



AIDE-MEMOIRE SUR LA DELIMITATION ENTRE LA LOI SUR LE TRAVAIL ET LES «ORDONNANCES SUR LES CHAUFFEURS» (OTR 1 ET OTR 2)

Version, avril 2025

Textes de lois déterminants:

- LTr: Loi fédérale du 13 mars 1964 sur le travail dans l'industrie, l'artisanat et le commerce (loi sur le travail), RS 822.11.
- OLT 1: Ordonnance 1 du 10 mai 2000 relative à la loi sur le travail, RS 822.111.
- OTR 1: Ordonnance du 19 juin 1995 sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules automobiles (Ordonnance sur les chauffeurs), RS 822.221.
- OTR 2: Ordonnance du 6 mai 1981 sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules légers affectés au transport de personnes et de voitures de tourisme lourdes, RS 822.222.
- LCR: Loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière, RS 741.01.
- OCR: Ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière, RS 741.11.

Champ d'application

La LTr s'applique en principe à toutes les entreprises. Le contenu de la LTr est impératif et ses dispositions constituent des normes minimales.

Certaines catégories d'employés sont toutefois, en raison de l'activité professionnelle qu'ils déploient, soumises aussi à d'autres dispositions légales. C'est le cas des conducteurs professionnels de véhicules. En effet, l'art. 56 LCR délègue au Conseil fédéral le soin de régler la durée de travail et de présence de cette catégorie d'employés et le Conseil fédéral a fait usage de sa compétence en édictant l'OTR 1 et l'OTR 2.

Ainsi, l'art. 71, let. a, LTr prévoit donc une réserve explicite concernant les dispositions particulières applicables aux conducteurs professionnels:

Art. 71, let. a, LTr: Sont en particulier réservées: la législation fédérale (...) sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules automobiles.

En résumé, il découle de ce qui précède que les dispositions de la LTr s'appliquent, à moins que l'OTR 1 ou l'OTR 2 ne prévoit un régime particulier dans le cadre de la délégation prévue par l'art. 56 LCR.

Depuis le 1.1.2012 le renvoi explicite suivant est intégré dans l'OTR 1 ainsi que dans l'OTR 2:

Art. 1, al. 2, OTR 1/ Les dispositions de la loi du 13 mars 1964 sur le travail, en particulier art. 1, al. 2, OTR 2: les dispositions relatives à la compensation du travail de nuit, sont réservées.

L'OTR 1 et l'OTR 2 règlent la durée du travail, de la conduite et du repos des conducteurs professionnels de véhicules automobiles, les obligations relatives aux dispositifs de contrôle ainsi que d'autres obligations des employeurs et des travailleurs. Dans la mesure où l'ordonnance ne contient pas de dispositions particulières, la loi sur le travail est applicable (art. 1, al. 2, OTR 1). Cela vaut en particulier pour les dispositions relatives à la protection de la santé (art. 6 ss. LTr), au travail de nuit (art. 17 ss. LTr), au travail du dimanche (art. 18 ss. LTr), ainsi que pour certaines dispositions relatives à la protection des jeunes (art. 29 ss. LTr), des femmes enceintes et des mères allaitantes (art. 35 ss. LTr) et des travailleurs ayant des responsabilités familiales (art. 36 LTr). Les dispositions relatives à l'exécution de la loi sur le travail (art. 40 ss. LTr), aux obligations des employeurs et des travailleurs (art. 45 ss. LTr) ainsi que les dispositions relatives aux mesures administratives et pénales (art. 50 ss. LTr) restent également applicables dans la mesure où l'activité relève de la LTr.

Afin de garantir une uniformité dans l'application des dispositions légales, les principes suivants doivent être respectés:

Dispositions sur le travail de nuit

Intervalle de la nuit (art. 10 et 16 LTr)

La LTr statue que l'intervalle de la nuit est de 23 h à 6 h. Cet intervalle diverge de l'intervalle de l'interdiction de circuler la nuit des véhicules motorisés lourds destinés au transport des marchandises selon l'art. 2, al. 2, LCR (22 h à 5 h).

D'après l'art. 10, al. 2, LTr, le début et la fin du travail de jour et du soir peuvent être fixés différemment entre 5 h et 24 h par l'entreprise. Pour ce faire, il faut l'accord des représentants des travailleurs dans l'entreprise ou, à défaut, de la majorité des travailleurs concernés. À cette condition, il est donc possible pour les entreprises de transport de fixer l'intervalle de la nuit par exemple entre 22 h et 5 h.

Durée du travail de nuit

D'après l'art. 17a, al.1, LTr, la durée quotidienne de travail de nuit ne doit pas durer plus de neuf heures; elle doit se situer dans un intervalle de dix heures, pauses incluses.

L'OTR 1 et l'OTR 2 règlent les heures de conduite et de travail admises ainsi que les pauses et les temps de repos pour les chauffeurs. L'art. 17a LTr ne s'applique pas à ces derniers.

Compensation pour le travail de nuit temporaire, régulier ou périodique

- Le travailleur qui travaille pendant moins de 25 nuits dans l'année (travail de nuit temporaire) a droit à une majoration de salaire d'au moins 25 % pour les heures de travail effectuées pendant l'intervalle de la nuit (art. 17b LTr et 31 OLT 1).
- Le travailleur qui travaille pendant 25 nuits ou plus dans l'année (travail de nuit régulier ou périodique) a droit à une compensation en temps équivalant à 10 % de la durée de ce travail (art. 17b LTr et 31 OLT 1).
- Ces règles s'appliquent également à tous les chauffeurs professionnels, qu'ils soient soumis ou non à l'OTR 1 ou à l'OTR 2.

Examen médical et conseils

L'examen médical et les conseils sont obligatoires pour les jeunes qui effectuent un travail de nuit régulier ou périodique, ainsi que pour les personnes qui effectuent un travail de nuit régulier ou périodique et qui, dans ce cadre, exercent des activités particulièrement pénibles ou dangereuses ou sont exposées à des situations pénibles ou dangereuses (art. 45, al. 1, OLT 1).

En principe, l'examen médical obligatoire selon l'art. 45 OLT 1 doit être répété tous les deux ans. Il peut toutefois être coordonné avec l'examen de contrôle de médecine du trafic selon l'art. 27 de l'ordonnance réglant l'admission à la circulation routière (OAC ; RS 741.51). Si cet examen tient compte des éléments déterminants pour l'aptitude au travail de nuit, l'intervalle entre les différents examens médicaux peut être prolongé d'un an au maximum (art. 45, al. 2, OLT 1).

Bien que ces examens puissent être regroupés, les résultats ne sont pas nécessairement les mêmes. Un travailleur peut être jugé apte au travail de nuit, mais inapte à la conduite de certains groupes de véhicules.

Preuve de l'octroi de la compensation en temps en cas de travail de nuit régulier ou périodique

La LTr prévoit que l'employeur doit pouvoir attester de l'octroi du supplément en temps (art. 73, al. 1, let. g, OLT 1). Il n'y a pas de prescriptions formelles à ce sujet. L'employeur doit seulement pouvoir prouver que les temps de compensation dus sur l'ensemble de l'année ont été octroyés au travailleur.

L'OTR 1 et l'OTR 2 prévoient que l'employeur s'assure constamment, à l'aide des moyens de contrôle disponibles, que les dispositions sur la durée du travail, de la conduite et du repos ont été respectées (art. 16, al. 1, OTR 1 et 21, al. 1, OTR 2).

L'employeur peut effectuer l'enregistrement du supplément en temps pour le travail de nuit dans le cadre de son évaluation de contrôle selon l'art. 16 OTR 1 ou 21 OTR 2, en répertoriant les heures effectuées dans l'intervalle de la nuit de manière distincte dans le registre de la durée du travail, de la conduite et du repos. Il est en outre tenu de tenir un décompte du supplément en temps distinct pour chaque travailleur.

De même, l'employeur de chauffeurs, qui ne sont soumis ni à l'OTR 1 ni à l'OTR 2, est tenu de documenter la compensation en temps pour le travail de nuit et de tenir un décompte du supplément en temps distinct pour chaque travailleur.

Courses à l'étranger

La réglementation concernant la compensation du travail de nuit s'applique aussi aux voyages à l'étranger.

Permis relatifs à la durée du travail

Tant la législation sur la circulation routière que la LTr prévoient une interdiction respective de conduire et de travailler la nuit, à laquelle on ne peut déroger que dans des cas justifiés.

Dans l'OCR (art. 91a OCR), la nécessité du transport et donc du travail de nuit est admise pour les transports exemptés de l'obligation d'obtenir une autorisation de travail de nuit. Une autorisation par le service des automobiles continue à être nécessaire pour d'autres transports (art. 92 OCR). Elle repose sur l'examen de la nécessité du transport. Un examen supplémentaire de la nécessité du travail de nuit et l'octroi d'une autorisation en vertu de la LTr sont donc superflus.

Aucune dérogation n'étant prévue dans l'ordonnance de l'DEFR concernant les dérogations à l'interdiction du travail de nuit et du dimanche pendant la formation professionnelle initiale (RS 822.115.4), les entreprises doivent obtenir une autorisation pour les jeunes qui suivent une formation dans le transport routier afin de pouvoir travailler entre 22 heures et 5 heures (art. 19, al. 1, OTR 1). L'autorité compétente pour délivrer cette autorisation est désignée par le canton (art. 23, al. 1, OTR 1). L'ordonnance sur les chauffeurs prévoit expressément que les dispositions de la loi sur le travail sont réservées, notamment celles relatives à la compensation du travail de nuit (art. 1, al. 2, OTR 1). En conséquence, les dispositions relatives à la compensation en temps (art. 17b, al. 2, LTr) et à l'examen médical et aux conseils obligatoires (art. 45 OLT 1) s'appliquent également aux personnes qui suivent une formation dans la profession de spécialiste du transport routier.

Cas spécial: travailleurs employés contre un salaire horaire pour travail auxiliaire et travail sur appel

L'employeur doit octroyer le supplément en temps de 10 % pour le travail de nuit régulier ou périodique, non seulement aux travailleurs employés contre un salaire mensuel, mais également à ceux employés contre un salaire horaire. Comme l'art. 22 LTr interdit l'indemnisation du temps de repos de compensation par des prestations financières, un temps de repos compensatoire payé doit impérativement être accordé.

Conducteurs à titre accessoire

Les conducteurs dont l'activité professionnelle n'est que partiellement soumise à l'OTR 1 ou à l'OTR 2 (conducteurs à titre accessoire) ne doivent pas dépasser les limites fixées par ces ordonnances dans l'ensemble de leur activité professionnelle (art. 20, al. 1, OTR 1 et art. 27, al. 1, OTR 2).

L'employeur qui engage des conducteurs à titre accessoire doit s'assurer que durant toute leur activité professionnelle, principale et accessoire, ils ne dépassent pas les limites fixées par l'ordonnance (art. 20, al. 2, OTR 1 et art. 27, al. 2, OTR 2).

Exemple: dans le cadre de la même entreprise, un chauffeur conduit pour 80 % de son activité une camionnette de 3,5 t (activité en principe soumise à la LTr) et, le reste du temps, un camion de plus de 3,5 t. En vertu de l'art. 20, al. 1, OTR 1, les limites prévues dans l'OTR 1 devront être respectées pour l'ensemble de son activité. Cela est également valable si, dans le cadre d'un emploi à temps partiel auprès d'une entreprise, le chauffeur conduit une camionnette de 3,5 t et, dans le cadre d'un autre emploi à temps partiel auprès d'une autre entreprise, il conduit un camion.

Pour les conducteurs engagés à titre accessoire et qui, en dehors de cette occupation, n'exercent pas une autre activité lucrative en qualité de salariés, tels les agriculteurs, les étudiants et les ménagères, l'autorité d'exécution de l'OTR 1 ou de l'OTR 2, fixe un nombre d'heures comme base de la durée du travail dans la mesure où l'activité qu'ils exercent à titre principal l'exige (art. 20, al. 3, OTR 1 et art. 27, al. 3, OTR 2).

Coordination entre les différentes autorités cantonales de contrôle

Les chauffeurs sont soumis soit à l'OTR 1, soit à l'OTR 2. S'agissant de la compensation du temps de travail de nuit, ils sont soumis à la LTr.

Les autorités d'exécution de l'OTR 1 et de l'OTR 2 ont le mandat légal de contrôler la bonne application de ces deux ordonnances (art. 23, al. 1, OTR 1 et art. 31, al. 1, OTR 2); le

contrôle du respect de la LTr et de ses ordonnances ne leur incombe en principe pas, car il est du ressort d'autres autorités cantonales (cf. art. 41 LTr). Il est cependant concevable que le canton transfère l'exécution de ces diverses réglementations à une seule autorité.

Si différentes autorités sont compétentes pour l'exécution, elles peuvent être amenées à devoir contrôler la même entreprise, si celle-ci emploie des chauffeurs la nuit.

Dans ce genre de situation, nous recommandons aux autorités concernées de procéder à des contrôles communs en entreprise. Une telle collaboration aura comme avantage de gagner en efficacité et transparence vis-à-vis de l'entreprise contrôlée.

Si de tels contrôles communs ne peuvent pas être envisagés, nous invitons les autorités d'exécution à développer, en respectant le cadre légal, la collaboration et l'échange d'informations sur les contrôles prévus ou déjà effectués et à se communiquer d'éventuelles observations générales.

Contact

SECO | Conditions de travail –
Protection de la santé au travail

info.ab@seco.admin.ch | www.seco.admin.ch

Office fédéral des routes OFROU

info@astra.admin.ch | www.astra.admin.ch