure d'alimentation électrique
- ! 📄 📄 Conduite sans carte appropriée
- ! 📄 📄 Insertion d'une carte durant la conduite
- ! 📄 Réglage de l'heure (en atelier)
- ! 📄 📄 Clôture incorrecte de la dernière session
- > 📄 Impression des dépassements de la vitesse autorisée
- ! 📄 📄 Erreur date/heure
- ! 📄 violation de sécurité

Anomalies

- ✕ 📄 1 Carte défectueuse (log. 1)
- ✕ 📄 2 Carte défectueuse (log. 2)
- ✕ 📄 Affichage défectueux
- ✕ 📄 Défaillance interne de l'unité de véhicule
- ✕ 📄 Imprimante défectueuse
- ✕ 📄 Capteur défectueux
- ✕ 📄 Erreur de téléchargement

Entrées manuelles

- 📄 ? 📄 Même période journalière de travail
- 📄 ? Fin de la période de travail précédente
- 📄 📄 ? Confirmation ou saisie du lieu à la fin de la période de travail
- 📄 📄 ? Saisie de l'heure de départ
- 📄 📄 ? Saisie du lieu au début de la période de travail

17. Utilisation du tachygraphe numérique

La carte de conducteur doit être introduite dans le logement de carte du conducteur 1 lors du début du travail. Le tachygraphe demande alors le pays de localisation du début du travail. Ensuite, il est possible de faire une saisie manuelle concernant l'intervalle entre le moment présent et la dernière sortie de la carte. Après ces saisies, le travail ou la conduite peuvent commencer.

Il est interdit de conduire sans carte. Le tachygraphe signale « Conduite sans carte ».

18. Utilisation du tachygraphe analogique

Destiné à être progressivement remplacé par la version électronique, le maniement en détail du tachygraphe analogique ne sera pas décrit dans ces lignes. L'utilisation se fait à l'aide d'un disque d'enregistrement. Au début de la période de travail, le nom, prénom, numéro d'immatriculation, relevé kilométrique, date et lieu doivent être inscrits sur le disque d'enregistrement. Lors de la fin du travail ou du changement de véhicule, le relevé kilométrique et le nombre de kilomètres effectués doivent être indiqués.

19. Saisie manuelle

Pour le laps de temps durant lequel la carte n'est pas dans le tachygraphe, il est important de faire des saisies manuelles au moment de l'insertion de la carte. Les tachygraphes Actia et Siemens-VDO affichent un « ? » si aucune saisie n'est faite et enregistrent la même activité qu'avant le retrait de la carte. Le tachygraphe Stoneridge se positionne d'office sur le mode « travail » et enregistre cette activité.

La police suisse se montre plutôt tolérante si certaines corrections sont manquantes, alors qu'elles sont punissables dans l'UE. Il est vivement recommandé de faire ces saisies correctives au moment d'introduire la carte du conducteur dans le tachygraphe.

Dans l'exemple suivant, réalisé sur un appareil Siemens-VDO, la pause a été saisie manuellement :



Texte d'accueil : l'heure locale (08:26) et l'heure UTC (07:26) s'affichent environ 3 secondes



Le nom de famille du chauffeur apparaît. La barre inférieure indique la lecture en cours.



La date et l'heure du dernier retrait de la carte sont affichées environ 4 sec. en heure UTC.



Sélectionner **oui** avec les touches ▲▼ et confirmer ensuite avec **OK**.



Sélectionner **oui** avec les touches ▲▼ et confirmer ensuite avec **OK**.



Régler l'heure souhaitée avec la touche ▲ (début de travail du jour) et confirmer avec **OK**. Choisir l'activité «**H**» et confirmer avec **OK**.



Sélectionner **oui** avec les touches ▲▼ et confirmer ensuite avec **OK**.



L'affichage standard apparaît.

Tous les tachygraphes ont la possibilité de saisir manuellement des saisies supplémentaires. La procédure est parfois différente. Les manuels d'utilisation décrivent la marche à suivre spécifique aux différents appareils.

20. Description de l'impression papier

```

SIEMENS VDO
A u t o m o t i v e
↑ 26.01.2008 07:38 (UTC)
24hWT
o Marti
o Walter
o CH /10000000010416 0 0
26.10.2011
A WDF63981113063337
CH /VD318390
B SiemensVDO Automotive
AG
1381.0071000002
T Auto - Meter AG
T WCH /20000000022970 0 0
T 03.01.2007
25.01.2008 7
? 00:00 07:08 07h08
A CH /VD318390
35 255 km
x 07:08 07:14 00h06
o 07:14 07:22 00h28
x 07:42 07:54 00h12 oo
o 07:54 08:01 00h07 oo
h 08:01 08:32 00h31 oo
o 08:32 09:00 00h28 oo
x 09:00 09:18 00h18 oo
o 09:18 10:01 00h43 oo
x 10:01 11:05 01h04 oo
o 11:05 11:35 00h30 oo
h 11:35 12:51 01h16 oo *
o 12:51 13:42 00h51 oo
x 13:42 14:37 00h55 oo
o 14:37 15:08 00h31 oo
x 15:08 15:22 00h14 oo
o 15:22 15:36 00h14 oo
x 15:36 15:38 00h02 oo
o 15:38 15:46 00h08 oo
35 570 km; 315 km
h 15:46 00:00 08h14 *
Σ
* 07:08 CH
35 255 km
h 15:46 CH
35 570 km
o 04h00 315 km
x 02h51 00h00
h 10h01 ? 07h08
oo 08h04
!xΔ
>> 4 25.01.2008 15:45
( 1) 00h00
o WCH /10000000010416 0 0
!+ 1 25.01.2008 07:07
( 1) 00h00
!+ 1 24.01.2008 16:09
( 4) 14h58
!+ 1 24.01.2008 15:18
( 3) 00h00
!+ 1 24.01.2008 13:21
( 2) 01h56
B*
B
o

```

1. Date et heure de l'impression du rapport
2. Type d'impression
3. Identité du titulaire de la carte, numéro de carte et pays
4. Immatriculation du véhicule
5. Fabricant et No de série du tachygraphe
6. Date d'étalonnage
7. Date du dernier contrôle
8. Nombre de jours (utilisation de la carte)
9. ? Période d'activité inconnue
10. Emplacement de la carte et activités détaillées. Les pauses de plus d'1 heure sont marquées d'une étoile (*)
11. Activités saisies manuellement
12. Récapitulation du jour
13. Liste des 5 derniers événements et anomalies enregistrées, classées par type et date
14. Informations manuscrites

21. Téléchargement des données

Les données du tachygraphe digital doivent être conservées durant une période de 3 ans. De plus, les données de la carte de conducteur, de la carte d'entreprise et le tachygraphe doivent être téléchargées à intervalles régulières et sauvegardées sur un autre support de sauvegarde externe (PC). Les données doivent également être archivées en plus sur un second disque de sauvegarde.

Lors de la mise en service d'un nouveau véhicule, le tachygraphe doit être bloqué pour les autres entreprises à l'aide de la carte d'entreprise.

Les données du tachygraphe doivent être téléchargées au plus tard tous les 3 mois. Cela se fait à l'aide d'une clé de sauvegarde ou en connexion directe au PC. Dans le cas où la quantité de données dépasse les exigences légales, le temps de récupération desdites données en vue de leur lecture en sera prolongé.

Les cartes de conducteur doivent être lues toutes les semaines. Si le conducteur est absent durant une longue période, le délai peut se prolonger à 21 jours. La responsabilité de lecture pour la carte de conducteur incombe à l'employeur.

Les données doivent être régulièrement exploitées. Les dépassements OTR ainsi que les courses sans carte de conducteur, etc. doivent être analysés. L'engagement des chauffeurs pour d'autres employeurs est également visible.

Il est judicieux de montrer les évaluations au chauffeur afin de réduire au minimum les erreurs répétitives et inutiles sur le tachygraphe.

22. Résumé

Durée de conduite

Par jour	9 h
Prolongation 2 fois par semaine	max. 10 h
En une semaine	max. 56 h
En deux semaines	max. 90 h

Durée maximale de travail

En une semaine	60 h
En moyenne (26 semaines)	48 h

Pauses relatives à la conduite

Après 4½ h de conduite	min. 45 min
	divisible en 15 min, suivie de 30 min

Pauses relatives à la durée du travail

Après 6 h de travail	min. 30 min
Après 9 h de travail	min. 45 min

Repos journalier

Durée consécutive par période de 24h	min. 11 h
Raccourci, au max. 3 fois par semaine	min. 9 h

Repos hebdomadaire

Par semaine (au domicile)	min. 45 h
Chaque 2 ^e semaine, réduit (avec compensation)	min. 24 h

Liens utiles :

Réglementation OTR 1 :

www.admin.ch/ch/f/rs/c822_221.html

Association intercantonale OTR

www.arvag.ch

Code des obligations :

www.admin.ch/ch/f/rs/220

Office fédéral des routes :

www.astra.admin.ch



Les Routiers Suisses vous souhaitent bonne route

Secrétariat général :
Les Routiers Suisses
La Chocolatière 26
1026 Echandens
Tél. 021 / 706 20 00
Fax. 021 / 706 20 09

www.routiers.ch

© 8/2010/Edité par : Les Routiers Suisses, 1026 Echandens