



EN ROUTE À VOS CÔTÉS

VERSION 6 : 08/2026

TEMPS DE CONDUITE ET DE REPOS & UTILISATION DU TACHYGRAPHE MISE À JOUR CONSOLIDÉE



PAIEMENT DES PARKINGS

Avec votre badge de télépéage :

- Payez les parkings sécurisés pour poids lourds en France et en Espagne.
- Réservez et payez les places de parkings sécurisés sur l'application Trucks'nB.



Quels avantages pour vous ?

- une seule facture comprenant le péage et le paiement des parkings
- une traçabilité de vos paiements
- la diminution du temps de traitement de votre comptabilité
- la possibilité d'offrir aux chauffeurs de dormir sereinement
- des marchandises et le carburant sécurisés



04. LES TEMPS DE CONDUITE ET DE REPOS : LE RÈGLEMENT 561/2006

23. L'APPAREIL DE CONTRÔLE TACHYGRAPHE : LE RÈGLEMENT 165/2014

UNION PROFESSIONNELLE DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE

UNION PROFESSIONNELLE RECONNUE N°5451

Z.I. HAUTS-SARTS
RUE DE L'ABBAYE 138 - 4040 HERSTAL
TÉL : 04 36 1 40 90

AVENUE DU PORT 104-106 - 1000 BRUXELLES
TÉL : 02 420 54 56

ENGELSE WANDELING 2 BUS K076 - 8500 COURTRAI
TÉL : 056 60 17 38

DUBLINSTRAT 35 BUS 014 - 9000 GAND
TÉL : 09 218 17 70

INFO@UPTR.BE - WWW.UPTR.BE



INTRODUCTION

Les principes les plus fondamentaux de la réglementation européenne en matière de temps de conduite et de repos remontent à 1985 (avec les deux Règlements 3820/85 et 3821/85).

Les objectifs visés sont l'amélioration de la sécurité routière et des conditions de travail des chauffeurs routiers, ainsi qu'une harmonisation des conditions de concurrence.

Le tachygraphe est l'instrument de mesure et de contrôle du respect de la réglementation. En 2002, la Directive 2002/15 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier a complexifié la lisibilité de la réglementation.

Pour les entreprises professionnelles de transport belges (qui relèvent de la sous-commission paritaire 140.03), les principes européens de la Directive 2002/15 ont été transposés dans la convention collective de travail du 27 janvier 2005) qui fixe les conditions salariales et de travail du personnel roulant dans les entreprises de transport et de logistique pour compte de tiers. Cette dernière a entretemps été remplacée par la CCT du 17 novembre 2022 relative au rattachement des salaires du personnel roulant à la classification des fonctions.

En 2006, une série de modifications ont été apportées par le Règlement 561/2006 (qui a abrogé et remplacé le Règlement 3820/85 sur les temps de conduite et de repos et modifié le Règlement 3821/85 sur l'appareil de contrôle tachygraphe). En 2014, le Règlement 165/2014 a abrogé et remplacé le Règlement 3821/85 sur l'appareil de contrôle tachygraphe et apporté quelques modifications au champ d'application du Règlement 561/2006.

En 2020, le volet 'temps de conduite et de repos' du Paquet Mobilité a apporté les dernières modifications aux Règlements 561/2006 et 165/2014. Ces modifications figurent dans le Règlement 2020/1054, publié au Journal Officiel du 31/07/2020. Elles sont entrées en vigueur le 20/08/2020. Elles touchent notamment au champ d'application de la réglementation, au double équipage, mais aussi et surtout au repos hebdomadaire des chauffeurs routiers internationaux.

Le Paquet Mobilité introduit par ailleurs la seconde génération du tachygraphe intelligent dont les nouveaux véhicules de plus de 3,5 tonnes sont équipés depuis août 2023. Pour les véhicules affectés aux transports internationaux, un principe de 'retrofit' a été introduit, imposant l'installation du tachygraphe intelligent v.2.0 entre 2024 et 2025.

Enfin, en juillet 2026, ce sont les camionnettes de plus de 2,5 tonnes de MMA qui devront être équipées d'un tachygraphe v.2.0 lorsqu'elles sont actives à l'international.

La présente contribution a pour vocation de synthétiser et de vulgariser les principes qui régissent les temps de conduite et de repos ainsi que l'utilisation du tachygraphe digital par les chauffeurs professionnels de camions et les transporteurs indépendants.

**Ronald Tiebout, Conseiller juridique.
Michaël Reul, Secrétaire Général.**

LES TEMPS DE CONDUITE ET DE REPOS :

LE RÈGLEMENT 561/2006

Le Règlement 561/2006 du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route tel que modifié par le Règlement 2020/1054 du 15/07/2020 abroge le règlement n° 3820/85.

Il se donne pour objectif de fixer les règles relatives aux durées de conduite, aux pauses et aux temps de repos qui doivent être observés par les conducteurs assurant le transport de marchandises par route afin d'harmoniser les conditions de concurrence entre les modes de transport terrestre, en particulier en ce qui concerne le secteur routier, et d'améliorer les conditions de travail et la sécurité routière.

1. CHAMP D'APPLICATION

A. VÉHICULES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES CONCERNÉS

Le Règlement 561/2006 précise à quels types de véhicules de transport routier de marchandises s'applique la réglementation relative au temps de conduite et de repos, à savoir : les véhicules (y compris des véhicules à remorque ou à semi-remorque) dont la masse maximale autorisée dépasse 3,5 tonnes.

Les camions grues ainsi que les véhicules équipés d'une pompe à béton ou d'une plateforme élévatrice ne sont pas considérés comme étant destinés au transport de marchandises. Ils tombent donc hors du champ d'application de la réglementation.

Nouveauté extrêmement importante : le Règlement prévoit l'extension de son champ d'application, à partir du 1er juillet 2026, au transport routier de marchandises dans le cadre d'opérations de transport international ou de cabotage par des véhicules (y compris des véhicules à remorque ou à semi-remorque), dont la masse maximale autorisée dépasse 2,5 tonnes.

S'agissant d'une réglementation européenne, le Règlement 561/2006 s'applique quel que soit le pays d'immatriculation du véhicule, aux transports routiers effectués dans l'Union européenne ainsi qu'entre les pays de l'UE, la Suisse et les pays parties à l'accord sur l'Espace économique européen.

Depuis le 31 janvier 2020, le Royaume-Uni ne fait plus partie ni de l'Union européenne, ni de l'Espace économique européen. En vertu de l'accord de commerce et de coopération conclu entre l'UE et le Royaume-Uni, les règles relatives aux temps de conduite et de repos, ainsi qu'à l'utilisation du tachygraphe, restent cependant d'application sur le territoire du Royaume-Uni.

B. TRANSPORTS COMMERCIAUX : COMPTE PROPRE ET COMPTE DE TIERS.

Le champ d'application de la réglementation relative aux temps de conduite et de repos est très large.

Sont ainsi concernés : toute personne physique ou morale, toute association ou tout groupe de personnes sans personnalité juridique, à but lucratif ou non, ou tout organisme public doté de la personnalité juridique ou dépendant d'une autorité dotée de la personnalité juridique qui effectue des transports par route, **pour compte d'autrui ou pour compte propre**.

Seuls sont exclus de son champ d'application les transports à des fins non commerciales. Ces derniers sont strictement définis comme : tout transport par route, autre que le transport pour compte d'autrui ou pour compte propre, pour lequel aucune rémunération directe ou indirecte n'est perçue et qui ne produit aucun revenu direct ou indirect pour le conducteur du véhicule ou pour d'autres personnes et qui ne présente aucun lien avec une activité professionnelle ou commerciale.

C. DÉPLACEMENTS RÉALISÉS SUR LE RÉSEAU ROUTIER OUVERT AU PUBLIC

Le Règlement 561/2006 est applicable à tout déplacement effectué, **en totalité ou en partie et à vide ou en charge sur le réseau routier ouvert au public**, par un véhicule utilisé pour le transport de marchandises.

Les déplacements réalisés exclusivement sur un terrain industriel privé ne tombent dès lors pas dans le champ d'application du Règlement, puisque ces déplacements se déroulent normalement en dehors d'une voie accessible au public.

Lorsque, durant ses tâches quotidiennes, un conducteur ne conduit aucunement son véhicule sur une voie accessible au public, il n'est par conséquent pas obligé d'enregistrer ses activités (temps de conduite, temps de travail, ...), car il s'agit d'un transport exempté. Par contre, les déplacements qui sont réalisés en alternance sur un terrain industriel privé et sur la voie publique, tombent sous le coup de la réglementation.

Pour les déplacements réalisés exclusivement sur un terrain privé non ouvert au public, il est préconisé de configurer le tachygraphe digital dans la fonction OUT (of scope). Par l'activation de cette fonction OUT (of scope), la durée de ce déplacement perd la connotation temps de conduite et ce temps est requalifié de « temps de conduite » à « temps consacré à d'autres activités »

Les données relatives à la durée et à la distance de chaque déplacement effectué par le véhicule sont néanmoins enregistrées et conservées par le tachygraphe digital. Ces données ne sont pas allouées à une personne, parce que la carte de conducteur ne doit pas, en principe, être obligatoirement introduite.

Cette situation donne lieu à une grande insécurité juridique dans le chef du conducteur suivant d'un même véhicule, parce que ces données relatives au déplacement sur une voie non accessible au public ne pourront jamais lors d'un contrôle routier être mises en concordance avec l'un ou l'autre enregistrement sur une carte de conducteur de l'un ou l'autre conducteur.

Dans les situations où le conducteur d'un véhicule circule à la fois sur le site d'un terrain privé ainsi que sur la voie publique, l'ensemble des trajets relève du champ d'application de la réglementation. L'intégralité des trajets doit donc être correctement enregistrée dans le tachygraphe.





D. EXCLUSIONS ET EXCEPTIONS EUROPÉENNES

Le Règlement 561/2006 précise que ses dispositions ne sont pas d'application aux transports routiers effectués par des :

- Véhicules ou combinaisons de véhicules d'une masse maximale autorisée **ne dépassant pas 7,5 tonnes** utilisés pour :
 - a. le transport de matériel, d'équipement ou de machines destinés au conducteur dans l'exercice de ses fonctions ; ou
 - b. le transport de marchandises fabriquées de manière artisanale, uniquement dans un rayon de 100 kilomètres autour du lieu d'établissement de l'entreprise de transport et à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur et que le transport ne soit pas effectué pour le compte d'autrui.
- Véhicules dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 40 km à l'heure.
- Véhicules appartenant aux services de l'armée, aux services de la protection civile, aux pompiers et aux forces responsables du maintien de l'ordre public, ou loués sans chauffeur par ceux-ci, lorsque le transport relève de la fonction propre confiée à ces services et s'effectue sous leur contrôle.
- Véhicules, y compris ceux utilisés pour le transport non commercial d'aide humanitaire, utilisés dans des cas d'urgence ou des missions de sauvetage.
- Véhicules spécialisés affectés à des missions médicales.
- Véhicules spécialisés de dépannage opérant dans un rayon de 100 km de leur point d'attache.
- Véhicules subissant des essais sur route à des fins d'amélioration technique, de réparation ou d'entretien et véhicules neufs ou transformés non encore mis en service.
- Véhicules ou ensemble de véhicules d'une masse maximale autorisée ne dépassant pas 7,5 tonnes utilisés pour le transport de marchandises à des fins non commerciales.
- Véhicules, y compris des véhicules à remorque ou à semi-remorque, dont la masse maximale autorisée dépasse 2,5 tonnes mais n'excède pas 3,5 tonnes, utilisés pour le transport de marchandises, lorsque le transport n'est pas effectué pour le compte d'autrui, mais pour le compte propre de l'entreprise ou du conducteur, et lorsque la conduite ne constitue pas l'activité principale de la personne qui conduit le véhicule.
- Véhicules commerciaux, qui ont un caractère historique, conformément à la législation de l'État membre dans lequel ils sont conduits, et qui sont utilisés pour le transport de voyageurs ou de marchandises à des fins non commerciales.

E. DÉROGATIONS BELGES

Sur le territoire national, la Belgique a fait application de l'article 13 du Règlement 561/2006 pour accorder des dérogations supplémentaires pour les transports routiers réalisés par des :

- Véhicules appartenant à des pouvoirs publics ou loués sans conducteur par ceux-ci pour effectuer des transports par route qui ne concurrencent pas les entreprises de transport privées.
- Véhicules utilisés ou loués sans chauffeur par des entreprises d'agriculture, d'horticulture, de sylviculture, d'élevage ou de pêche pour le transport de biens dans le cadre de leur activité professionnelle spécifique dans un rayon allant jusqu'à 100 km autour du lieu d'établissement de l'entreprise.
- Tracteurs agricoles ou forestiers utilisés pour des activités agricoles ou forestières, dans un rayon allant jusqu'à 100 km autour du lieu d'établissement de l'entreprise qui est propriétaire du véhicule, qui le loue ou le prend en leasing.
- Véhicules ou combinaison de véhicules d'une masse maximale autorisée n'excédant pas 7,5 tonnes utilisés par des prestataires de service universel tels que définis à l'article 2, point 13), de la directive 97/67/ CE du 15 décembre 1997 concernant des règles communes pour le développement du marché intérieur des services postaux de la Communauté et l'amélioration de la qualité du service pour livrer des envois dans le cadre du service universel. Ces véhicules ne doivent être utilisés que dans un rayon de 100 km autour du lieu d'établissement de l'entreprise et à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur.
- Véhicules utilisés pour des cours et des examens de conduite préparant à l'obtention du permis de conduire ou d'un certificat d'aptitude professionnelle pour autant qu'ils ne soient pas utilisés pour le transport de marchandises ou de voyageurs à des fins commerciales.
- Véhicules utilisés dans le cadre des activités liées à l'évacuation des eaux usées, à la protection contre les inondations, ou au service des eaux, du gaz et de l'électricité, à l'entretien et à la surveillance de la voirie (tels que le "service d'hiver" réalisé sur instruction des autorités), à la collecte et à l'élimination en porte-à-porte des déchets ménagers, aux services du télégraphe et du téléphone, à la radio et à la télédiffusion, et à la détection des postes émetteurs ou récepteurs de radio ou de télévision.
- Véhicules spécialisés transportant du matériel de cirque ou de fêtes foraines.
- Véhicules de projet mobile spécialement équipés, destinés principalement à des fins d'enseignement lorsqu'ils sont à l'arrêt.
- Véhicules utilisés pour la collecte du lait dans les fermes ou ramenant aux fermes des bidons à lait ou des produits laitiers destinés à l'alimentation du bétail.
- Véhicules spécialisés pour le transport d'argent et/ou d'objets de valeur.
- Véhicules transportant des déchets d'animaux ou des carcasses non destinés à la consommation humaine.
- Véhicules utilisés exclusivement sur route dans des installations de plates-formes telles que les ports, ports de transbordement intermodaux et terminaux ferroviaires.
- Véhicules utilisés pour le transport d'animaux vivants des fermes aux marchés locaux et vice versa, ou des marchés aux abattoirs locaux dans un rayon d'au plus 100 km.
- Véhicules n'excèdent pas 4,25 tonnes MMA, participant au projet-pilote de l'arrêté royal du 16 avril 2023 relatif au permis de conduire pour des camionnettes à moteur à hydrogène ou électrique, dans la limite d'un rayon de 100 km autour du siège de l'entreprise. Cette dérogation est prolongée jusqu'au 26 novembre 2027, date d'entrée en vigueur d'une disposition de la directive 2025/2205 d'application pour ces véhicules.



2. ENREGISTREMENT DES ACTIVITÉS ET PICTOGRAMMES DU TACHYGRAPHE

Le Règlement 561/2006 définit la « période de conduite » comme étant la durée de conduite cumulée entre le moment où le conducteur se met au volant après un temps de repos ou une pause et le moment où il observe un temps de repos ou une pause. Le temps de conduite peut être continu ou fragmenté.

La Directive 2002/15 définit, de son côté, les notions de temps de travail et de temps de disponibilité.

Le temps de travail y est défini comme étant les activités du chauffeur suivantes :

- La conduite.
- Le chargement et le déchargement.
- Le nettoyage et l'entretien technique.
- Tous les autres travaux visant à assurer la sécurité du véhicule, du chargement ou à remplir les obligations légales ou réglementaires directement liées au transport spécifique en cours, y compris le contrôle des opérations de chargement et déchargement et les formalités administratives avec les autorités policières, douanières, les services de l'immigration, etc.

A ces activités s'ajoutent les temps d'attente lors du chargement et/ou du déchargement dont la durée présumée/prévisible est dépassée.

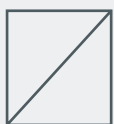
La notion de temps de travail recouvre donc les activités de « temps de conduite » (qui sont enregistrés avec le symbole ) ainsi que les « autres tâches de travail » (qui doivent être enregistrées dans le tachygraphe avec le symbole .

Les « temps de disponibilité » sont définis comme étant :

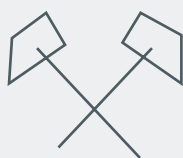
- Les périodes autres que celles relatives aux temps de pause et aux temps de repos durant lesquelles le chauffeur n'est pas tenu de rester à son poste de travail, mais doit être disponible pour répondre à des appels éventuels lui demandant d'entreprendre ou de reprendre la conduite ou d'effectuer d'autres travaux.
- Les périodes pendant lesquelles le travailleur accompagne un véhicule transporté par ferry-boat ou par train.
- Les périodes d'attente aux frontières ou lors du chargement et/ou du déchargement sont présumées être connues à l'avance comme stipulé ci-après :
 - deux heures par opération de chargement et/ou de déchargement en transport national ;
 - quatre heures par opération de chargement et/ou de déchargement en transport international ;
 - deux heures pour les périodes d'attente aux frontières ; sauf si l'employeur a fait connaître au travailleur une autre durée prévisible, soit avant le départ, soit juste avant le début effectif de la période en question.
- Les périodes d'attente dues à des interdictions de circuler.
- Le temps passé pendant la marche du véhicule à côté du conducteur ou sur une couchette.
- Le temps supplémentaire dont le chauffeur a besoin pour parcourir les distances de et vers l'endroit où le véhicule se trouve s'il n'est pas placé à l'endroit habituel.
- Les temps d'attente se rapportant aux faits de douane, de quarantaine ou médicaux.
- Le temps pendant lequel l'ouvrier reste à bord ou à proximité du véhicule,



Conduite



Disponibilité



**Autres tâches de travail
(que la conduite)**



Repos

en vue d'assurer la sécurité du véhicule et des marchandises, mais ne fournit aucun travail.

- Le temps pendant lequel aucun travail n'est effectué mais au cours duquel la présence à bord ou à proximité du véhicule est requise aux fins de respecter les règlements sur la circulation ou d'assurer la sécurité routière.

Les temps de disponibilité doivent être enregistrés dans le tachygraphe avec le symbole ☐.

De leurs côtés, les temps de pause et de repos doivent être enregistrés dans le tachygraphe avec le symbole .

Dès que le véhicule commence à rouler, l'activité « Conduite » est sélectionnée automatiquement par le tachygraphe, sans aucune intervention du chauffeur.

Les périodes d'immobilité du véhicule doivent toujours être enregistrées par le chauffeur lui-même avec les touches à flèches présentes sur l'appareil conformément à ses activités effectives (autres tâches de travail, disponibilité ou repos).

C'est une obligation importante qui incombe au chauffeur de manipuler les touches à flèches du tachygraphe et de se positionner sur le symbole correspondant à ses activités effectives.

Il est intéressant de noter que les autorités compétentes pour l'homologation des tachygraphes permettent de prévoir une option préprogrammée qui peut être activée respectivement sur base d'une carte d'atelier et d'une carte d'entreprise afin d'enregistrer « par défaut » en tant que temps de repos une période d'immobilité du véhicule.

L'activation de l'option préprogrammée permettant d'enregistrer, en tant que temps de repos, une période d'immobilité d'un véhicule ne dégage à aucun moment la responsabilité du chauffeur, d'enregistrer ses activités sur le tachygraphe digital en accord avec leur déroulement effectif.

La responsabilité du chauffeur de manipuler adéquatement les touches à flèches du tachygraphe ne se limite pas à devoir se positionner sur le symbole correspondant à ses activités effectives, il doit également veiller à enregistrer correctement ses périodes d'« inactivité ».

En effet, le Règlement 165/2014 a signé l'arrêt de mort des attestations (patronales) de (non) activité. Il précise désormais que lorsque, par suite de son éloignement du véhicule, le conducteur ne peut pas utiliser le tachygraphe installé dans le véhicule, les pauses, repos, congés annuels ou congés de maladies doivent également être enregistrées à l'aide de la fonction de saisie manuelle dont dispose le tachygraphe. La note d'orientation n° 5 de la Commission européenne précise à cet égard que le formulaire d'attestation ne doit pas être requis pour les activités qui peuvent être enregistrées au moyen d'un tachygraphe. Les enregistrements de tachygraphes constituent la première source d'information dans le cadre des contrôles routiers. L'absence d'enregistrements de tachygraphe ne devrait être justifiée que par des raisons objectives ayant empêché l'enregistrement des données, y compris manuel.



TEMPS DE CONDUITE JOURNALIERS

Durée de conduite journalière : 9 heures par jour (peut être étendue à 10 heures deux fois par semaine).

Exemple :



Jour 1



Jour 2



Jour 3



Jour 4



Jour 5



Jour 6

3. LIMITATIONS ET INTERRUPTION DES TEMPS DE CONDUITE

Le Règlement 561/2006 établit trois types de limites à la durée de conduite :

- la limitation du temps de conduite journalière
- la limitation du temps de conduite hebdomadaire;
- la limitation du temps de conduite sur deux semaines consécutives.

Il impose également qu'après maximum 4 heures 30, le temps de conduite soit interrompu par une pause de 45 minutes.

La Directive 2002/15 ajoute l'obligation d'également tenir compte des autres activités de travail et de prendre une pause de 30 ou 45 minutes après maximum 6 heures de travail.

A. TEMPS DE CONDUITE JOURNALIERS

La durée de **conduite journalière** est définie comme étant : la durée de conduite totale accumulée entre la fin d'un temps de repos journalier et le début du temps de repos journalier suivant ou entre un temps de repos journalier et un temps de repos hebdomadaire.

- La durée de conduite journalière ne peut pas dépasser 9 heures.
- La durée de conduite journalière peut toutefois être portée à 10 heures maximum et ce, deux fois par semaine.

Une semaine est définie comme étant la période comprise entre lundi 00 heures et dimanche 24 heures.

Il n'y a pas d'objection à ce que ces temps de conduite prolongés à 10 heures puissent être prestés au cours de deux jours consécutifs.

Il est à noter qu'au cours d'une période de 24 heures, il est parfaitement possible que deux périodes de conduites journalières se chevauchent partiellement et ce, dans le respect de la réglementation (pour autant naturellement que les interruptions de temps de conduite et les temps de repos journaliers soient respectés).



B. INTERRUPTION DU TEMPS DE CONDUITE (LA PAUSE)

Après un temps de conduite de maximum quatre heures et demie, le chauffeur doit observer une pause ininterrompue d'au moins quarante-cinq minutes, à moins qu'il ne prenne un temps de repos.

Cette pause peut être remplacée par une pause d'au moins quinze minutes suivie d'une pause d'au moins trente minutes réparties au cours de la même période.

Cette « pause » est définie comme toute période pendant laquelle le chauffeur n'a pas le droit de conduire ou d'effectuer d'autres tâches, et qui doit uniquement lui permettre de se reposer.

Il n'est pas inutile de souligner que les (courtes) pauses de moins de 15 minutes, enregistrées comme telles dans le tachygraphe (avec le symbole ) , n'entrent pas en considération pour le calcul de la pause réglementaire.

A noter également, qu'interrogée sur la question du calcul de temps de conduite cumulés, la Cour européenne de Justice a jugé que dès lors qu'un chauffeur a observé une interruption de 45 minutes, en une fois, ou de manière fractionnée (15 + 30 minutes), le calcul de l'interruption du temps de conduite doit recommencer, abstraction faite du temps de conduite et des interruptions précédemment observés par ledit chauffeur.

C. INTERRUPTION DU TEMPS DE TRAVAIL

Les dispositions de la Directive 2002/15 ('temps de travail') se superposent à celles du Règlement 561/2006 ('temps de conduite et de repos'), de sorte qu'elles restent assez méconnues de la plupart des chauffeurs. Et pour cause : à l'exception des déplacements domicile-lieu de travail réalisés avec le camion, **les temps de conduite sont des heures de travail !**

Au niveau social et pour les travailleurs salariés, la Directive 2002/15 a, pour l'essentiel, été transposée en droit belge par la CCT du 27 janvier 2005 fixant les conditions salariales du personnel roulant.

De leur côté, les transporteurs indépendants se souviennent peut-être, avec une légitime amertume, de leur incorporation dans un système de limitation de leur liberté de travail ! Par l'Arrêté royal du 8 octobre 2012, l'Etat belge décidait en effet de soumettre, à leur tour, les transporteurs indépendants à la Directive européenne sur le temps de travail.

Les heures de disponibilité (attentes) n'étant pas considérées comme des heures de travail, la portée de la Directive 2002/15 sur le temps de travail reste assez limitée. Cette dernière prévoit que : « *les personnes exécutant des activités mobiles de transport routier, ne travaillent en aucun cas pendant plus de six heures consécutives sans pause. Le temps de travail est interrompu par une pause d'au moins trente minutes lorsque le total des heures de travail est compris entre six et neuf heures, et d'au moins quarante-cinq minutes lorsque le total des heures de travail est supérieur à neuf heures.* »

Etant donné que l'interruption du temps de conduite (45 minutes après maximum 4 heures 30 de conduite) vaut bien évidemment ici aussi comme une 'pause' valable, mis à part dans quelques cas assez particuliers (p. ex : distribution porte à porte), le problème est réglé à la source !

Exemple de temps de conduite sur une période de 24 heures (après un repos journalier ou hebdomadaire).



1. 05h00-09h30 - Conduite



2. 09h30-10h15 - Pause



3. 10h15-14h45 - Conduite



4. 14h45-23h45 Repos journalier (réduit)



5. 23h45-04h15 - Conduite

INTERRUPTION DU TEMPS DE CONDUITE (PAUSE)



**TEMPS DE CONDUITE
HEBDOMADAIRE ET
SUR DEUX SEMAINES**

56
heures

Semaine 1

+

34
heures

Semaine 2

=

90
heures

D. TEMPS DE CONDUITE HEBDOMADAIRES ET SUR DEUX SEMAINES

La durée de conduite hebdomadaire ne peut pas dépasser 56 heures.

La durée de conduite hebdomadaire est définie comme étant la durée de conduite totale accumulée pendant une semaine.

La semaine est ici encore définie comme étant la période comprise entre lundi 00 heures et dimanche 24 heures.

La durée de conduite totale accumulée au cours d'une semaine ne peut (mathématiquement) pas dépasser 56 heures (correspondant au total de 4 temps de conduite journaliers de 9 heures maximum et 2 temps de conduite journaliers de 10 heures maximum).

La durée de conduite totale accumulée au cours de deux semaines consécutives ne peut pas dépasser 90 heures.



4. TEMPS DE REPOS

En plus de la pause interruptive des temps de conduite, le Règlement 561/2006 prévoit deux types de temps de repos :

- Les temps de repos journalier
- Les temps de repos hebdomadaires

A. TEMPS DE REPOS JOURNALIER

Dans chaque période de vingt-quatre heures écoulées après la fin de son temps de repos journalier ou hebdomadaire antérieur, le chauffeur doit avoir pris un nouveau temps de repos journalier.

Le « temps de repos journalier » est défini comme étant la partie d'une journée pendant laquelle un conducteur peut disposer librement de son temps et qui peut être un « temps de repos journalier normal » ou un « temps de repos journalier réduit ».

Il convient donc de distinguer les temps de repos dits « normaux » des temps de repos « réduits ».

1. TEMPS DE REPOS JOURNALIER NORMAL

Le **temps de repos journalier normal** doit s'élever à **au moins 11 heures d'affilée** par période de 24 heures.

Le temps de repos journalier normal peut aussi être divisé en deux périodes, dont la première s'élève à **au moins 3 heures d'affilée** et la deuxième d'**au moins 9 heures d'affilée**.

Si la partie du temps de repos journalier qui tombe dans cette période de vingt-quatre heures est de neuf heures au moins, mais de moins de onze heures, le temps de repos journalier en question est considéré comme un temps de repos journalier réduit.

TEMPS DE REPOS JOURNALIERS

Temps de repos journalier normal :



Temps de repos journalier normal fractionné :



Temps de repos journalier réduit :



2. LE TEMPS DE REPOS JOURNALIER RÉDUIT

Le temps de repos journalier normal de 11 heures d'affilée peut être réduit à condition de respecter les conditions suivantes :

- Le temps de repos journalier réduit s'élève à 9 heures d'affilée.
- Un conducteur ne peut pas prendre plus de trois temps de repos journaliers réduits entre deux temps de repos hebdomadaires.

Un temps de repos journalier peut être prolongé pour devenir un temps de repos hebdomadaire normal ou un temps de repos hebdomadaire réduit.

3. ACCOMPAGNEMENT D'UN VÉHICULE TRANSPORTÉ PAR TRAIN OU FERRY

En principe, la période de temps de repos journalier doit correspondre à une période de repos continue et ne peut en aucun cas être interrompue par une période de conduite aussi minime soit-elle (par exemple, un déplacement vers un quai de chargement ou de déchargement).

Il existe cependant une exception à ce principe général : l'embarquement et le débarquement d'un véhicule du train ou du ferry.

Le « véhicule » est ici défini comme étant un véhicule automobile, un tracteur, une remorque, une semi-remorque ou un ensemble desdits véhicules.

Légèrement modifié par le Règlement 2020/1054, le Règlement 561/2006 prévoit désormais que lorsqu'un chauffeur accompagne un véhicule transporté par un ferry ou par train, et qu'il prend un temps de repos journalier normal ou un temps de repos hebdomadaire réduit, **ce temps de repos peut être interrompu au maximum deux fois par d'autres activités dont la durée totale ne dépasse pas une heure**. Pendant ce temps de repos journalier normal ou ce temps de repos hebdomadaire réduit, le chauffeur dispose d'une cabine couchette ou d'une couchette.

En ce qui concerne les temps de repos hebdomadaires normaux, cette dérogation s'applique uniquement aux voyages en ferry ou en train lorsque :

- le voyage est prévu pour une durée égale ou supérieure à 8 heures ; et
- le conducteur a accès à une cabine couchette sur le ferry ou dans le train.

4. TEMPS DE DÉPLACEMENT VERS LE LIEU DE PRISE EN CHARGE D'UN CAMION

Le Règlement 561/2006 apporte les quelques précisions décrites ci-après dans les deux hypothèses suivantes :

- Tout temps passé par un chauffeur pour se rendre sur le lieu de prise en charge d'un camion ou en revenir, lorsque celui-ci ne se trouve ni au lieu de résidence du conducteur ni au centre opérationnel de l'employeur auquel le conducteur est normalement rattaché, n'est pas considéré comme repos ou pause, à moins que le conducteur se trouve dans un ferry ou un train et ait accès à une cabine couchette ou à une couchette.
- Tout temps passé par un chauffeur **conduisant** un véhicule n'entrant pas dans le champ d'application du présent règlement pour se rendre sur le lieu de prise en charge d'un camion ou en revenir, lorsque celui-ci ne se trouve ni au lieu de résidence du conducteur ni à l'établissement de l'employeur auquel le conducteur est normalement rattaché, est considéré comme une autre tâche.



B. TEMPS DE REPOS HEBDOMADAIRES

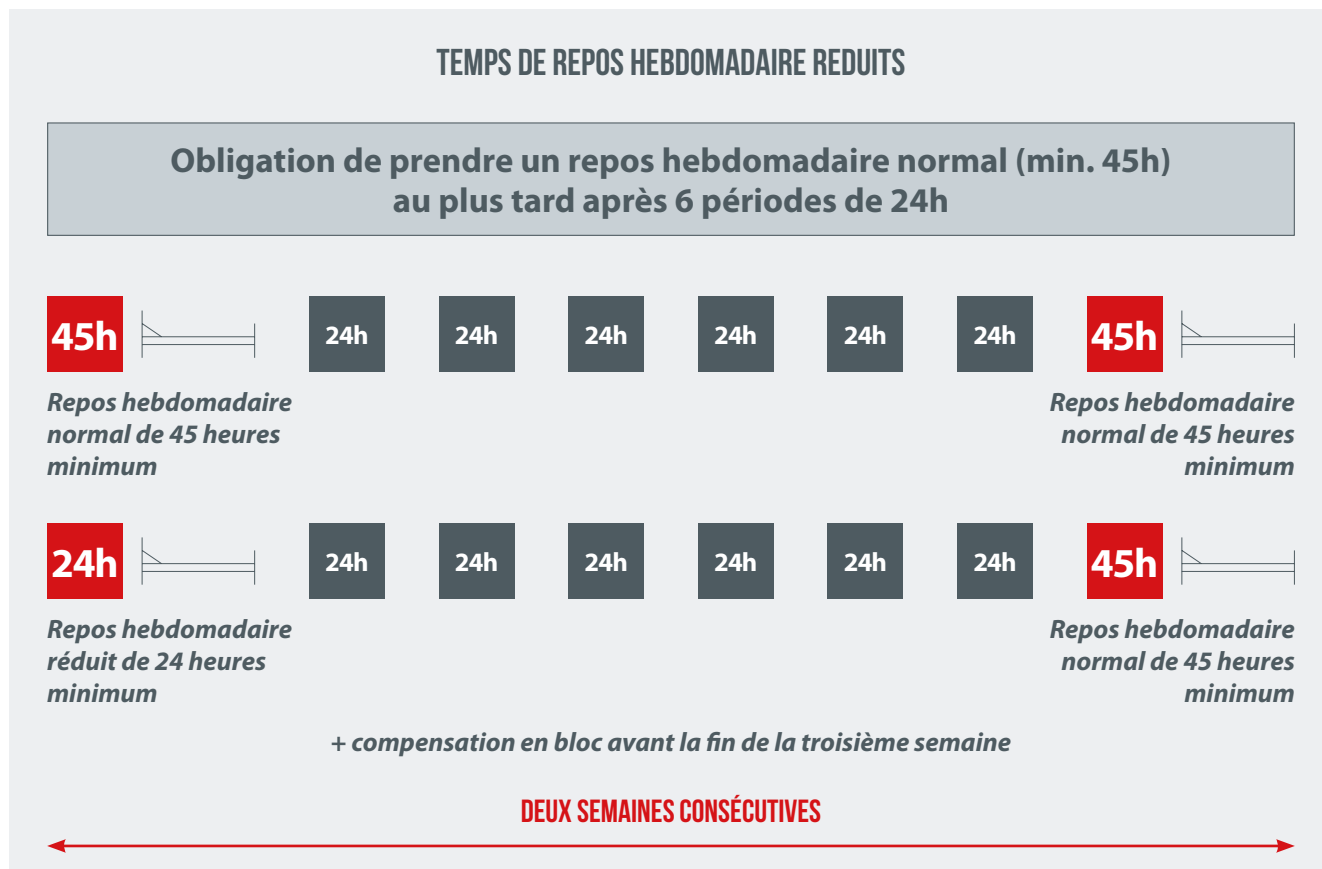
Les plus importantes modifications apportées par le Règlement 2020/1054 au Règlement 561/2006 concernant les temps de repos hebdomadaires.

Si le Règlement prévoit toujours deux types de temps de repos hebdomadaires (normaux et réduits), il établit désormais une distinction entre chauffeurs nationaux et internationaux.

L'extension de la période de référence (de trois à quatre semaines) constitue pour ces derniers, un second changement important.

1. TEMPS DE REPOS HEBDOMADAIRES NORMAUX

Le temps de repos hebdomadaire normal se définit comme toute période de repos d'au moins **quarante-cinq heures**, pendant laquelle le chauffeur peut disposer librement de son temps.



LES TEMPS DE CONDUITE ET DE REPOS

TEMPS DE CONDUITE JOURNALIERS

Durée de conduite journalière : 9 heures par jour (peut être étendue à 10 heures deux fois par semaine)
Exemple :



Jour 1



Jour 2



Jour 3



Jour 4



Jour 5



Jour 6

INTERRUPTION DU TEMPS DE CONDUITE (PAUSE)

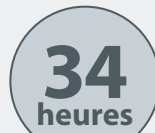


TEMPS DE CONDUITE HEBDOMADAIRE ET SUR DEUX SEMAINES



Semaine 1

+



Semaine 2

=



TEMPS DE REPOS JOURNALIERS

Temps de repos journalier normal :



Temps de repos journalier normal fractionné :



Temps de repos journalier réduit :



TEMPS DE REPOS HEBDOMADAIRE REDUITS

Obligation de prendre un repos hebdomadaire normal (min. 45h)
au plus tard après 6 périodes de 24h



+ compensation en bloc avant la fin de la troisième semaine

DEUX SEMAINES CONSÉCUTIVES

TEMPS DE REPOS HEBDOMADAIRE : CHAUFFEURS INTERNATIONAUX

Possibilité de prendre deux repos hebdomadaires
réduits (min. 24 h) consécutifs



EN BLOC

QUATRE SEMAINES CONSÉCUTIVES

2. TEMPS DE REPOS HEBDOMADAIRES RÉDUITS ET COMPENSATIONS

Le temps de repos hebdomadaire réduit se définit comme toute période de repos de moins de 45 heures, pendant laquelle le chauffeur peut disposer librement de son temps, pouvant être réduite à un minimum de 24 heures consécutives et ce, dans le respect des conditions énoncées ci-après.

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

- a. deux temps de repos hebdomadaires normaux (d'au moins 45 heures) ; ou
- b. un temps de repos hebdomadaire normal (d'au moins 45 heures) 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 vingt-quatre heures à compter de la fin du temps de repos hebdomadaire précédent.

Toute réduction du temps de repos hebdomadaire est compensée par une période de repos équivalente prise en bloc avant la fin de la troisième semaine suivant la semaine en question.

Tout repos pris en compensation de la réduction d'un temps de repos hebdomadaire est rattaché à un autre temps de repos d'au moins neuf heures.

3. CHAUFFEURS INTERNATIONAUX

Un chauffeur effectuant un **transport international** de marchandises peut, en dehors de l'État membre d'établissement, prendre **deux temps de repos hebdomadaires réduits** (d'au moins 24 heures) 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 (d'au moins 45 heures).

Un chauffeur 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.

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.

Les temps de repos hebdomadaires normaux et tout temps de repos hebdomadaire de plus de quarante-cinq heures pris en compensation de la réduction d'un temps de repos hebdomadaire antérieur ne peuvent être pris dans un véhicule. Ils sont pris dans un lieu d'hébergement adapté aussi bien pour les femmes que pour les hommes, comportant un matériel de couchage et des installations sanitaires adéquats.

L'employeur prend en charge tous les frais d'hébergement à l'extérieur du véhicule.

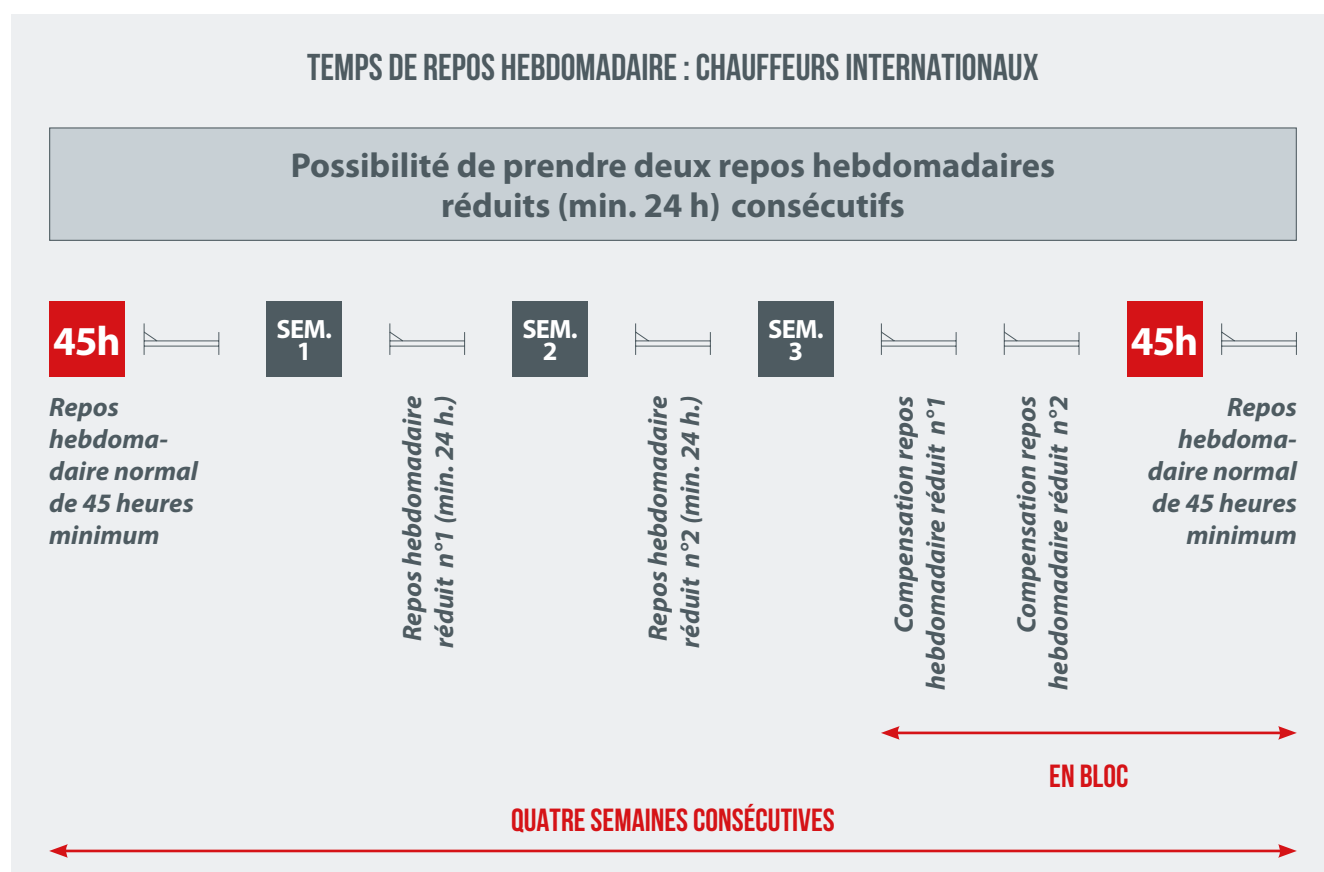


Les entreprises de transport organisent le travail des conducteurs de telle sorte que ces derniers soient en mesure de retourner au centre opérationnel de l'employeur auquel ils sont normalement rattachés pour y entamer leur temps de repos hebdomadaire, situé dans l'État membre d'établissement de leur employeur, ou de retourner à leur lieu de résidence au cours de chaque période de quatre semaines consécutives, afin d'y passer au moins un temps de repos hebdomadaire normal ou un temps de repos hebdomadaire de plus de quarante-cinq heures pris en compensation de la réduction d'un temps de repos hebdomadaire.

Toutefois, lorsqu'un conducteur a pris deux temps de repos hebdomadaires réduits consécutifs, l'entreprise de transport organise le travail du conducteur de telle sorte 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.

L'entreprise documente la manière dont elle s'acquitte de cette obligation et conserve cette documentation dans ses locaux afin de la présenter à la demande des autorités de contrôle.

Un temps de repos hebdomadaire à cheval sur deux semaines peut être comptabilisé dans l'une ou l'autre semaine, mais pas dans les deux.





5. CIRCONSTANCES EXCEPTIONNELLES

Pour permettre au véhicule d'atteindre un point d'arrêt approprié, le Règlement 561/2006 autorise le chauffeur à déroger aux dispositions réglementaires relatives aux temps de conduite et de repos dans la mesure nécessaire pour assurer la sécurité du véhicule ou de son chargement, pour autant que cela ne compromette pas la sécurité routière. Le chauffeur indique la nature et le motif d'une telle dérogation manuellement sur une sortie imprimée de l'appareil de contrôle, au plus tard à son arrivée au point d'arrêt approprié.

S'agissant d'une mesure dérogatoire, cette dernière doit s'interpréter de manière stricte.

Sont ici visées des situations bien spécifiques, survenues en cours de route, suite à des incidents particuliers (par exemple : des circonstances atmosphériques exceptionnelles, une panne technique, des perturbations sérieuses et inhabituelles de la circulation...).

Le nouveau Règlement 2020/1054 ajoute une dérogation exceptionnelle afin de permettre au chauffeur de rallier son domicile ou le siège de l'entreprise.

Le Règlement 561/2006 précise désormais que le chauffeur peut également, dans des circonstances exceptionnelles, déroger aux dispositions réglementaires relatives aux temps de conduite et de repos, en dépassant la durée de conduite journalière et hebdomadaire d'une heure au maximum afin de rejoindre le centre opérationnel de l'employeur ou son lieu de résidence pour prendre un temps de repos hebdomadaire, pour autant que cela ne compromette pas la sécurité routière.

Dans les mêmes conditions, le conducteur peut dépasser la durée de conduite journalière et hebdomadaire de deux heures au maximum, à condition d'avoir observé une pause ininterrompue de trente minutes immédiatement avant la conduite supplémentaire afin d'atteindre le centre opérationnel de l'employeur ou son lieu de résidence pour un temps de repos hebdomadaire normal.

Le conducteur indique le motif d'une telle dérogation manuellement sur une sortie imprimée de l'appareil de contrôle, au plus tard à son arrivée à destination ou au point d'arrêt approprié.

Tout dépassement de la durée de conduite est compensé par une période de repos équivalente, prise en bloc avec toute période de repos, au plus tard à la fin de la troisième semaine suivant la semaine en question.

6. CONDUITE EN DOUBLE ÉQUIPAGE

La conduite en double équipage est définie comme la situation dans laquelle, pendant une période de conduite comprise entre deux temps de repos journaliers consécutifs, ou entre un temps de repos journalier et un temps de repos hebdomadaire, il y a au moins deux conducteurs à bord du véhicule pour assurer la relève.

Au cours de la première heure de conduite en équipage, la présence d'un autre ou d'autres conducteurs est facultative, mais elle est obligatoire pour le reste de la période à courir.

A. TEMPS DE CONDUITE JOURNALIERS (ET HEBDOMADAIRES)

La conduite et double équipage est sans incidence sur les temps de conduite journaliers et hebdomadaires.

Le temps maximal de conduite par chauffeur ne change pas et reste donc de 9 heures par jour, pouvant être prolongées jusqu'à 10 heures deux fois par semaine et de 90 heures sur deux semaines consécutives.

B. INTERRUPTIONS DES TEMPS DE CONDUITE

Pour ce qui concerne les interruptions des temps de conduite, le nouveau Règlement 2020/1054 apporte la précision suivante au le Règlement 561/2006 : un chauffeur qui participe à la conduite en équipage d'un véhicule peut prendre une pause de quarante-cinq minutes dans un véhicule conduit par un autre chauffeur, à condition qu'il ne soit pas chargé d'assister le chauffeur du véhicule.

C. TEMPS DE REPOS JOURNALIERS

Le Règlement 561/2006 précise qu'un chauffeur qui participe à la conduite en équipage d'un véhicule doit avoir pris un nouveau temps de repos journalier d'au moins neuf heures dans les trente heures qui suivent la fin d'un temps de repos journalier ou hebdomadaire.

Il est cependant important de noter que le temps passé dans un véhicule est considéré comme du temps de repos journalier uniquement dans le cas où le véhicule se trouve à l'arrêt. Concrètement, cela signifie donc qu'un sommeil pris par le second chauffeur pendant que l'autre membre d'équipage conduit ne correspond pas à un temps de repos quotidien mais bien à un temps de disponibilité.

De même, il convient de noter que si le temps de repos journalier peut être pris dans la couchette de la cabine, c'est à la condition que le véhicule soit à l'arrêt.

D. TEMPS DE REPOS HEBDOMADAIRE.

La conduite en double équipage est sans incidence sur les temps de repos hebdomadaires.





7. TRUCKRUNS

Les Truckruns peuvent être définis comme « des parades à caractère non-commercial et philanthropique durant lesquelles des conducteurs de poids lourds, sur une base volontaire, circulent à faible vitesse à travers une ville ou plusieurs villages de Belgique ».

De manière assez évidente, les truckruns sont organisés durant les weekends, de sorte qu'ils empiètent sur le repos hebdomadaire normal de 45 heures ; ce qui n'est pas sans poser une série de problèmes tant réglementaires qu'opérationnels.

Dans le respect de certaines conditions strictes, il est possible de déroger à l'obligation de compenser la perte d'un jour de repos obligatoire et d'ainsi éviter de perdre un jour de travail.

Ces conditions sont spécifiées dans la Décision de la Commission européenne du 22 juin 2012 qui précise les éléments ci-après :

- a. La Belgique est autorisée à accorder une dérogation à l'application de l'article 8, paragraphe 6, du règlement (CE) n° 561/2006, conformément à l'article 14, paragraphe 1, aux conducteurs qui participent, une fois par an au maximum et sur une base volontaire, à un « truckrun » et prennent de ce fait un temps de repos hebdomadaire réduit.
- b. La Belgique est autorisée à exempter les conducteurs visés au paragraphe 1 des dispositions de l'article 8, paragraphe 6, du règlement (CE) n° 561/2006 selon les modalités suivantes :
 - La suspension de l'obligation de compenser la prise de ce temps de repos hebdomadaire réduit par une période de repos équivalente prise en bloc avant la fin de la troisième semaine suivant la semaine en question.
 - Le temps de repos hebdomadaire réduit d'au moins 24 heures est donc suffisant et la réduction ne doit pas être compensée et ce, à la condition de respecter strictement les éléments suivants :
 - Au cours du Truckrun, le conducteur place le tachygraphe en position « OUT » (out of scope) ainsi que pour le trajet du point d'attache du véhicule au point de départ du Truckrun et le trajet de retour vers le point d'attache ;
 - Après le truckrun, l'organisateur remplit et signe la déclaration de participation. Les formulaires sont rédigés en 3 exemplaires : 1 exemplaire pour le conducteur du truckrun, 1 exemplaire pour l'employeur et 1 exemplaire pour le conducteur-collègue qui, le cas échéant, conduit le véhicule après la date de participation au truckrun. Cette déclaration de participation répond à un modèle établi par le SPF Mobilité et Transport, téléchargeable sur notre site internet : www.uptr.be
 - Au retour au point d'attache, le conducteur complète la durée et la distance totale (km) parcourue.
 - Cette déclaration et une copie de la décision de la Commission européenne doivent se trouver à bord du véhicule. La décision de la Commission européenne est également téléchargeable sur le site web de l'UPTR.

L'APPAREIL DE CONTRÔLE TACHYGRAPHE :

LE RÈGLEMENT 165/2014

Le Règlement 165/2014 du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, tel que modifié par le Règlement 2020/1054 du 15 juillet 2020 abroge le règlement 3821/85. Il a pour objectif de fixer les obligations et les prescriptions applicables à la construction, à l'installation, à l'utilisation, aux essais et au contrôle des tachygraphes utilisés dans le domaine des transports routiers afin de vérifier le respect des réglementation suivantes :

- Règlement 1071/2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route.
- Règlement 1072/2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route.
- Directive 2002/15 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier.
- Directive 92/6 relative à l'installation et à l'utilisation, de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur.
- Directive 92/106 relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres
- Directive 96/71 concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services et Directive 2014/67/UE relative à l'exécution de la directive 96/71.
- Directive 2020/1057 établissant des règles spécifiques en ce qui concerne la directive 96/71/CE et la directive 2014/67 pour le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier.

1. LE TACHYGRAPHE DIGITAL

Depuis le 5 août 2005, le tachygraphe digital est obligatoire dans tous les Etats membres de l'Union européenne ainsi qu'en Suisse, en Islande, en Norvège et au Liechtenstein.

Le tachygraphe digital doit être installé sur tous les véhicules dont la masse maximale autorisée dépasse 3.5 tonnes, mis pour la première fois en circulation à partir du 5 août 2005 et utilisés par les conducteurs de ces véhicules tant pour les transports pour compte propre que pour les transports pour compte de tiers auxquels s'applique le règlement 561/2006.

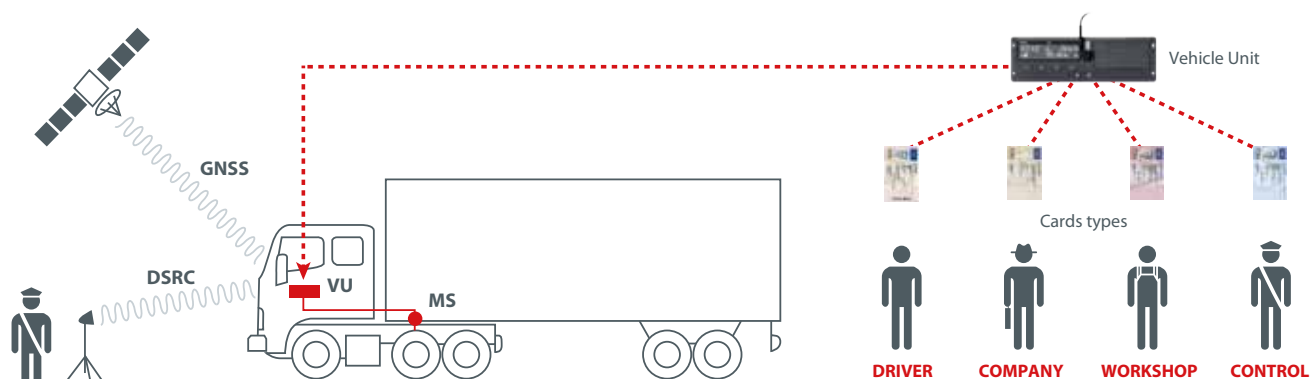
2. LE TACHYGRAPHE 'INTELLIGENT' VERSION 1.0

Depuis le 15 juin 2019, tout véhicule immatriculé pour la première fois et soumis au règlement 165/2014 est équipé d'un tachygraphe de la génération la plus récente.

Le nouveau modèle est mieux sécurisé, peut se connecter avec les Systèmes de Transport Intelligents et permet la géolocalisation du véhicule.

Initialement, le Règlement 165/2014 disposait sur ce point, que la position du véhicule est enregistrée automatiquement aux points suivants, ou au point le plus proche des lieux où le signal satellite est disponible :





Source : European Commission

- le lieu où commence la période de travail journalière
- toutes les trois heures de temps de conduite accumulé
- le lieu où finit la période de travail journalière

Capables de communiquer avec les autorités de contrôle lorsque le véhicule est en mouvement, le tachygraphe intelligent a pour ambition de faciliter la réalisation de contrôle routiers ciblés avec détection précoce et à distance d'éventuelles manipulations ou utilisations abusives.

A cet égard, le Règlement 165/2014 tel que modifié par le Règlement 2020/1054 précise que les données échangées durant la communication sont limitées à celles qui sont nécessaires aux fins des contrôles routiers ciblés des véhicules dont le tachygraphe a pu être manipulé ou faire l'objet d'une utilisation abusive. Ces données portent sur les faits ou données ci-dessous enregistrés par le tachygraphe :

- Dernière tentative d'infraction à la sécurité
- Coupure d'électricité la plus longue
- Défaillance du capteur
- Erreur sur les données de mouvement
- Conflit concernant le mouvement du véhicule
- Conduite sans carte en cours de validité
- Insertion de la carte pendant la conduite
- Données concernant une remise à l'heure
- Données d'étalonnage, y compris les dates des deux derniers étalonnages
- Numéro d'immatriculation du véhicule
- Vitesse enregistrée par le tachygraphe
- Dépassement de la durée maximale de conduite

Sur la base des données échangées, l'autorité de contrôle compétente peut décider de procéder à un contrôle du véhicule et du tachygraphe. En aucun cas une communication à distance à des fins de détection précoce ne peut conduire à des amendes ou sanctions automatiques infligées au conducteur ou à l'entreprise de transport.

Les données échangées ne peuvent être conservées par les autorités chargées du contrôle que pendant la durée d'un contrôle routier et doivent être effacées au plus tard trois heures après leur communication, à moins que les données n'indiquent une possible manipulation ou utilisation abusive du tachygraphe.

3. LE TACHYGRAPHE 'INTELLIGENT' VERSION 2.0

L'introduction du tachygraphe de deuxième génération découle du Règlement 2020/1054. Depuis 2023, tous les véhicules nouvellement immatriculés sont équipés de série du tachygraphe intelligent v2.0.

Le retrofit

Une obligation de mise à niveau (le 'retrofit') a, par ailleurs été édictée. Elle s'applique aux véhicules utilisés pour le transport international, selon le planning ci-après :

- **1^{er} janvier 2025** : Remplacement de tous les anciens tachygraphes (analogiques et « anciens » numériques) par la version 2.0.
- **18 août 2025** : Remplacement des tachygraphes intelligents v1.0 par le tachygraphe version 2.0
- **Depuis le 1^{er} juillet 2026**, les camionnettes d'une MMA de 2,5 tonnes ou plus effectuant des transports internationaux doivent également être équipées d'un tachygraphe intelligent v2.0

Cela signifie que tous les véhicules soumis au Règlement 561/2006 doivent obligatoirement être équipés du tachygraphe intelligent v2.0 s'ils sont utilisés pour des trajets transfrontaliers. Seuls les anciens véhicules utilisés exclusivement au niveau national peuvent encore être équipés d'une version plus ancienne du tachygraphe. La notion de « transports internationaux » est définie dans le Règlement 1072/2009 comme étant :

- les déplacements en charge d'un véhicule, dont le point de départ et le point d'arrivée se trouvent dans deux États membres différents, avec ou sans transit par un ou plusieurs États membres ou pays tiers;*
- les déplacements en charge d'un véhicule au départ d'un État membre et à destination d'un pays tiers et vice versa, avec ou sans transit par un ou plusieurs États membres ou pays tiers;*
- les déplacements en charge d'un véhicule entre pays tiers, traversant en transit le territoire d'un ou plusieurs États membres; ou*
- les déplacements à vide en relation avec les transports visés aux points a), b) et c.*

Les tachygraphes intelligents version 2 enregistrent automatiquement la position du véhicule aux points suivants, ou au point le plus proche des lieux où le signal satellite est disponible :

- le lieu où commence la période de travail journalière ;
- chaque fois que le véhicule franchit la frontière d'un État membre ;
- chaque fois que le véhicule effectue des activités de chargement ou de déchargement ;
- toutes les trois heures de temps de conduite accumulé ; et
- le lieu où finit la période de travail journalière.

Le passage des frontières

Le Règlement 165/2014 tel que modifié par le Règlement 2020/1054 a imposé une nouvelle obligation aux chauffeurs, celle d'enregistrer le franchissement des frontières. Cet enregistrement s'opère de manière automatique avec la version 2 du tachygraphe intelligent lorsqu'il sera installé dans les véhicules soumis au Règlement 561/2006.





L'utilisation d'anciennes cartes de conducteur avec la version v2.0 du tachygraphe intelligent est parfaitement possible et légalement autorisée. Les passages de frontières ne sont toutefois pas toujours enregistrés automatiquement sur la carte de conducteur. Cet état de fait n'est évidemment pas constitutif qu'une quelconque infraction. Les services de contrôle (routier) peuvent récupérer ces données de géolocalisation directement dans la mémoire du tachygraphe.

4. TACHYGRAPHE OBLIGATOIRE POUR LES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS ENTRE 2,5 ET 3,5 TONNES DE MMA.

Les dernières mesures du Paquet Mobilité sont entrées en vigueur le 1er juillet 2026. Elles entraînent des changements assez fondamentaux pour les entreprises qui utilisent des véhicules utilitaires légers pour la réalisation de transports internationaux ou d'opérations de cabotage.

A. TRANSPORTS INTERNATIONAUX ET CABOTAGE

L'application de la réglementation relative aux temps de conduite et de repos (et son contrôle via un appareil tachygraphe installé dans les véhicules utilitaires légers de plus de 2,5 tonnes de MMA) est exclusivement limitée au transport international et au cabotage.

Depuis le 1er juillet 2026, le Règlement 561/2006 s'applique au « *transport routier de marchandises dans le cadre d'opérations de transport international ou de cabotage par des véhicules, y compris des véhicules à remorque ou à semi-remorque, Véhicules utilitaires légers en transport international dont la masse maximale autorisée dépasse 2,5 tonnes* »

Ce n'est que pour les transports internationaux et les opérations de cabotage que l'installation (et l'utilisation) d'un tachygraphe intelligent version 2 (Smart Tacho V2) est exigée. Le tachygraphe doit également être utilisé pour les trajets à vide effectués dans ce cadre.

Les chauffeurs de camionnettes équipées d'un tachygraphe peuvent mettre ce dernier en mode « hors champs » / « OUT » pour les trajets réalisés sur le territoire national.

Les camionnettes utilisées uniquement sur le territoire national ne doivent (pour l'instant) pas être équipées d'un tachygraphe. Pour l'heure, la Belgique n'a, en effet, pas (encore) décidé d'aller plus loin que les règles (minimum) européennes en la matière.

B. COMPTE PROPRE VS. COMPTE DE TIERS

Contrairement aux autres dispositions relatives aux temps de conduite et de repos, qui s'appliquent uniformément aux véhicules dont la masse maximale autorisée dépasse 3,5 tonnes, il convient de souligner ici une distinction importante entre le transport pour compte propre et le transport pour compte de tiers.

La distinction entre transport pour compte propre et transport pour compte de tiers est, dans ce cadre, très importante : le transport de marchandises, lorsqu'il n'est pas effectué pour le compte de tiers mais **pour le compte de l'entreprise ou du conducteur, et que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale de la personne qui le conduit, reste en dehors du champ de cette extension du champ d'application** des règles relatives aux temps de conduite et de repos. L'accent est mis sur le transport de marchandises pour compte de tiers.

Le texte du règlement ne contient aucun critère permettant de déterminer ce qu'est l'activité principale. Selon le SPF Mobilité, on pourrait « *considérer que les autres travaux doivent au minimum durer plus longtemps que le temps de conduite. Dans les lignes directrices de contrôle internationales, un seuil de 30% est toutefois utilisé. Ce pourcentage serait évalué sur une période d'un mois. Bien que la légalité de ce critère soit incertaine, il est recommandé, par prudence, en cas de transport international, d'utiliser le tachygraphe lorsque le temps de conduite dépasse 30% de l'activité professionnelle totale du dernier mois. Il convient toutefois de veiller en permanence à ce que, le jour même, le temps de conduite ne dépasse pas le temps consacré aux autres activités (autres travaux), afin de rester valablement exempté conformément aux termes du Règlement 561/2006.* »

Autrement dit, l'extension de la réglementation vise presque exclusivement le transport de marchandises pour compte de tiers. Elle s'appliquera par conséquent aux entreprises de transport professionnelles qui effectuent aujourd'hui, au moyen de véhicules utilitaires légers, des livraisons internationales, du transport express ou des activités de distribution.

Ces entreprises relèveront du champ d'application du Règlement 561/2006, avec l'obligation d'installer un tachygraphe de dernière génération.

C. CODE 95

Les conducteurs de véhicules d'une MMA située entre 2,5 et 3,5 tonnes ne doivent pas être titulaires du code 95 sur leur permis de conduire. Les obligations liées au certificat d'aptitude professionnelle (CAP) et de formation continue ne concernent que les conducteurs de véhicules dont la MMA dépasse 3,5 tonnes (exception faite des éventuelles augmentations de masse tolérées pour les pour les véhicules zéro émission).

D. ATTESTATION D'ACTIVITÉS

Sur la carte de conducteur, chaque heure doit être justifiée. Dès qu'un chauffeur insère sa carte de conducteur dans le tachygraphe, l'appareil lui demande de compléter manuellement les heures manquantes.

Lorsque cette saisie manuelle est impossible pour des raisons techniques objectives, le conducteur peut utiliser à titre alternatif une « attestation d'activités ». C'est par exemple le cas lorsqu'il a effectué pendant une longue période d'autres travaux et que l'encodage de toutes ces données représenterait une charge administrative disproportionnée. De cette manière, un équilibre est maintenu entre l'obligation stricte d'enregistrement et la faisabilité pratique pour le chauffeur.

La Commission européenne a fixé le modèle d'un tel formulaire sur la base de la Décision 2009/959/UE. Le formulaire n'a donc pas été supprimé, mais sert de solution de secours.

E. DÉTACHEMENT

Les entreprises relevant de cette réglementation doivent enregistrer une déclaration de détachement via la plateforme IMI (Internal Market Information System) pour certaines activités de transport international.

Cette obligation s'applique :

- au transport de cabotage ;
- au transport international de marchandises entre deux États membres autres que l'État membre d'établissement (cross-trade).





Un enregistrement n'est pas requis pour :

- le transport bilatéral entre l'État membre d'établissement et un autre État membre ;
- le transport de transit, lorsqu'un État membre est uniquement traversé sans opérations de chargement ou de déchargement.

L'enregistrement s'effectue exclusivement via le module « Road Transport - Posting Declaration » de la plateforme IMI.

En outre, le conducteur doit pouvoir présenter à tout moment, pendant le transport, une copie valide de la déclaration de détachement. Celle-ci peut être conservée tant sous format papier que sous format électronique.

5. LE SYSTÈME DE CONTRÔLE EN PRATIQUE

A. LE TACHYGRAPHE ET LES CARTES TACHYGRAPHIQUES

Le système de contrôle se compose du tachygraphe (digital ou intelligent), lui-même relié à un capteur de mouvements. Il est équipé d'une mémoire, d'un écran de lecture, d'un connecteur pour le téléchargement, de deux lecteurs de carte et d'une imprimante. La mémoire de l'appareil tachygraphe conserve au moins 365 jours de données relatives au véhicule et aux conducteurs de ce véhicule.

Le tachygraphe digital fonctionne en combinaison avec des cartes tachygraphiques.

Le tachygraphe enregistre notamment :

- L'identité du conducteur ;
- Les données relatives au contrôle, à l'étalonnage et à la réparation du tachygraphe, y compris l'identité de l'atelier
- Les différentes activités :
 - Les temps de conduite + symbole
 - Les temps de disponibilité + symbole
 - Les temps de repos + symbole
 - Les autres tâches de travail + symbole
 - Les interruptions du temps de conduite + symbole
- La vitesse du véhicule.
- La distance parcourue.
- Les irrégularités.
- Le tachygraphe intelligent version 1 enregistre en plus automatiquement les lieux de départ et d'arrêt du trajet.

La version 2 du tachygraphe intelligent enregistre automatiquement aussi les franchissements de frontières ainsi que les activités de chargement et de déchargement.

Les données sont stockées de deux manières : dans la mémoire de l'appareil tachygraphe et sur la carte tachygraphique personnelle du conducteur.

Cette carte de conducteur retient par conducteur les données de temps de conduite et de repos sur une période de minimum 56 jours.

La **carte de conducteur** enregistre les activités de chaque conducteur séparément.

Les temps de conduite et de repos sont directement lisibles de l'écran. Si le temps de conduite maximal est presque atteint, un signal d'avertissement retentit.

L'entreprise de transport doit à l'aide de sa propre **carte d'entreprise** télécharger et conserver toutes les données relatives aux véhicules et aux conducteurs de l'entreprise stockées dans la mémoire de l'unité du véhicule.

Pour pouvoir activer, initialiser, étalonner ou calibrer le tachygraphe digital, il existe également une carte particulière : la **carte d'atelier**.

Enfin, la carte de contrôleur permet aux agents mandatés d'avoir accès aux données contenues dans la mémoire de l'unité du véhicule et dans les cartes de conducteur et/ou de les télécharger.

B. DIGITACH

En Belgique, L'Etat belge, représenté par le Service Public Fédéral Mobilité et Transports a confié à l'Institut Transport routier & Logistique Belgique (ITLB) la mission d'organiser et d'exploiter un système de gestion et de délivrance des cartes tachygraphiques (<http://itlb.be/>).

Le service dénommé Digitach (www.digitach.be) délivre :

- Les cartes conducteurs aux chauffeurs ayant leur 'résidence normale' en Belgique,
- Les cartes entreprises aux entreprises belges inscrites à la Banque Carrefour des entreprises
- Les cartes ateliers aux ateliers agréés.
- Les cartes contrôleurs aux autorités compétentes.

C. LES CARTES CONDUCTEURS

Les cartes ont une validité de 5 ans maximum. La **première demande** de carte conducteur doit être introduite chez Digitach.

Il faut tenir compte d'un **délai de 10 jours ouvrables** au moins entre l'envoi de votre demande et la réception de votre carte (à condition que le paiement soit fait immédiatement après la réception de la facture).

La demande de **renouvellement** de la carte conducteur peut être introduite **au plus tôt 2 mois** mais **au plus tard 15 jours ouvrables avant la date d'échéance**.

Les demandes de remplacement en cas de dysfonctionnement, perte ou vol doivent être introduites dans les sept jours auprès de Digitach :

- En cas de dysfonctionnement de la carte, le titulaire doit retourner la carte au service Digitach sous pli recommandé, à des fins d'expertise.
- La perte ou le vol d'une carte de conducteur doit faire l'objet d'une déclaration de dépossession involontaire à la police. L'attestation de dépossession involontaire est jointe à la demande de renouvellement. En cas de vol de la carte de conducteur à l'étranger, une déclaration doit également être faite, auprès des autorités compétentes du pays où le vol s'est produit.
- Aussi longtemps qu'il ne dispose pas de carte de conducteur, le chauffeur doit conserver ses temps de conduite et de repos à l'aide des impressions papier du tachygraphe digital.
- Le conducteur peut continuer à conduire son véhicule sans carte personnelle durant une période maximale de quinze jours de calendrier.





D. L'INTERVENTION FINANCIÈRE DU FSTL

Le FSTL propose aux employeurs (relevant de la CP 140.03) une intervention dans l'achat de la **carte de conducteur** pour le tachygraphe digital. Cette intervention n'est possible que pour les ouvriers du secteur du transport et de la logistique appartenant à la catégorie ONSS 083. Cette intervention est payée **tous les 5 ans, ce qui correspond à la période de validité** de la carte de conducteur. L'employeur doit prendre en charge la **totalité des frais d'achat, TVA incluse** et peut demander le remboursement au FSTL.

L'intervention pour les cartes de conducteur émises en **Belgique** s'élève à **53,72 euros**. La facture est établie au nom de l'entreprise. L'intervention pour les cartes de conducteur émises à l'**étranger** s'élève à **65 euros** maximum. L'employeur complète le formulaire « Demande d'intervention financière carte de conducteur pour tachygraphe digital », le signe et le renvoie au FSTL. Le FSTL doit recevoir le formulaire complété **dans les 3 ans** à compter de la date de validité de la carte de conducteur.

E. TÉLÉCHARGEMENT DES DONNÉES DU TACHYGRAPHE ET DE LA CARTE DE CONDUCTEUR

Les données stockées dans la mémoire de l'**unité embarquée** sont téléchargées vers un média externe sécurisé au moins **tous les deux mois** à compter depuis le dernier téléchargement.

Les données téléchargées de l'unité embarquée sont conservées par l'entreprise **au moins cinq ans**. Elles sont conservées en un même endroit sécurisé, accessible uniquement aux personnes autorisées.

Les données stockées dans la mémoire des **cartes de conducteur** sont téléchargées vers un média externe sécurisé au moins **tous les vingt et un jours** à compter depuis le dernier téléchargement.

Les données téléchargées des cartes de conducteur sont conservées par l'entreprise **au moins cinq ans**.

Le mot « jours » doit être compris comme étant « chaque jour civil au cours duquel la carte a été utilisée ou le conducteur a saisi les activités manuellement. »

Les données des cartes de conducteurs sont également conservées en un même endroit sécurisé, accessible uniquement aux personnes autorisées.

Le catalogue des amendes (Arrêté royal du 19 juillet 2000 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions en matière de transport par route) ne prévoit aucune sanction spécifique pour le défaut de téléchargement des données du tachygraphe du camion ou de la carte de conducteur. Il ne faut cependant pas croire qu'il s'agit d'un oubli du législateur.

Le catalogue des amendes liste une (longue) série d'infractions pour lesquelles les autorités de contrôle peuvent proposer le paiement d'une perception immédiate. Cette liste n'est cependant pas exhaustive.

La constatation par les autorités de contrôle d'un défaut de téléchargement des données en question génère automatiquement la rédaction d'un procès-verbal. Il n'est dès lors pas possible d'éteindre l'action publique par le paiement d'une perception immédiate.

La sanction de cette infraction est à trouver à l'article 46 de l'Arrêté royal du 17 octobre 2016 relatif au tachygraphe et aux temps de conduite et de repos qui stipule que : « *Les infractions au Règlement 561/2006, au Règlement 165/2014, à l'AETR et au présent arrêté, constatées en Belgique ou dénoncées par l'autorité compétente d'un autre Etat membre ou d'un pays tiers, sont punies sur base des articles 2 et 2bis de la Loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par mer, par route, par chemin de fer ou par voie navigable ou des articles 4 et 4bis de la Loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité, même si l'infraction a été commise sur le territoire d'un autre Etat membre ou d'un pays tiers, selon qu'elles ont trait aux modalités d'utilisation du tachygraphe ou à ses caractéristiques techniques.* »

L'obligation de téléchargement des données est, pour sa part, prévue à l'article 34 de ce même Arrêté royal, à savoir, pour rappel :

- *Les données stockées dans la mémoire de l'unité embarquée sont téléchargées par l'entreprise vers un média de stockage externe sécurisé au moins tous les deux mois à compter du dernier téléchargement. Les données stockées dans la mémoire de l'unité embarquée et relatives à la période courant depuis le dernier téléchargement sont téléchargées lorsque le véhicule est retiré de la circulation ou mis à la disposition d'une autre entreprise sous quelque forme que ce soit.*
- *Les données stockées dans la mémoire des cartes de conducteur sont téléchargées vers un média de stockage externe sécurisé au moins tous les vingt et un jours à compter du dernier téléchargement. Les données stockées dans la mémoire de la carte de conducteur et relatives à la période courant depuis le dernier téléchargement sont téléchargées lorsque le conducteur cesse ses activités au sein de l'entreprise ou avant que la carte ne soit retournée à l'organisme compétent lors d'un remplacement ou d'un renouvellement.*

Un téléchargement des données pour une période déterminée peut, par ailleurs, être exigé par les agents de contrôle listés ci-après :

1. le personnel du cadre opérationnel de la police fédérale et de la police locale ;
2. les agents de la Direction générale Transport routier et Sécurité routière du Service public fédéral Mobilité et Transports, investis d'un mandat de police judiciaire ;
3. les agents de l'Administration des Douanes et Accises ;
4. les inspecteurs sociaux et les contrôleurs sociaux de l'Inspection des lois sociales du Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale.
5. les inspecteurs sociaux et les contrôleurs sociaux de l'Office national de Sécurité sociale.

En l'absence d'un montant précis de perception immédiate prévu dans le catalogue des amendes, il reviendra au Juge de statuer et de prononcer une peine fondée sur l'article 2 § 1er. de la Loi du 18 février 1969 qui dispose que « **Les infractions aux Arrêtés pris en application de l'article 1er de la présente Loi sont punies d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de cinquante à dix mille euros, ou d'une de ces peines seulement, sans préjudice des dommages-intérêts s'il y a lieu.** » Un éventail de peines aussi large que dissuasif.

Tous droits réservés. Sauf les exceptions explicitement autorisées par la loi, le contenu de ce document, ne peut être reproduit, sauvegardé dans une base de données automatique, ni être rendu public, de quelque manière que ce soit, sans l'autorisation explicite, préalable et par écrit de son auteur. Malgré le fait que ce document ait été élaboré avec le plus grand soin, l'exactitude des informations dépend également d'informations communiquées par des tiers. Si des erreurs devaient s'être glissées dans cette parution, ni l'auteur, ni l'éditeur ne pourraient être reconnus comme responsables. La rédaction de cette édition a été révisée le 31/08/2026. @ copyright Michaël Reul

SOURCES

- Règlement 2020/1054 du 15 juillet 2020 (J.O. 31/07/2020)
- Règlement 561/2006 et Arrêté royal du 17 octobre 2016
- Règlement 165/2014
- Directive 2002/15 et CCT du 27 janvier 2005 (A.R. du 24/09/2006, M.B. 24/11/2006)
- Syllabus ITLB préparatoire aux examens de capacité professionnelle
- Digitach.be
- SPF Mobilité



UPTR & PARTNERS

La défense professionnelle de vos intérêts, une information pertinente, des services efficaces et des partenaires engagés pour les transporteurs et logisticiens belges !



UNION PROFESSIONNELLE DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE

LIEGE

Z.I. des Hauts-Sarts
Rue de l'Abbaye 138
4040 Herstal
T. 04 361 40 90

BRUXELLES

Avenue du Port 104-106
1000 Bruxelles
T. 02 420 54 56

COURTRAI

Engelse Wandeling 2
Bus K07G
8500 Courtrai
T. 056 60 17 38

GAND

Dublinstraat 35
Bus 014
9000 Gent
T. 09 218 17 70

E-mail : info@uptr.be • Website : www.uptr.be • LinkedIn : [UPTRBE](https://www.linkedin.com/company/uptrbe)