

NOUVELLE RÉGLEMENTATION POUR LES RÈGLES RELATIVES À LA SÛRETÉ DU CHARGEMENT ET À LA RÉPARTITION DES CHARGES

Nous devons constater que les règles d'arrimage sont quelquefois considérées comme "exagérées" ou comme "une perte de temps" par les parties concernées. Les nombreux arguments qui ont été avancés sont entre autres que : " c'est assez lourd et que cela ne glissera pas" ou "nous avons transporté un tel envoi des centaines de fois et il n'est jamais rien arrivé ». Les règles d'arrimage n'ont pas été élaborées pour rien ; combien de fois n'avons-nous pas entendu qu'un chargement a été perdu et qu'il gît au milieu de la chaussée, qu'il s'agisse d'un vélo, de boucles de ceinture ou de libération de silicone sur le bitume de l'autoroute ?

Un bon arrimage est tout d'abord très important pour la sécurité du chauffeur, car s'il y a des problèmes, il en sera la plupart du temps la première victime. On sait par exemple que des planches (en métal, en bois, ...) mal arrimées ont un effet "guillotiné" lorsqu'elles perforent la cabine de conduite lors d'une manœuvre de freinage soudaine. La sécurité des autres usagers de la route, le véhicule et les marchandises transportées sont mises en cause par une mauvaise sûreté de chargement, afin de simplement taire le chaos sur la route après l'incident.

La directive européenne 2014/47/UE relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires participant à la circulation dans l'Union, permet une responsabilité partagée entre les différentes parties concernées (transporteur, expéditeur, chargeur, chauffeur, ...) concernant le conditionnement des marchandises, l'utilisation d'un véhicule approprié et la sûreté nécessaire de chargement. La sixième réforme de l'Etat complique les choses encore plus pour un certain nombre de parties du code de la route qui ont été transférées aux régions.

Il en résulte que chaque région a élaboré et complété son texte :

- Dans la version flamande de l'article 45bis, il est mentionné explicitement qui doit sécuriser le chargement, à savoir le transporteur, à moins qu'il en ait été convenu autrement par écrit au préalable. Le chargeur "se porte garant" de la répartition du chargement sur la plateforme de chargement, à moins qu'il en ait été convenu autrement par écrit au préalable.
- Les textes wallon et bruxellois ne sont pas similaires; ils abolissent l'article 45bis du code de la route et le remplacent par un chapitre provenant d'un(e) arrêté / ordonnance régional relatif au contrôle technique routier.

Les textes des trois régions sont en grande partie semblables mais il existe certaines nuances. Ce document en explique les principaux aspects.

Le contrôle technique routier sera également applicable, outre les véhicules du groupe C, sur **certaines catégories de véhicules supplémentaires**. Pour la Flandre, les catégories suivantes sont ajoutées :

- Catégorie N 2 : Véhicules conçus et construits pour le transport de marchandises ayant un poids maximal supérieur à 3,5 tonnes, mais ne dépassant pas 12 tonnes.
- Catégorie N 3 : Véhicules conçus et construits pour le transport de marchandises ayant un poids maximal supérieur à 12 tonnes.
- Catégorie O3 : Remorques ayant une masse maximale excédant 3,5 tonnes mais n'excédant pas 10 tonnes.
- Catégorie O4 : Remorques ayant une masse maximale excédant 10 tonnes
- Catégorie T : pour les tracteurs agricoles à roues conçus pour une vitesse supérieure à 40 km/h.

La Wallonie et Bruxelles ont ajouté quatre catégories de véhicules supplémentaires :

- a. Catégorie N1 Véhicules conçus et construits pour le transport de marchandises ayant un poids maximal ne dépassant pas 3,5 tonnes ;
- b. Catégorie O2 : Remorques ayant une masse maximale excédant 0,75 tonne mais n'excédant pas 3,5 tonnes ;
- c. Catégorie M2 : Véhicules conçus et construits pour le transport de passagers comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises et ayant une masse maximale ne dépassant pas 5 tonnes ;
- d. Catégorie M3 : Véhicules conçus et construits pour le transport de passagers comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises et ayant une masse maximale supérieure à 5 tonnes.

Différentes forces

Les marchandises arrimées sur un véhicule doivent l'être au moyen d'un système de chargement résistant à certaines forces. Ces forces résultent des accélérations et décélérations du véhicule:

- a° dans la direction du déplacement du véhicule, 0,8 fois le poids du chargement ;
- b° dans la direction latérale, 0,5 fois le poids du chargement ;
- c° dans le sens inverse de la direction du véhicule, 0,5 fois le poids du chargement (des deux côtés);

Pour la Wallonie et Bruxelles, la force suivante est ajoutée :

- a. 0.2g dans les autres directions

Le conducteur ne pourra pas partir si le système de sûreté du chargement n'est pas finalisé afin de supporter les forces susmentionnées résultant des accélérations ou des décélérations.

Système de sécurité du chargement

La loi stipule également clairement à quelles conditions doit répondre le système de sûreté du chargement. Les éléments du système :

- a. Doivent fonctionner correctement;
- b. Doivent être adaptés à l'usage qui en est fait ;
- c. ne peuvent présenter de nœuds, d'éléments endommagés ou affaiblis pouvant affecter leur fonctionnement quant à la sûreté du chargement;
- d. Ne peuvent présenter de déchirures, de coupures ou d'effilochages
- e. Doivent être conforme aux normes européennes et internationales des produits

Qui porte la responsabilité ?

Comme mentionné plus haut, suite à la nouvelle réglementation, la responsabilité incombe aux différentes parties concernées. Donc, outre le transporteur, en tant que chargeur, expéditeur, conditionneur ou donneur d'ordre, vous pouvez également être tenu pour responsable d' :

- Un emballage inadéquat des marchandises
- Un mauvais usage d'un véhicule adéquat
- De La mauvaise application des règles de sécurité du chargement.

La délimitation claire des responsabilités des différentes parties dans la chaîne du transport est un important pas en avant !

Le conducteur

Le conducteur peut seulement partir avec son véhicule après avoir effectué les contrôles suivants :

- 1° exercer un contrôle visuel afin de s'assurer que les portes arrière de chargement, le hayon élévateur escamotable, les portes, les bâches, la roue de secours et les autres équipements relatifs à l'utilisation du véhicule sont fixés ;
- 2° s'assurer que le chargement ne constitue pas une gêne pour la conduite en toute sécurité du véhicule ;
- 3° s'assurer que le centre de gravité est, autant que possible, centré sur le véhicule.

Le transporteur

Le transporteur doit avoir accès à tous les documents du chargeur nécessaires aux services de contrôle. A moins qu'il en ait été convenu autrement à l'avance et par écrit. Le transporteur doit satisfaire aux conditions suivantes :

- 1) il fournit un véhicule approprié à la charge qui lui a été confiée ;
- 2) il met à disposition sur le lieu de chargement un véhicule propre et exempt de dommages structurels ;
- 3) il est responsable de la fixation du conteneur au châssis ;
- 4) il arrime la charge conformément au présent article ;

Le chargeur

Le chargeur doit satisfaire aux conditions suivantes :

- 1) il est responsable de la répartition de la charge sur le plancher de chargement ;
- 2) il applique un chargement des marchandises afin d'obtenir une sécurité correcte ;
- 3) il respecte la masse maximale admissible et les charges par essieu du véhicule
- 4) il communique, préalablement, au transporteur, les informations nécessaires, à savoir:
 - a° la nature de l'unité de charge (seulement en Flandre) ;
 - b° la masse du chargement et de chaque unité de charge ;
 - c° la position du centre de gravité de chaque unité de charge si elle n'est pas centrée ;
 - d° les dimensions extérieures de chaque unité de charge ;
 - e° les contraintes de gerbage et d'orientation à respecter pendant le transport ;
 - f° le coefficient de frottement des marchandises, s'il ne figure pas dans l'annexe B de la norme EN 12195 ou dans l'annexe des normes OMI/ULO/UNECE ;
 - g° toutes les informations indispensables pour un chargement adéquat.

L'expéditeur

L'expéditeur fournit tous les documents requis, et au moins :

- 1) une description correcte des marchandises ;
- 2) la masse du chargement total ;
- 3) toutes les informations indispensables à un conditionnement correct.
- 4) la notification au conditionneur et/ou au transporteur des paramètres de transport particuliers pour les emballages individuels

Le conditionneur

Le conditionneur doit satisfaire aux conditions suivantes :

1. Il décrira les marchandises;
2. S'il y a un risque que les marchandises soient endommagées par des sangles, il décrira une méthode alternative pour les arrimer. Si cette méthode alternative impose des exigences spécifiques au véhicule utilisé, celles-ci seront mentionnées.

