



Guide d'accompagnement des entreprises

Élargissement du champ d'application de la réglementation sociale européenne aux Véhicules Utilitaires Légers VUL de plus de 2,5t circulant à l'international.

Obligation d'équipement en Tachygraphe

FÉVRIER 2026

Comité de rédaction :

Hélène QUÉVREMONT - Directrice aux Affaires Techniques - OTRE

Caroline AUGÉ - Secrétaire Générale OTRE Pays de l'Adour

Laure CHICOUÈNE-BRUNELLE & Eddy MALONGA - Service communication de l'OTRE



SOMMAIRE

PARTIE I

3

Application de la RSE et du tachygraphe aux VUL de plus de 2,5 tonnes circulant à l'international au 1^{er} juillet 2026

1. Contexte et objectifs de la réforme
2. Champ d'application de la réglementation
3. Rappel sur la réglementation sociale nationale (RSN)
4. Obligations liées à l'application de la RSE aux VUL > 2,5 t
5. Articulation entre la RSN et la RSE
6. Cas des activités mixtes (nationales et internationales)
7. Enjeux et points de vigilance

PARTIE II

7

Règlementation Sociale Européenne – RSE
Temps de conduite et Temps de repos

1. Les conducteurs concernés
2. Durée maximale de conduite continue
3. La limite maximale de conduite journalière
4. La limite maximale de conduite hebdomadaire
5. La limite maximale de conduite sur deux semaines consécutives
6. Les durées minimales de repos (véhicules de plus de 2,5 t)

PARTIE III

11

Tachygraphe Numérique

1. Les opérations à effectuer à la prise et fin de service
2. Pour résumer les dispositions principales
3. Les différents pictogrammes

PARTIE I

Application de la RSE et du tachygraphe aux VUL de plus de 2,5 tonnes circulant à l'international au 1^{er} juillet 2026

A compter du 1^{er} juillet 2026, le cadre réglementaire applicable aux véhicules utilitaires légers (VUL) de plus de 2,5 tonnes de masse maximale autorisée (MMA) circulant à l'international évolue pour intégrer l'extension de la réglementation sociale européenne (RSE) et l'utilisation du chronotachygraphe.

Ce guide accompagne les entreprises dans la mise en œuvre de cette nouvelle disposition. Il vise également à clarifier les règles applicables, les obligations pour les entreprises et les conducteurs, ainsi que l'articulation entre la réglementation sociale nationale (RSN) et la RSE dans les situations d'activités mixtes.

1. Contexte et objectifs de la réforme

Cette évolution s'inscrit dans le cadre du « paquet mobilité » adopté au niveau de l'Union européenne. Elle poursuit plusieurs objectifs majeurs :

- Lutter plus efficacement contre la concurrence déloyale dans le transport routier de marchandises ;
- Améliorer les conditions de travail des conducteurs ;
- Préserver la sécurité routière ;
- Renforcer l'efficacité des contrôles du respect des règles sociales, du cabotage et du détachement.

La mesure repose sur une modification du règlement (UE) n° 561 / 2006 par le règlement (UE) 2020 / 1054 du 15 juillet 2020. **Cette modification est d'application directe dans tous les pays membres.**

2. Champ d'application de la réglementation

Situation antérieure

Jusqu'au 30 juin 2026, les VUL de moins de 3,5 tonnes, quelle que soit la nature de l'opération (nationale ou internationale), relèvent de la réglementation sociale nationale prévue par le code des transports. Le suivi des temps de travail est assuré via le livret individuel de contrôle (LIC) ou l'outil dématérialisé MOBILIC.

À compter du 1er juillet 2026

La situation évolue pour les **VUL de plus de 2,5 tonnes** de MMA (masse maximale autorisée : véhicule isolé ou tractant une remorque) effectuant du **transport international ou de cabotage** :

- Pour les opérations de transport nationales : application de la réglementation sociale nationale – RSN (code des transports), avec un suivi par LIC ou MOBILIC ;
- Pour les opérations de transport international ou de cabotage : application de la réglementation sociale européenne – RSE, avec un suivi par tachygraphe.

3. Rappel sur la réglementation sociale nationale (RSN)

En parallèle de la RSE, le droit français comporte une réglementation spécifique relative à la durée du travail des conducteurs du transport public routier : articles L. 3312-1 à L. 3312-9 du code des transports et articles R. 3312-1 à D. 3312-65.

Ces dispositions s'appliquent tant aux poids lourds qu'aux véhicules légers, avec certaines adaptations selon le type de véhicule. Elles intègrent pour partie les exigences de la directive 2002/15/CE du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des travailleurs mobiles du transport routier (par exemple, limitation du travail de nuit ou du temps de travail ininterrompu).

4. Obligations liées à l'application de la RSE aux VUL > 2,5 t

À compter du 1er juillet 2026, les conducteurs de VUL concernés par la RSE devront respecter un ensemble d'obligations nouvelles.

Équipement et matériel

- Les VUL devront être équipés d'un tachygraphe conforme à la réglementation européenne (version Gen2V2), intégrant notamment la géolocalisation authentifiée OSNMA, la communication à distance et l'enregistrement de 56 jours d'activité. Des adaptateurs pour les capteurs de mouvement peuvent être nécessaires à l'équipement.
- Les conducteurs et les entreprises devront disposer de cartes tachygraphes (carte conducteur, carte entreprise), à commander sur Hub Pro Transport.

Gestion et conservation des données

- Les données du tachygraphe devront être téléchargées au maximum tous les 90 jours, et celles de la carte « conducteur » tous les 28 jours.
- Les entreprises devront conserver ces données pendant au moins un an et être en mesure de les fournir sous un format exploitable en cas de contrôle en entreprise.
- En cas de contrôle routier, le conducteur devra pouvoir présenter les données relatives aux 56 derniers jours.

Formation des conducteurs

Les entreprises devront s'assurer que les conducteurs sont formés à l'utilisation correcte du tachygraphe et aux règles de la RSE et elles devront s'assurer de la bonne utilisation de tachygraphe. La formation peut être interne ou externe, il n'y a pas de certificat à fournir mais en cas de problème, l'entreprise doit pouvoir montrer que le conducteur était formé. &

Les organismes de formation (AFTRAL et PROMOTRANS) proposent des modules spécifiques.

Pour plus d'information, nous vous invitons à vous rapprocher de votre délégation régionale OTRE : [Nous contacter - Nos implantations régionales](#)

Consulter l'offre Promotrans : [Programme RSE VUL](#) & [Programme tachygraphe](#)

Consulter l'offre Aftral : [Module RSE + Tachygraphe](#), [Module d'utilisation du tachygraphe numérique](#) & [Module RSE](#)

5. Articulation entre la RSN et la RSE

Principe général

Lorsque la Réglementation Sociale Nationale - RSN et la Réglementation Sociale Européenne – RSE sont susceptibles de s'appliquer toutes les deux, la norme européenne (règlement 561/2006) prime sur les dispositions nationales, conformément à l'article L. 3313-1 du code des transports.

Outils de suivi et de contrôle

Afin d'éviter l'utilisation simultanée de plusieurs outils, une modification du code des transports permettra aux entreprises de choisir librement un outil unique pour le suivi du temps de travail des conducteurs non soumis en permanence à la RSE :

- Soit le LIC ou MOBILIC ;
- Soit le tachygraphe, y compris pour des activités exclusivement nationales.

Le dispositif de contrôle du tachygraphe sera adapté afin de permettre la lecture des seuils issus du code des transports par les agents de contrôle.

6. Cas des activités mixtes (nationales et internationales)

Les situations dans lesquelles un conducteur alterne des opérations nationales et internationales, peuvent être complexes, en raison des écarts entre la RSN et la RSE.

Principe de cumul

L'ensemble des temps de conduite, de travail, de pause et de repos doit être cumulé, indépendamment de la nature nationale ou internationale des opérations.

Pour les opérations internationales : la RSE s'applique, y compris pour la portion de trajet effectuée en France.

Exemples d'articulation	RSE (Règlement 561 /2006)	RSN (Code des transports/ code du travail/ dir. 2002/ 15)
Seuils quotidiens	Durée maximale de conduite continue : 4h30	Durée maximale de travail ininterrompu : 6h
	Durée maximale de conduite journalière : 9h (prolongeable à 10h deux fois par semaine)	Durée maximale de travail quotidien : 12h
	Repos quotidien : 11h ou 9h au max 3 fois par sem, dans chaque période de 24h suivant le temps de repos	Repos quotidien : 10h sur toute période de 24h précédant un temps de travail (code des transports)
Seuils hebdomadaires	Durée maximale de conduite sur une semaine isolée : 56h	Durée maximale de travail sur une semaine isolée : 48h à 56h, selon le type d'activité

Exemples d'activités mixtes :

- **Succession d'activités nationales puis internationales sur une même semaine :**
 - ◇ Les seuils journaliers nationaux s'appliquent aux journées consacrées aux opérations nationales ;
 - ◇ Les seuils journaliers de la RSE s'appliquent aux journées internationales ;
 - ◇ Les seuils hebdomadaires de la RSE (par exemple, durée maximale de conduite) s'appliquent à l'ensemble de la semaine.
- **Activités nationales et internationales au cours d'une même journée :**
 - ◇ Les règles nationales s'appliquent aux opérations nationales ;
 - ◇ La RSE s'applique aux opérations internationales et pour les seuils journaliers globaux.
- **Opérations nationales réalisées après une opération internationale :**
 - ◇ Les opérations nationales s'inscrivent dans le cycle de travail global du conducteur ;
 - ◇ Certains seuils de la RSE continuent de s'appliquer au-delà de la seule période internationale (par exemple les seuils hebdomadaires) et priment sur le droit national.

Les opérations nationales réalisées en dehors des périodes impactées par la RSE restent exclusivement soumises au code des transports.

A noter : la DGTIM devrait prochainement mettre à disposition une FAQ accessible en ligne au gré des situations spécifiques qui pourraient se présenter.

7. Enjeux et points de vigilance

Cette évolution réglementaire implique des changements pour les entreprises de transport utilisant des VUL de plus de 2,5 tonnes à l'international :

- Une anticipation des équipements en tachygraphes et cartes tachy conducteur et entreprise ;
- Une formation à la RSE et à l'utilisation du tachygraphe des conducteurs ;
- Une attention particulière à la gestion des activités mixtes.

Des échanges réguliers vont se poursuivre afin de sécuriser la mise en œuvre de cette réforme et d'en assurer une application harmonisée.

PARTIE II

Règlementation Sociale Européenne – RSE Temps de conduite et Temps de repos

1. Les conducteurs concernés

La réglementation des temps de conduite et de repos s'applique à tous les conducteurs, qu'ils soient salariés ou entrepreneurs indépendants, qu'ils conduisent à titre habituel ou occasionnel, dans une entreprise de transport public (ou assimilée) ou dans une entreprise effectuant des transports pour propre compte.

Par conducteur, il faut entendre toute personne conduisant le véhicule même pendant une courte période, ou se trouvant à bord pour le conduire le cas échéant dans l'hypothèse de double équipage (Règlement CE no 561/2006, art. 4, c).

Exemptions de certains transports au plan national en transport routier de marchandises :

En France, le Code des transports fournit la liste des transports intérieurs concernés par ces dérogations (Code des transports, art. R. 3313-2 à R. 3313-4).

2. Durée maximale de conduite continue

Le temps de conduite ne doit pas dépasser 4h30.

À l'expiration d'une période de 4h30 de conduite continue, le conducteur doit respecter une pause ininterrompue d'au moins 45 minutes, à moins qu'il n'entame une période de repos.

La durée de conduite ne comprend que les temps de conduite au sens strict, c'est-à-dire ceux passés par un conducteur au volant d'un véhicule.

Dès lors, ne sont donc pas pris en compte pour le calcul de cette durée :

- Le temps passé par le second conducteur au repos sur le siège ou sur la couchette lorsque le véhicule est en marche (cas du double équipage) ;
- Les temps de travail autres que la conduite (par ex. opérations de chargement, de déchargement, établissement des documents de transport, entretien du véhicule, etc.), se situant avant ou après une période de conduite.

La pause de 45 minutes peut être fractionnée en deux pauses, la première étant d'au moins 15 minutes, la deuxième d'au moins 30 minutes, réparties au cours de la période de conduite de 4h30.

3. La limite maximale de conduite journalière

On entend par période de conduite journalière, la durée totale de conduite comprise entre deux repos journaliers ou entre un repos journalier et un repos hebdomadaire.

La durée maximale de conduite journalière est limitée à 9 heures et peut être portée à 10 heures, deux fois par semaine.

Elle correspond à l'addition de toutes les périodes de conduite à l'exclusion de toute autre activité.

4. La limite maximale de conduite hebdomadaire

La durée maximale de conduite hebdomadaire est arrêtée à 56 heures (Règlement. CE no 561/2006, art. 6. 2).

La période de repos hebdomadaire peut être reportée à la fin du sixième jour si la durée totale de conduite au cours des six jours ne dépasse pas le maximum correspondant à six périodes de conduite journalière.

5. La limite maximale de conduite sur deux semaines consécutives

La durée maximale de conduite pour deux semaines consécutives est fixée à 90 heures.

6. Les durées minimales de repos (véhicules de plus de 2,5 t)

Le repos est défini comme « toute période ininterrompue pendant laquelle le conducteur peut librement disposer de son temps ».

6.1 Le repos journalier

Ce temps peut être un « temps de repos journalier normal » ou un « temps de repos fractionné » ou un « temps de repos journalier réduit ».

Un temps de repos journalier normal correspond à toute période de repos d'au moins 11 heures.

Un temps de repos fractionné : 12H minimum.

Le repos quotidien peut être coupé en deux phases : 3 heures ininterrompues pour la première phase et 9 heures ininterrompues pour la seconde.

6.2 Le repos journalier réduit

Le repos journalier réduit correspond à toute période de repos d'au moins 9 heures mais inférieure à 11 heures.

La prise de repos journaliers réduits est limitée à trois fois par semaine (comprise ici comme l'intervalle entre deux temps de repos hebdomadaires).

6.3 Le repos hebdomadaire

Le temps de repos hebdomadaire est défini comme une période hebdomadaire pendant laquelle un conducteur peut disposer librement de son temps, et qui peut être :

- Un « temps de repos hebdomadaire normal » (toutes périodes de repos d'au moins 45 heures)
- Ou
- Un « temps de repos hebdomadaire réduit » (toutes périodes de repos de moins de 45 heures mais de plus de 24 heures consécutives).

Il est interdit à tout conducteur routier de prendre à bord d'un véhicule le repos hebdomadaire normal, et « tout employeur veille à ce que l'organisation du travail des conducteurs routiers soit conforme aux dispositions relatives au droit au repos hebdomadaire normal ».

Au cours de deux semaines consécutives, un conducteur prend au moins :

- Deux temps de repos hebdomadaires normaux (donc de 45 heures au moins), ou ;
- Un temps de repos hebdomadaire normal et un temps de repos hebdomadaire réduit d'au moins 24 heures.

Un temps de repos hebdomadaire commence au plus tard à la fin de six périodes de 24 heures à compter du temps de repos hebdomadaire précédent.

Chevauchement du repos hebdomadaire sur deux semaines :

Avec la prise en compte de la notion de « semaine civile », un repos hebdomadaire peut se trouver réparti à cheval sur la fin d'une semaine (dimanche) et le début de la semaine suivante (lundi).

Dans ce cas, le repos hebdomadaire peut être rattaché à l'une ou l'autre des semaines concernées.

6.4 Temps de repos hebdomadaire réduit

Chaque réduction doit être compensée par un temps de repos équivalent « pris en bloc », c'est-à-dire non fractionnable, avant la fin de la troisième semaine suivant la semaine concernée. Le temps de repos ainsi reporté doit être rattaché à un autre repos d'au moins 9 heures.

Ce repos hebdomadaire réduit peut être pris dans le véhicule dès lors qu'il intervient loin du point d'attache, à la double condition que celui-ci soit équipé d'une couchette et qu'il soit à l'arrêt.

Temps de repos hebdomadaire du conducteur effectuant un transport international

Depuis le 20 août 2020, tout conducteur effectuant un transport international de marchandises en dehors de l'État membre d'établissement peut prendre deux temps de repos hebdomadaires réduits consécutifs, à condition de prendre, au cours de quatre semaines consécutives, au moins quatre temps de repos hebdomadaires, dont au moins deux sont des temps de repos hebdomadaires normaux (Règlement. Cons. CE no 561/2006, art. 8.6, ter, créé par Règl. UE no 2020/1054, art. 1).

Lorsque deux temps de repos hebdomadaires réduits ont été pris de façon consécutive, le temps de repos hebdomadaire suivant est précédé d'un temps de repos en compensation de ces deux temps de repos hebdomadaires réduits.

Et l'entreprise de transport doit organiser le travail du conducteur routier afin que celui-ci soit en mesure de rentrer avant le début du temps de repos hebdomadaire normal de plus de quarante-cinq heures pris en compensation.

Le conducteur est considéré comme effectuant un transport international « lorsqu'il commence les deux temps de repos hebdomadaires réduits consécutifs en dehors de l'État membre d'établissement de l'employeur et en dehors du pays de son lieu de résidence » (Règlement. CE no 561/2006, art. 8.6, b, mod. par Règl. UE no 2020/1054, art. 1).

Sous réserve de ne pas compromettre la sécurité routière, un conducteur peut déroger à ces normes et donc réduire ses temps de repos afin d'atteindre un point d'arrêt approprié en vue d'assurer la sécurité des personnes, du véhicule ou de son chargement.

Le règlement 2020/1054 permet à un conducteur de déroger au maxima des temps de conduite en dépassant les durées de conduite journalière et hebdomadaire de 1 heure au maximum pour prendre un temps de repos hebdomadaire (ou 2 heures au plus à condition d'avoir observé une pause ininterrompue de 30 minutes immédiatement avant la conduite supplémentaire pour un temps de repos hebdomadaire normal) afin d'atteindre ou de rejoindre le centre opérationnel de l'employeur ou son lieu de résidence pour autant que cela ne compromette pas la sécurité routière.

PARTIE III

TACHYGRAPHE NUMERIQUE

1. Les opérations à effectuer à la prise et fin de service

Le conducteur doit insérer sa carte dans le boîtier et sélectionner dans l'appareil le symbole du pays où il débute sa période de travail journalière.

En fin de service, le conducteur doit se positionner en repos et enregistrer le symbole du pays. La carte « conducteur » doit être retirée en fin de service.

1.1 Stockage des données

L'appareil recense non seulement les identités, activités et statut de conduite de l'équipage (conducteur, convoyeur), mais aussi les anomalies de fonctionnement et pannes, ainsi que la distance parcourue et la vitesse sur les dernières vingt-quatre heures.

1.2 Visualisation

L'appareil affiche diverses données, telles que

- Le temps de conduite continue et de pause cumulée du conducteur,
- Le cas échéant, le temps de conduite cumulé pour la semaine précédente et la semaine en cours.

Il énonce par ailleurs les dysfonctionnements constatés (de l'insertion d'une carte non valable à l'excès de vitesse) et sert d'avertisseur en matière de dépassement de temps de conduite continue (**affichage d'un avertissement 15 minutes avant et au moment même de survenance du dépassement**).

1.3 Sélection des données

L'unité embarquée doit également permettre la saisie manuelle de données par le conducteur, notamment le lieu de début ou de fin des périodes journalières de travail ou la sélection des activités autres que la conduite.

2. Pour résumer les dispositions principales

Les dispositions principales réglementation européenne : Règlement (CE) n° 561/2006

1. Temps de conduite journalier interrompu	Max. 4h30
2. Temps de conduite journalier	Max. 9h (en tenant compte du point 1 : max. ininterrompu) ! exception 2x/semaine max. 10h
3. Temps de pause	Min. 45' (en 1x ou 15'+30')
4. Temps de conduite hebdomadaire	Max. 56h
5. Temps de conduite hebdomadaire 2 semaines consécutives	Max. 90h (donc si semaine 1 = 56h alors semaine 2 = 34h)
6. Nombre de jours de conduite consécutifs après lequel un repos hebdomadaire est obligatoire	6 jours

Rappel : depuis le 31 décembre 2024, la période de contrôle des données s'effectue sur les 56 derniers jours.

3. Les différents pictogrammes

Mode de fonctionnement / personnes		÷	Alimentation électrique
    	Entreprise	                  	
	Contrôleur		
	Chauffeur		
	Atelier / Poste d'essai		
	Constructeur		
Activités du chauffeur			
     	Disponibilité		
	Conduite		
	Repos		
	Travail		
	Pause		
	Inconnu		
Appareil / fonctions			
         	Logement de la carte 1		
	Logement de la carte 2		
	Carte tachygraphique		
	Horloge		
	Imprimante / impression		
	Entrée		
	Affichage		
	Mémoire externe		
	Capteur		
	Véhicule / Unité embarquée sur le véhicule (UEV)		