

# Régionalisation du contrôle technique le long de la route et sûreté du chargement

# Vu de Flandre



**Le 17 novembre 2017, le gouvernement flamand a approuvé définitivement l'Arrêté royal concernant la transposition (partielle) de la Directive 2014/47/UE relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union.**

Dans le cadre de cet Arrêté du 17 novembre 2017, le Gouvernement flamand a modifié, pour la Flandre, les articles 3 et 45 bis du Code la route. Cette modification contraste avec la

décision de la Wallonie de remplacer l'article 45 bis du Code de la route par un Arrêté du Gouvernement wallon.

Une des plus importantes conséquences de cette nouvelle réglementation réside dans le fait que les agents régionaux de l'administration flamande, déjà compétents dans le cadre du décret sur les masses à l'essieu, sont désormais également habilités à procéder aux contrôles, le long de la route, de la sûreté du chargement.

L'article 45 bis du Code de la route, tel que modifié par la Région flamande, est d'application aux catégories de véhicules suivants :

- 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 O2: Remorques ayant une masse maximale excédant 0,75 tonne mais n'excédant pas 3,5 tonnes.
- Catégorie O3: Remorques ayant une masse maximale excédant 3,5 tonnes mais n'excédant pas 10 tonnes.
- Catégorie T : pour les tracteurs agricoles à roues conçus pour une vitesse supérieure à 40 km/h;

Le fait que désormais, au moins, certains véhicules agricoles soient enfin tenus de respecter les exigences minimales en termes de sécurité routière (et ce, tant en Wallonie qu'en Flandre) mérite assurément d'être souligné.

Indépendamment des exigences qui sont d'application pour le transport de certaines catégories de marchandises, telles que les exigences de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), l'arrimage du chargement et le contrôle de ce dernier se déroulent conformément aux dispositions ci-après.

### Sécurité du chargement

Bien qu'il n'y ait pas de changements fondamentaux au niveau des responsabilités du conducteur, il n'est pas inutile de rappeler que le conducteur d'un véhicule ne peut utiliser son véhicule que si le système de sûreté du chargement transporté dans ou sur le véhicule satisfait aux conditions suivantes :

**Le système de sûreté du chargement doit pouvoir résister aux forces exercées lorsque le véhicule subit les accélérations suivantes :**

1. **ralentissement de 0,8 g vers l'avant ;**
2. **ralentissement de 0,5 g vers l'arrière ;**
3. **accélération de 0,5 g vers les parties latérales, de chaque côté.**

Dit plus simplement, cette condition vise à éviter que le chargement ne bascule dans l'une ou l'autre direction.

Ces exigences sont valables également pour un chargement fixé ou arrimé sur un véhicule, conformément aux prescriptions du « **Code de bonnes pratiques européen concernant l'arrimage des charges sur les véhicules routiers** ».

Si une partie du système de sûreté de chargement est soumise à une force citée plus haut, la force de pression qui lui est appliquée ne doit pas dépasser la charge nominale maximale de cette partie.

Les éléments du système de chargement d'un véhicule doivent répondre aux conditions suivantes :

1. ils doivent fonctionner correctement ;
2. ils doivent être adaptés à l'usage qui en est fait ;
3. ils ne peuvent présenter de nœuds, d'éléments endommagés

ou affaiblis pouvant affecter leur fonctionnement quant à la sûreté du chargement ;

4. ils ne peuvent présenter de déchirures, de coupures ou d'effloches ;
5. ils doivent être conformes aux normes de produits européennes et/ou internationales en vigueur en la matière.

Le système de sûreté du chargement utilisé pour entourer, fixer ou retenir un chargement dans ou sur un véhicule doit être adapté aux mesures, à la forme, à la consistance et aux caractéristiques du chargement.

**Afin de vérifier si le conducteur du véhicule est autorisé à démarrer, le conducteur du véhicule doit vérifier les éléments 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.**

S'il s'avère que l'emballage primaire d'une marchandise n'est pas suffisamment solide pour assurer un transport



sûr des marchandises, l'emballer et/ou le chargeur doit les couvrir d'un emballage de transport non endommagé et suffisamment solide pour permettre un arrimage efficace.

### Des obligations supplémentaires pour les chargeurs

Le Décret flamand précise explicitement les exigences qui s'appliquent aux différents acteurs de la chaîne logistique.

Le chargeur communique, préalablement et par écrit, au transporteur auquel il fait appel, toutes les informations que le transporteur estime nécessaires pour arrimer les marchandises.

Ces informations comportent au moins :

1. la nature de l'unité de charge ;
2. la masse du chargement et de chaque unité de charge ;
3. la position du centre de gravité de chaque unité de charge si elle n'est pas centrée ;
4. les dimensions extérieures de chaque unité de charge ;
5. les contraintes de gerbage et d'orientation à respecter pendant le transport ;
6. 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 ;
7. toutes les informations complémentaires indispensables pour un arrimage sûr.

En cas de contrôle, le transporteur doit mettre à disposition des personnes compétentes tout document utile remis par le chargeur.

Le système de sûreté du chargement peut être constitué d'une application simple ou combinée de systèmes de sûreté du chargement.

Pour fixer le chargement, une ou plusieurs des méthodes d'arrimage suivantes sont utilisées :

1. enserrement ;
2. verrouillage (localisé/général) ;
3. fixation directe ;
4. sangles de serrage.

Le dispositif de retenue ou le dispositif de verrouillage intégré utilisé pour fixer un chargement à un véhicule est lui-même sécurisé de telle sorte qu'il ne puisse être déverrouillé ou détaché.

Le dispositif de retenue ou le dispositif de verrouillage intégré utilisé pour fixer un chargement dans ou sur un véhicule doit satisfaire à toutes les conditions suivantes :

1. il est conçu et développé aux fins pour lesquelles il est utilisé ;
2. il est utilisé et entretenu conformément aux spécifications du constructeur et des normes européennes et/ou internationales en vigueur.

### Normes d'arrimage

Les moyens et méthodes d'arrimage sont conformes à la version la plus

récente des normes (voir tableau ci-dessous).

Le diable se trouve dans les détails, mais en fin de compte, force est de constater que les réglementations (mise à part la question de la méthode juridique choisie pour la mise en application...) sont relativement similaires en Flandre et en Wallonie.

L'uniformité relative à l'arrimage du chargement, sur un aussi petit territoire que la Belgique, ne peut qu'être applaudie, et ce d'autant plus qu'il ne faut pas perdre de vue qu'il s'agit toujours bel et bien d'une transposition d'une directive européenne.

On attend encore de voir à quelle sauce la région de Bruxelles Capitale va nous manger. L'échéance pour la transposition de la directive se rapproche à grands pas et l'on ne sait toujours pas de quelle manière la réglementation bruxelloise sera mise en œuvre.

Une application parfaitement identique de la directive dans les trois régions eu naturellement été préférable... Il ne faut cependant plus rêver, sans un minimum de surréalisme (juridique), la Belgique ne serait plus vraiment la Belgique.

Ronald Tiebout,  
Conseiller juridique UPTR.  
E-mail : [ronald@uptr.be](mailto:ronald@uptr.be)

## Les normes d'arrimage

### Norme

EN 12195-1  
EN 12640  
EN 12642  
EN 12195-2  
EN 12195-3  
EN 12195-4  
ISO 1161, ISO 1496  
EN 283  
EN 12641  
EUMOS 40511  
EUMOS 40509

### Objet

Calcul des forces de retenue  
Points d'arrimage  
Résistance de la structure de la carrosserie du véhicule  
Sangles en fibres synthétiques  
Chaînes d'arrimage  
Câbles d'arrimage en acier  
Conteneurs ISO  
Caisses mobiles  
Bâches  
Poteaux — colonnes  
Emballage de transport