



**Conformité des tachygraphes  
dans l'UE pour les flottes  
de VUL du dernier kilomètre**

**GEOTAB®**

# Sommaire

Résumé analytique .....	1
Évolution de la réglementation européenne sur les tachygraphes .....	2
Véhicules et itinéraires concernés par la nouvelle législation.....	3
Vos VUL seront-ils impactés ?.....	3
Considérations pour les flottes britanniques .....	3
Répartition par pays .....	4
États membres de l'UE.....	4
Principaux pays hors UE .....	6
Principales exigences de conformité.....	7
Coûts et calendrier de mise en conformité .....	8
Que faire maintenant : compte à rebours de 2 mois.....	9
Les enseignements tirés du déploiement des tachygraphes sur les poids lourds .....	10
L'opportunité .....	11
Comment Geotab peut vous aider .....	12
Conclusion .....	12



## Résumé analytique

L'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA) estime que plus de **30 millions de véhicules utilitaires légers** (VUL) sont en circulation dans l'Union européenne, ce qui représente plus de 80 % de l'ensemble des véhicules de transport de marchandises de la région. Si l'on inclut le Royaume-Uni et les pays de l'AELE (Norvège, Liechtenstein et Suisse), ce chiffre s'élève à environ 37 millions de véhicules.

On estime qu'**un quart de l'ensemble du transport de marchandises dans l'UE est international**. Les conducteurs empruntant ces itinéraires sont confrontés à des conditions de travail difficiles, notamment des horaires de travail longs et souvent irréguliers, ainsi que des emplois du temps serrés pouvant contribuer à la fatigue et au stress. La fatigue des conducteurs est un facteur de risque reconnu qui met en danger tous les usagers de la route. Selon la **Fédération européenne des travailleurs des transports**, la fatigue entraîne une perte de maîtrise du véhicule, un temps de réaction réduit, une mauvaise maîtrise de la vitesse, ainsi qu'une perte d'attention et de perception des dangers. **D'après des enquêtes**, plus de la moitié des conducteurs longue distance déclarent avoir failli s'endormir au volant.

Consciente de l'ampleur du transport international de marchandises par véhicules utilitaires légers au sein de l'UE et de l'impact que ces opérations peuvent avoir sur la sécurité routière, l'UE étend le champ d'application du règlement (UE) 2020/1054 aux véhicules utilitaires légers de plus de 2,5 tonnes effectuant des transports internationaux ou du cabotage. En vertu des règles introduites dans le cadre du Paquet Mobilité 1 de l'UE, à compter du 1er juillet 2026, ces véhicules utilitaires légers devront être équipés de tachygraphes intelligents de deuxième génération (tachygraphes G2V2), et les conducteurs seront soumis aux mêmes règles de l'UE en matière de temps de conduite que celles qui s'appliquent actuellement aux conducteurs de poids lourds. L'objectif est d'améliorer la sécurité routière, de renforcer la protection des conducteurs et de garantir une concurrence loyale sur le marché européen des transports.

Ce livre blanc fournit un guide pratique sur le nouveau paysage réglementaire pour les opérateurs de véhicules utilitaires légers. Il présente le cadre réglementaire, met en évidence les risques financiers liés à la non-conformité et explore comment les opérateurs du dernier kilomètre peuvent transformer un défi de conformité en opportunité commerciale en utilisant les nouvelles données des tachygraphes parallèlement aux systèmes télématiques existants pour améliorer l'efficacité, réduire les risques et renforcer le contrôle opérationnel.

# Évolution de la réglementation européenne sur les tachygraphes

L'approche de l'UE en matière de tachygraphes et de temps de conduite s'est développée sur plus de quatre décennies, en mettant constamment l'accent sur l'amélioration de la sécurité routière, la protection des conducteurs et le maintien d'une concurrence loyale. Conçu à l'origine pour les poids lourds, ce cadre s'étend désormais à l'exploitation des véhicules utilitaires légers.

Le point de départ a été le [règlement \(CEE\) n° 3821/85 du Conseil](#), qui rendait obligatoires les tachygraphes analogiques pour les poids lourds (PL) de plus de 3,5 tonnes. Ces appareils enregistraient la vitesse, la distance parcourue et l'activité du conducteur sur des disques papier, créant ainsi le premier système contraignant de contrôle de la conformité. Introduits parallèlement aux premières règles relatives au temps de conduite, ils ont établi une base de référence pour l'application de la réglementation, mais étaient sujets à des erreurs.

Une amélioration majeure est intervenue avec l'introduction des tachygraphes numériques, obligatoires sur les véhicules neufs depuis 2006. Ceux-ci ont renforcé l'intégrité des données et la cohérence de l'application de la réglementation dans l'ensemble des États membres, la transition ayant été consolidée par le [règlement \(UE\) n° 165/2014](#).

Parallèlement, le [règlement \(CE\) n° 561/2006](#) a harmonisé les règles relatives aux temps de conduite, aux pauses et aux périodes de repos. Ses objectifs déclarés étaient d'améliorer les conditions de travail des conducteurs, de renforcer la sécurité routière et de garantir une concurrence loyale au sein du secteur européen des transports. Ces règles sont depuis devenues la pierre angulaire de la conformité opérationnelle des flottes de poids lourds.

La phase suivante a été marquée par le Paquet Mobilité 1 de l'UE, notamment le [règlement \(UE\) 2020/1054](#). Ce dernier a introduit les tachygraphes intelligents dotés d'un système de localisation par satellite (GNSS) et de capacités de contrôle à distance, des règles plus strictes concernant les temps de repos et les exigences de retour à la base, ainsi qu'un renforcement des contrôles transfrontaliers.

Élément crucial pour les opérateurs du dernier kilomètre, le champ d'application de la réglementation s'étend désormais pour combler une lacune de longue date. Les véhicules utilitaires légers (VUL) affectés au transport international ont toujours opéré en dehors du cadre réglementaire complet applicable aux poids lourds (PL), bien qu'ils soient de plus en plus utilisés dans les réseaux de livraison transfrontaliers. Cette situation a entraîné à la fois des difficultés de contrôle et un déséquilibre concurrentiel. À compter du 1er juillet 2026, les règles relatives aux tachygraphes et aux temps de conduite s'étendront aux véhicules d'un poids maximal autorisé supérieur à 2,5 tonnes utilisés dans le cadre d'opérations internationales ou de cabotage, ce qui nécessitera l'installation de tachygraphes intelligents de deuxième génération (G2V2).

Cela marque un changement structurel. Les mouvements transfrontaliers de fourgons, qui ont souvent été effectués avec une surveillance formelle limitée, s'inscriront désormais dans le même cadre de conformité que les véhicules plus lourds. En étendant les règles relatives aux tachygraphes aux véhicules utilitaires légers, l'UE permet une application plus cohérente de la réglementation, une concurrence plus équitable et une visibilité totale sur les conditions de travail sur l'ensemble du marché de la logistique transfrontalière.



# Véhicules et itinéraires concernés par la nouvelle législation

Avec le nouveau champ d'application élargi de la législation européenne sur le temps de conduite et les tachygraphes, le facteur déterminant devient une combinaison du type de véhicule et de la manière dont ce véhicule est utilisé. Cette section fournit un cadre clair et pratique pour vous aider à identifier les véhicules et les itinéraires concernés, afin que vous puissiez évaluer votre exposition en toute confiance et éviter toute non-conformité involontaire.

## Vos VUL seront-ils impactés ?

Vos véhicules utilitaires légers SONT concernés si :	Vos véhicules utilitaires légers ne sont PAS concernés si :
<input checked="" type="checkbox"/> La masse maximale admissible du véhicule est supérieure à 2,5 tonnes ET	<input checked="" type="checkbox"/> La masse maximale autorisée du véhicule est inférieure ou égale à 2,5 tonnes OU
<input checked="" type="checkbox"/> Le véhicule transporte des marchandises à travers les frontières de l'UE, ou vers l'UE, contre rémunération OU	<input checked="" type="checkbox"/> Le véhicule circule exclusivement sur le territoire d'un seul pays OU
<input checked="" type="checkbox"/> Le véhicule effectue des opérations de cabotage (livraison de marchandises sur le territoire d'un autre pays de l'UE)	<input checked="" type="checkbox"/> Vous exercez votre activité exclusivement pour votre propre compte
<input checked="" type="checkbox"/> Le véhicule est utilisé à la fois pour des trajets nationaux et internationaux, puisqu'il entrera dans le champ d'application dès lors qu'il sera utilisé pour le transport international ou le cabotage. Ces véhicules devront être équipés d'un tachygraphe G2V2 pour être conformes sur les trajets internationaux	

## Considérations pour les flottes britanniques

Bien que la réglementation européenne ne s'applique plus au Royaume-Uni, tout véhicule immatriculé au Royaume-Uni qui entre dans l'UE à des fins de transport commercial ou de cabotage doit se conformer aux nouvelles exigences européennes en matière de tachygraphes pendant son exploitation sur le territoire de l'UE.

En pratique, cela signifie qu'une camionnette britannique livrant des marchandises de Douvres à Paris est concernée pour la partie européenne du trajet, mais qu'une camionnette britannique livrant des marchandises de Manchester à Birmingham ne l'est pas et est plutôt régie par les règles britanniques relatives aux heures de conduite sur le territoire national.

# Répartition par pays

## États membres de l'UE

Pays	Organisme de contrôle	Amendes possibles à partir de juillet 2026
Allemagne	BAG – Bundesamt für Güterverkehr	Jusqu'à 30 000 EUR pour les infractions graves.
Autriche	Bundesministerium für Klimaschutz + Polizei	Jusqu'à 5 000 EUR pour les infractions graves.
Belgique	DG Contrôle / Service public fédéral Mobilité	Jusqu'à 80 000 EUR pour les infractions graves, et/ou une peine d'emprisonnement pouvant aller jusqu'à 6 mois.
Bulgarie	IA Avtomobilna Administratsiya	Jusqu'à environ 1 500 EUR par infraction.
Croatie	Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture	Jusqu'à 40 000 EUR d'amende pour l'entreprise en cas d'infractions graves, ainsi que pour le conducteur et la personne responsable.
Danemark	Fardselsstyrelsen	Jusqu'à 12 000 DKK pour les infractions graves commises par l'entreprise (environ 1 600 EUR) et jusqu'à 6 000 DKK pour le conducteur (environ 800 EUR).
Espagne	Ministerio de Transportes / Movilidad Sostenible	Jusqu'à 6 000 EUR pour les infractions graves.
Estonie	Transpordiamet	Jusqu'à 1 200 EUR ou détention du conducteur en cas d'infractions graves, plus jusqu'à 16 000 EUR pour une personne morale.
Finlande	Traficom	Système d'amendes journalières, calculées en fonction du salaire du conducteur, 18 amendes journalières d'un montant maximal de 25 €.
France	DREAL – autorités régionales + Gendarmerie	Jusqu'à 30 000 EUR pour les infractions graves, plus un an d'emprisonnement.

Pays	Organisme de contrôle	Amendes possibles à partir de juillet 2026
Grèce	YPAA – Ministère des Infrastructures et des Transports	Jusqu'à 3 000 EUR pour les infractions graves pour l'entreprise, et jusqu'à 1 000 EUR pour le conducteur.
Hongrie	ITM – Innovacios es Technologiai Miniszterium	Jusqu'à 400 000 HUF pour les infractions graves (environ 1 100 EUR).
Irlande	RSA – Autorité de sécurité routière	Le montant des amendes n'est pas connu, mais devrait être conforme à la moyenne européenne.
Italie	MIT – Ministero delle Infrastrutture + Polizia Stradale	Le montant des amendes n'est pas connu, mais devrait être conforme à la moyenne européenne.
Lettonie	CSDD – Celu satiksmes drošibas direkcija	Jusqu'à 1 400 EUR et jusqu'à 280 points de pénalité pour l'entreprise en cas d'infractions graves, plus jusqu'à 570 EUR et jusqu'à 114 points de pénalité pour le conducteur.
Lituanie	VI Transporto kompetenciju agentura	Jusqu'à 2 000 EUR pour les infractions graves.
Luxembourg	Administration des transports	Jusqu'à 25 000 EUR pour les infractions graves et/ou une peine d'emprisonnement pouvant aller jusqu'à 5 ans.
Pays-Bas	ILT – Inspectie Leefomgeving en Transport	Amendes pouvant atteindre 13 375 EUR pour les infractions graves. Amendes pouvant atteindre 1 500 EUR pour les conducteurs.
Pologne	ITD – Inspekcja Transportu Drogowego	Jusqu'à 12 000 PLN pour les infractions graves (environ 2 800 EUR).
Portugal	IMT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes	Jusqu'à 79 560 EUR pour les infractions graves.
République tchèque	Celni sprava + Policie CR	Jusqu'à 350 000 CZK pour les infractions graves commises par des entreprises (environ 14 000 EUR), plus jusqu'à 4 ans d'emprisonnement pour le conducteur et une interdiction de conduire à titre professionnel ou la confiscation du permis.
Roumanie	ARR – Autoritatea Rutiera Romana	Le montant des amendes n'est pas connu, mais devrait être conforme à la moyenne européenne.

Pays	Organisme de contrôle	Amendes possibles à partir de juillet 2026
Slovaquie	Statna sprava pre cestnu dopravu	Jusqu'à 16 596 EUR d'amende pour l'entreprise en cas d'infractions graves, ainsi que jusqu'à 330 EUR pour le conducteur.
Slovénie	Agencija za varnost prometa	Jusqu'à 12 000 EUR pour l'entreprise de transport, 6 000 EUR pour le responsable des transports, et 5 000 EUR pour le conducteur en cas d'infractions graves.
Suède	Transportstyrelsen	Amendes administratives pouvant atteindre 20 000 SEK pour les infractions graves (environ 1 900 EUR), auxquelles s'ajoutent des sanctions pénales pouvant aller jusqu'à l'emprisonnement pour les personnes physiques.

## Principaux pays hors UE

Pays	État	Pertinence au 1er juillet 2026
Norvège	Membre de l'AELE et de l'EEE – non membre de l'UE	En tant que membre de l'EEE et de l'AELE, la Norvège a adopté la réglementation européenne en matière de transport, y compris le Paquet Mobilité 1. Les véhicules utilitaires légers (VUL) d'un poids compris entre 2,5 et 3,5 tonnes effectuant des transports internationaux vers l'UE doivent se conformer aux règles de l'UE à compter du 1er juillet 2026.
Royaume-Uni	Hors UE après le Brexit	Le Royaume-Uni n'est pas lié par le règlement (UE) 2020/1054. Toutefois, les véhicules britanniques circulant dans l'UE doivent se conformer aux règles relatives au tachygraphe lorsqu'ils se trouvent sur le territoire de l'UE. Les opérateurs irlandais voyageant en ferry vers la Grande-Bretagne, puis traversant le Pays de Galles/l'Angleterre avant de prendre le ferry ou le tunnel sous la Manche pour rejoindre l'Europe continentale devront se conformer à la réglementation européenne sur les tachygraphes tout au long du trajet, y compris pour le segment effectué en Grande-Bretagne.
Suisse	Membre de l'AELE, accords bilatéraux avec l'UE	La Suisse a signé un paquet mobilité bilatéral avec l'UE. Les VUL d'un poids compris entre 2,5 et 3,5 tonnes effectuant des transports internationaux vers l'UE devraient devoir se conformer aux règles de l'UE à compter du 1er juillet 2026.
Turquie	Pays candidat à l'adhésion à l'UE, non concerné pour le moment	Les règles de l'UE s'appliqueront du côté de la frontière de l'UE, dès que les véhicules entreront dans un État membre de l'UE.

# Principales exigences de conformité

Tous les véhicules utilitaires légers d'un poids maximal autorisé supérieur à 2,5 tonnes effectuant des transports internationaux ou du cabotage doivent être équipés de tachygraphes G2V2 d'ici le 1er juillet 2026. Tous les conducteurs doivent être formés à l'utilisation correcte du tachygraphe et de leur carte de conducteur, ainsi qu'à l'application de la réglementation européenne relative au temps de conduite. Les opérateurs sont également tenus de mettre en place des processus rigoureux pour la saisie et le téléchargement des données, ainsi que pour la gestion continue de la conformité.

Ces exigences s'inscrivent dans le cadre du règlement (CE) n° 561/2006, qui définit les limites relatives aux temps de conduite, aux pauses et aux temps de repos comme suit :



## Limite de conduite quotidienne

Les conducteurs peuvent conduire jusqu'à 9 heures par jour. Cette durée peut être prolongée jusqu'à un maximum de 10 heures, mais pas plus de deux fois par semaine.



## Limite de conduite hebdomadaire

Les conducteurs ne doivent pas dépasser 56 heures de conduite par semaine, ni 90 heures sur une période de deux semaines consécutives. Cela signifie que si le nombre maximal d'heures de conduite est atteint au cours d'une semaine, le temps de conduite doit être réduit à seulement 34 heures la semaine suivante.



## Temps de pause

Une pause d'au moins 45 minutes doit être prise après 4,5 heures de conduite. Cette pause peut être prise en une seule fois ou fractionnée en deux parties d'au moins 15 minutes, suivies d'au moins 30 minutes.



## Temps de repos

Les temps de repos sont les périodes passées complètement loin de toute activité professionnelle. À ce titre, ils excluent non seulement le temps passé à conduire, mais aussi celui consacré aux pauses ou à l'exécution d'« autres tâches », telles qu'identifiées sur le tachygraphe du conducteur. Les règles de l'UE définissent les exigences en matière de repos quotidien et hebdomadaire.



## Temps de repos quotidiens

**Normaux** : Au moins 11 heures de repos ininterrompu par jour. Ce temps peut être fractionné en au moins 3 heures, suivies d'au moins 9 heures de repos ininterrompu. **Réduits** : Au moins 9 heures dans les conditions autorisées.



## Temps de repos hebdomadaire

**Normaux** : Au moins 45 heures de repos ininterrompu par semaine. **Réduits** : Au moins 24 heures, sous réserve d'exigences de repos compensatoire à un stade ultérieur.



## Gestion des données

Les données de la carte de conducteur doivent être téléchargées au moins tous les 28 jours, et celles de l'unité embarquée au moins tous les 90 jours. Les enregistrements doivent être conservés pendant au moins 12 mois. Lors des contrôles routiers, les conducteurs doivent être en mesure de présenter les enregistrements couvrant les 56 jours précédents.

Dans la pratique, la conformité dépend non seulement du comportement des conducteurs, mais aussi de l'intégrité des systèmes au niveau de la flotte utilisés pour collecter, stocker et contrôler les données du tachygraphe.



## Coûts et calendrier de mise en conformité

Les flottes doivent prévoir un budget d'environ 1 000 à 1 600 € (870 à 1 390 £) par véhicule pour la mise en conformité, qui comprend :

Élément/Service	Coût estimé
Tachygraphe G2V2	700 à 1 200 €
Installation et étalonnage	200 à 400 €
Carte tachygraphique du conducteur (par conducteur)	Environ 60 €
Carte tachygraphique de l'entreprise	Environ 100 € (valable 5 ans)

Une flotte de dix véhicules utilitaires légers avec quinze conducteurs doit s'attendre à des coûts initiaux compris entre 11 000 et 17 000 € (9 600 à 14 800 £), auxquels s'ajoutent des dépenses récurrentes pour la formation, la gestion des données et le renouvellement des cartes.

## Que faire maintenant : compte à rebours de 2 mois

À seulement deux mois de la date butoir du 1er juillet 2026, les flottes de livraison du dernier kilomètre disposent d'un délai très court pour s'assurer que leurs tachygraphes fonctionnent parfaitement pour les opérations transfrontalières. La capacité des ateliers pour le rétrofit des unités G2V2 sera limitée, et le processus de demande de cartes de conducteur peut prendre plusieurs semaines.

Les conducteurs doivent recevoir une formation suffisante pour être à l'aise avec l'utilisation de leurs tachygraphes, et avoir une compréhension claire des exigences en matière d'heures de conduite et de repos afin de s'assurer qu'ils ne risquent pas, par inadvertance, de se mettre en situation de non-conformité et de s'exposer à des amendes potentielles.

Voici un exemple de calendrier :

### Mai 2026

Auditoría, instalación y formación

- Réaliser un audit de votre flotte pour identifier les itinéraires et les véhicules concernés, et réserver des créneaux en atelier pour les installations
- Réaliser l'installation des tachygraphes sur l'ensemble de votre flotte concernée
- Mettre en place une formation des conducteurs sur le fonctionnement des tachygraphes et les règles relatives aux temps de conduite
- Mettre en place des procédures de téléchargement et d'archivage des données
- Mettre à jour les processus de planification pour tenir compte des pauses obligatoires

### Juin 2026

Tests et vérifications finales

- Mener des opérations pilotes avec les nouveaux tachygraphes en place
- Tester les systèmes de téléchargement à distance et de conservation des données
- Identifier et résoudre tout problème avant la date limite
- Vérifier que la conservation des données respecte l'exigence d'inspection de 56 jours
- Communiquer aux clients tout changement concernant les délais de livraison

### 1er juillet 2026

Entrée en vigueur de la réglementation

- Veiller à ce qu'un suivi continu de la conformité soit mis en place
- Organiser des formations de remise à niveau si nécessaire



## Les enseignements tirés du déploiement des tachygraphes sur les poids lourds

Lorsque les tachygraphes G2V2 sont devenus obligatoires pour les poids lourds neufs en 2019, les flottes qui se sont adaptées le plus efficacement ont adopté une approche commune.

Elles ont considéré la conformité comme une discipline opérationnelle, et non comme un simple exercice d'approvisionnement. L'installation du matériel est simple ; le plus grand défi réside dans la refonte des plannings, la formation des conducteurs et l'intégration de la conformité dans les opérations quotidiennes. Pour les opérateurs du dernier kilomètre, où les itinéraires sont dynamiques et les contraintes de temps élevées, cette transition est particulièrement importante.

Ils ont investi dans la fonctionnalité de téléchargement à distance pour améliorer la visibilité sur les heures de conduite. La collecte manuelle des données du tachygraphe à partir des véhicules est chronophage, source d'erreurs et dépend du retour régulier des conducteurs et des véhicules au dépôt. En revanche, le téléchargement à distance permet une surveillance en temps quasi réel, ce qui permet aux opérateurs d'identifier et de traiter les infractions potentielles avant qu'elles ne s'aggravent, créant ainsi une culture de conformité plus forte tout en réduisant la charge administrative.

Enfin, les principales flottes ont intégré les données du tachygraphe à des informations plus larges sur la gestion de la flotte, plutôt que de les traiter comme une simple exigence de conformité isolée. Cette intégration leur a permis d'aller au-delà de la simple prévention des risques, en utilisant les données pour améliorer la planification des itinéraires, l'allocation des ressources et la résilience opérationnelle.

Pour les flottes de véhicules utilitaires légers (VUL) assurant le dernier kilomètre qui entreront dans le champ d'application en 2026, ces enseignements sont directement transposables.

# L'opportunité

Si les nouvelles réglementations peuvent sembler contraignantes au premier abord, elles offrent une opportunité évidente aux opérateurs qui adoptent une approche structurée. Grâce aux données améliorées du tachygraphe G2V2, les gestionnaires de flottes de véhicules utilitaires légers effectuant des opérations transfrontalières ou de cabotage auront accès à des données vérifiées et normalisées sur les temps de conduite, les périodes de repos et les passages de frontières – des fonctionnalités établies de longue date dans les flottes de poids lourds. Ces données ont une valeur qui va bien au-delà de la simple conformité :



## Le bien-être des conducteurs devient mesurable

Plutôt que de se fier aux heures déclarées par les conducteurs eux-mêmes, les opérateurs disposeront d'informations objectives sur les habitudes de conduite et la charge de travail. Le respect des règles relatives aux temps de conduite vise à réduire les risques liés à la fatigue, un facteur reconnu de collisions routières, améliorant ainsi la sécurité tant pour les conducteurs que pour les autres usagers de la route.



## La précision des accords de niveau de service (SLA) avec les clients s'améliore

Grâce à une meilleure visibilité sur le temps de conduite légalement autorisé, les promesses de livraison peuvent être faites avec plus de confiance. Pour les opérations du dernier kilomètre, où les créneaux de livraison serrés et les itinéraires dynamiques sont courants, cela permet une planification plus réaliste, respectant les limites légales des conducteurs.



## Les discussions avec les assureurs évoluent

Le fait de démontrer une conformité constante et la capacité à surveiller l'activité des conducteurs favorise des discussions plus factuelles avec les assureurs. Certains assureurs proposent déjà des conditions préférentielles aux flottes équipées de systèmes télématiques et de tachygraphes intégrés.



## L'efficacité opérationnelle s'améliore

Une visibilité précise sur la localisation des véhicules et la disponibilité des conducteurs permet une gestion des missions plus efficace. Pour les opérations transfrontalières de « dernier kilomètre », cela peut réduire les kilomètres à vide, améliorer le taux d'utilisation et renforcer l'efficacité globale du réseau.

# Comment Geotab peut vous aider

La solution de tachygraphe numérique de Geotab permet aux flottes du dernier kilomètre de se conformer aux nouvelles exigences européennes tout en conservant le contrôle sur les heures de conduite et la planification opérationnelle. Les données des cartes de conducteur et des unités embarquées peuvent être téléchargées à distance selon un calendrier défini, ce qui permet de surveiller de manière centralisée le respect des règles relatives aux heures de conduite. Des alertes en temps quasi réel signalent les infractions potentielles avant qu'elles ne se transforment en violations, favorisant ainsi une gestion proactive de la conformité.

Les données du tachygraphe sont capturées directement depuis le véhicule et présentées sur la plateforme MyGeotab, offrant une vue d'ensemble unifiée des flottes de poids lourds et de véhicules utilitaires légers. Cela crée un système unique pour les inspections, les audits et les réponses aux demandes des autorités de contrôle. Les données peuvent également être intégrées aux informations sur la consommation de carburant, la sécurité et la télématique vidéo dans MyGeotab, permettant ainsi aux opérateurs de réduire les risques, d'améliorer les résultats en matière de sécurité et d'optimiser l'efficacité opérationnelle au sein de réseaux de dernier kilomètre de plus en plus complexes.

## Conclusion

Le délai pour se conformer à la législation élargie sur les tachygraphes s'amenuise. Les exploitants de flottes du dernier kilomètre de la région EMEA exerçant des activités transfrontalières avec des véhicules utilitaires légers doivent désormais se préparer à s'assurer que tous les véhicules concernés soient équipés de tachygraphes G2V2 d'ici le 1er juillet 2026, et que les conducteurs et les équipes opérationnelles soient formés à l'application des règles européennes relatives au temps de conduite.

Pour les flottes opérant dans plusieurs pays, la collecte et la gestion manuelles des données de tachygraphe ne sont probablement pas viables à grande échelle. À mesure que les exigences réglementaires s'étendent aux opérations de véhicules utilitaires légers, de nombreux opérateurs s'orientent vers des approches centralisées et pilotées par des systèmes.

La solution de tachygraphe numérique de Geotab facilite cette transition en offrant une vue d'ensemble unifiée de l'activité des conducteurs et de la conformité. En intégrant les données du tachygraphe à des informations plus larges sur la flotte, les opérateurs peuvent aller au-delà de la simple conformité et renforcer le contrôle de la sécurité, de l'efficacité et des performances opérationnelles.



Pour découvrir comment cela peut s'appliquer à votre activité, réservez une démonstration [geotab.com/fr](https://geotab.com/fr) ou contactez notre équipe EMEA dès aujourd'hui.

GEO TAB<sup>®</sup>

[in](#) [X](#) [f](#) [▶](#) | [geotab.com/fr](https://geotab.com/fr)