

# Régionalisation du contrôle technique routier et contrôle de l'arrimage des charges **Bienvenue en absurdie !**



*Le moins que l'on puisse dire c'est que la 6ème réforme de l'Etat n'a pas (encore ...) apporté le moindre élément positif pour les entreprises belges de transport.*

*En régionalisant des compétences telles que l'homologation ou le contrôle technique des véhicules, le législateur a réussi à rendre parfaitement illisible une série de textes légaux importants dans le secteur transport.*

*Dernier exemple (absurde) en date, l'Arrêté du Gouvernement wallon du 6 juillet 2017 relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger qui supprime, sur le territoire wallon, l'article 45 bis du Code de la Route relatif à l'arrimage des charges.*

*Reste maintenant à savoir si les Régions flamande et bruxelloise transposeront la Directive européenne 2014/47/UE relative au contrôle technique routier de la même manière ou si (comme on peut le craindre), elles estimeront utile d'y mettre leur grain de sable régional ...*

*Michaël Reul, Secrétaire général.*

# Arrimage : la Wallonie supprime et remplace l'article 45 bis du code de la route

La région wallonne a récemment procédé à la transposition de la directive 2014/47/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union.

En matière d'arrimage des charges, il faut d'abord constater que l'Arrêté du Gouvernement wallon du 6 juillet 2017 abroge l'article 45bis du Code de la route.

L'arrêté définit la notion de 'chargement', de la manière suivante : « *tout bien ou matériel placé dans ou sur un véhicule ou une partie de celui-ci sans y être fixé de manière permanente, y compris les objets placés sur le véhicule à l'intérieur de porte-charges tels que des casiers, des caisses mobiles ou des conteneurs* ».

La Région wallonne a également mandaté une série de contrôleurs, afin qu'ils puissent procéder au contrôle de l'arrimage du chargement, lors des contrôles techniques routiers inopinés.

Il s'agit des agents de contrôle chargés d'un mandat de la police judiciaire et appartenant au cadre opérationnel de la police fédérale et locale ou à la police domaniale, dûment formé par une formation agréée par ces autorités.

Lors d'un contrôle routier, l'arrimage du chargement d'un véhicule peut faire l'objet d'un contrôle, afin de vérifier que ce chargement est arrimé de manière à ne pas perturber la sécurité de la conduite et à ne pas constituer une menace pour les personnes, pour

leur santé, pour les biens ou pour l'environnement.

Sans préjudice des exigences applicables au transport de certaines catégories de marchandises telles que celles visées par l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), l'arrimage du chargement et le contrôle de cet arrimage conformément aux règles suivantes :

Le conducteur doit :

1. exercer un contrôle visuel afin de s'assurer que les portes arrières 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.

Si le conditionnement primaire d'un bien n'est pas assez solide pour un transport de marchandises sûr, le responsable de ce conditionnement et/ou le chargeur doivent alors l'envelopper de manière complémentaire grâce à un emballage suffisamment solide pour permettre une bonne sûreté du chargement.

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

Les informations comportent au minimum :

1. la masse du chargement et chaque unité de chargement ;
2. la position du centre de gravité de chaque unité de chargement si celle-ci ne situe pas au milieu ;
3. les dimensions extérieures de chaque unité de chargement ;
4. les restrictions en ce qui concerne l'empilement et la direction qui doivent être appliquées ;
5. le coefficient de frottement des marchandises par rapport à leur plan de chargement pour autant que celui-ci ne soit pas connu dans l'annexe B de la norme européenne 12195/2010 et/ou l'annexe des normes IMO/UNECE/ILO ;
6. toutes les informations complémentaires requises pour une sécurisation correcte.

**L'arrimage du chargement résiste aux forces suivantes résultant des accélérations/décélérations du véhicule :**

1. **dans la direction du déplacement du véhicule, 0,8 fois le poids du chargement ;**
2. **dans la direction latérale, 0,5 fois le poids du chargement ;**
3. **dans le sens inverse de la direction du véhicule, 0,5 fois le poids du chargement ;**
4. **contre le déplacement de la charge sur le véhicule dans les autres directions, 0,2 fois le poids du chargement.**

De manière générale, il doit empêcher le basculement ou le renversement du chargement dans chacune des directions. La position des charges les unes par rapport aux autres, ou

par rapport aux parois et plancher du véhicule, ne peut varier dans des proportions minimales et les charges arrimées ne peuvent sortir de l'espace réservé au chargement ni se déplacer hors de la surface de chargement.

Un chargement entouré, fixé ou retenu, conformément aux prescriptions des «**Code de bonnes pratiques européen concernant l'arrimage des charges sur les véhicules routiers**», rédigées sous les auspices de la Commission européenne, implique, pour autant que ces dernières ne soient pas en contradiction avec celles contenues dans les normes visées ci-après, que le système de sûreté du chargement satisfait aux exigences du présent paragraphe.

Lorsqu'un élément composant du système de sûreté du chargement est soumis à une force telle que décrite au paragraphe 5, la force de pression exercée sur cet élément ne peut dépasser la charge nominale maximale de celui-ci.

Les éléments composants d'un système de sûreté du chargement :

1. doivent fonctionner correctement;
2. doivent être adaptés à l'usage qui en est fait;
3. ne peuvent présenter de noeuds, d'éléments endommagés ou affaiblis pouvant affecter leur fonctionnement quant à la sûreté du chargement ;

4. ne peuvent présenter de déchirures, de coupures ou d'effilochages ;
5. doivent être conformes aux normes de produits européennes et/ou internationales visées ci-après.

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.

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

Pour la fixation de la charge, il faut utiliser une ou plusieurs des méthodes de sécurisation suivantes :

1. le blocage ;
2. le verrouillage (local/général) ;
3. l'arrimage direct ;
4. l'arrimage couvrant.

Le dispositif de retenue ou le dispositif de verrouillage intégré utilisé pour fixer un chargement doit être 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 le véhicule doit :

1. être conçu et développé aux fins pour lesquelles il est utilisé; et

2. être utilisé et entretenu conformément aux spécifications du constructeur et des normes européennes et/ou internationales en vigueur.

La sécurisation et les moyens de sécurisation sont conformes à la version la plus récente des normes suivantes (Norme / Objet) :

- EN 12195-1 / Calcul des tensions d'arrimage
- EN 12640 / Points d'arrimage
- EN 12642 / Résistance de la structure de la carrosserie du véhicule
- EN 12195-2 / Sangles en fibres synthétiques
- EN 12195-3 / Chaînes d'arrimage
- EN 12195-4 / Câbles d'arrimage en acier
- ISO 1161, ISO 1496 / Conteneurs ISO
- EN 283 / Caisses mobiles
- EN 12641 / Bâches
- EUMOS 40511 / Poteaux - colonnes
- EUMOS 40509 / Emballage de transport

Les lecteurs les plus attentifs de l'Arrêté du 6 juillet 2017 auront relevé que la Wallonie s'est distanciée du texte de la Directive européenne en imposant, en matière de résistance aux forces d'accélération, un arrimage contre le déplacement vertical de la charge sur le véhicule.

Une subtilité - régionale wallonne - qui peut paraître, à certains égards, assez inutile tant l'objectif de la réglementation paraît évident : **empêcher le basculement ou le renversement du chargement...**

*Ronald Tiebout,  
Conseiller juridique.  
ronald@uptr.be  
Tél : 02 420 54 56*

