



**PRÉFET
DE SAÔNE-ET-LOIRE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

DOSSIER DE PRESSE



Opération de contrôle dédiée au respect des règles de sécurité des chargements et du Code de la route dans le transport routier de marchandises

Mardi 3 octobre 2023 – 09:00→12:00

Aire de la Guye - Sainte-Hélène (71) (RN 80 « RCEA »)

Objectif de l'opération : vérifier les pratiques en matière de chargement des marchandises dans les véhicules (arrimage), et plus largement le respect du Code de la Route (poids et dimensions des véhicules)

Le transport routier de marchandises constitue l'épine dorsale des transports et de la logistique en Europe. Il permet d'assurer, en France, 88 % des déplacements de voyageurs et de marchandises. D'où la nécessité d'avoir un transport routier de marchandises alliant sécurité et efficacité.

À cet égard, l'arrimage des charges revêt un caractère essentiel. Selon les estimations de la Commission Européenne, jusqu'à **25 % des accidents impliquant des camions peuvent être attribués à un mauvais arrimage des charges** [source : code européen de bonnes pratiques - 2007].

Peu de données statistiques sur les accidents ayant pour origine l'arrimage des charges ont été publiées. L'INRS (Institut National de Recherche et de Sécurité) estime leur nombre à **10 000 par an** sur le territoire français.

Ils se répartissent ainsi :

- 45 % des accidents : heurt de l'opérateur pendant l'arrimage ou le désarrimage de la charge, par un élément de la carrosserie ou de la charge (sangle, tendeur...);
- 25 % : heurt d'un tiers par déversement ou échappement de la charge ;
- 12 % : heurt de l'opérateur, véhicule arrêté lors de l'ouverture d'une porte ou d'une ridelle, par des charges désarrimées ;
- 12 % : déplacement intempestif de la charge provoquant un renversement du véhicule à la suite d'un virage ou d'un dépassement ;
- 6 % : chute de hauteur pendant les opérations d'arrimage ou de désarrimage.

En outre, les incidents provoqués par le déversement de la marchandise sur la chaussée sont estimés à **50 000 par an** [source : guide d'arrimage des charges sur les véhicules routiers, document INRS].

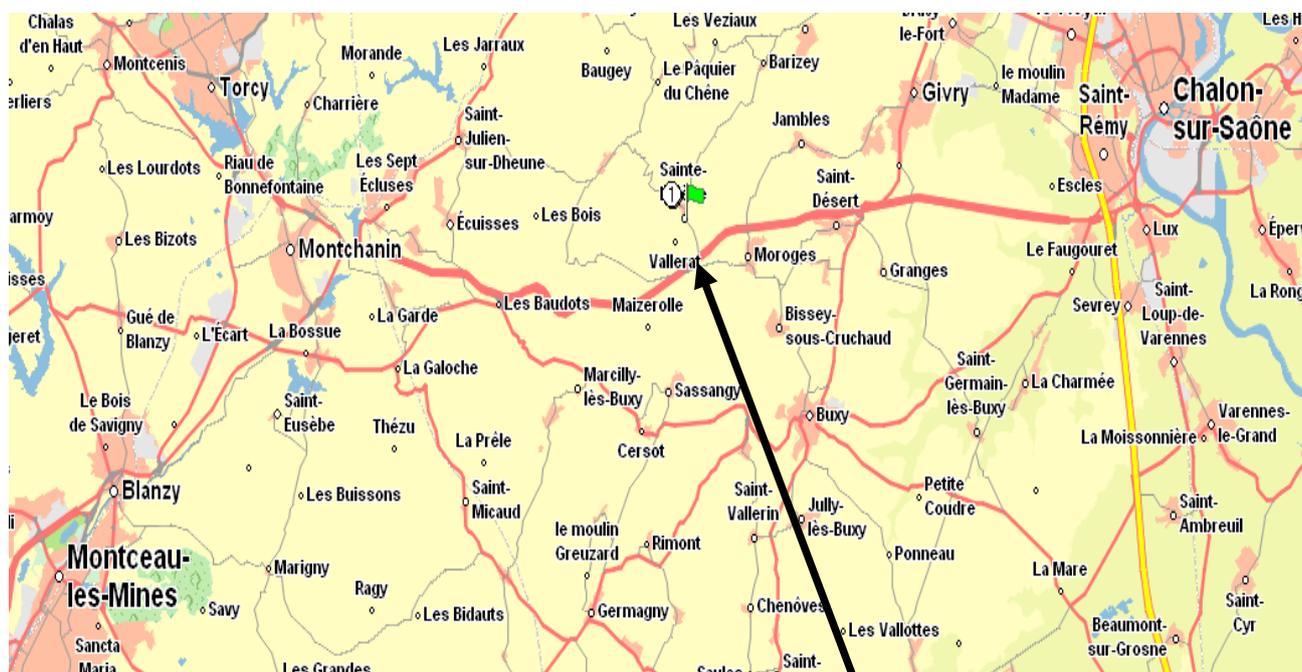
S'agissant du chargement des véhicules, la surcharge a une conséquence directe sur la sécurité routière. L'excès pondéral induit de multiples risques mécaniques, comme l'instabilité (renversement et déportation directionnelle), la défaillance des freins, une maniabilité et une puissance du véhicule restreintes, ou encore la surchauffe des pneus (en allant de leur lissage jusqu'à l'éclatement). La surcharge accroît donc le risque de survenue d'accident ainsi que leur gravité ; elle impacte également les infrastructures routières.

À long terme, les véhicules en surcharge accélèrent le vieillissement et l'usure des infrastructures et génèrent des coûts de remise en état très importants pour leurs gestionnaires.

Enfin, une entreprise qui surcharge ses véhicules crée une concurrence déloyale vis-à-vis des autres transporteurs et des autres modes de transport, en réduisant le nombre de trajets effectués.

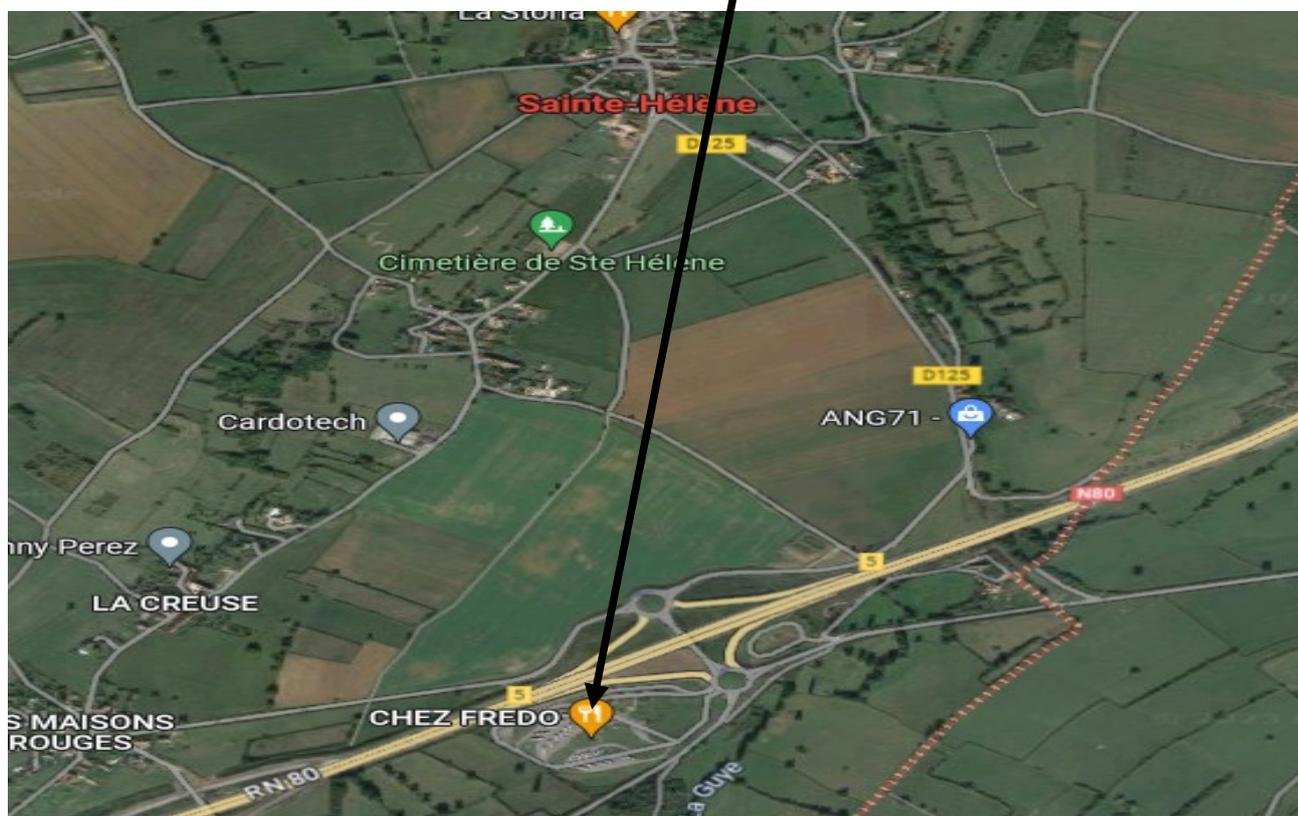
C'est dans ce contexte qu'aura lieu, **mardi 3 octobre 2023, entre 09:00 et 12:00**, une opération de contrôle routier dédiée au contrôle de l'arrimage des charges et du respect des poids et dimensions des véhicules (Code de la Route) .

Cette opération sera menée par les Contrôleurs des Transports Terrestres de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Bourgogne-Franche-Comté (ainsi qu'un agent dédié spécialement à la pesée des véhicules), lesquels seront assistés des gendarmes du Peloton Motorisé de Chalon-Sur-Saône. **Elle aura lieu sur l'aire de la Guye (commune de Sainte-Hélène – 71).**



Lieu de contrôle :
Aire de la Guye
E 607 / N80

Lieu de contrôle :
Aire de la Guye
E 607 / N80



Un bon état général des véhicules en circulation sera recherché, en conformité avec le Code de la route (arrimage mais aussi respect des poids et dimensions).

L'attention des Contrôleurs sera notamment portée sur le mode d'arrimage des charges, le bon état des moyens d'assujettissement utilisés (sangles, chaînes...) et sur le poids des véhicules porteurs de charge.

Un véhicule dont l'arrimage ne serait pas conforme (ou même absent), sera immobilisé et devra faire l'objet d'une remise en conformité sans délai.

Même si les Véhicules Utilitaires Légers (VUL) agissant pour des transporteurs résidents (établis en France) ou non-résidents (établis à l'étranger) ne sont pas la cible prioritaire dudit contrôle, les charges transportées dans ces véhicules doivent avoir fait l'objet de précautions utiles pour que leur chargement ne puisse être une cause de dommage ou de danger. Leur arrimage sera donc également vérifié ainsi que le poids réel de circulation.

Par ailleurs, à noter que cette opération de contrôle a lieu lors d'une semaine de contrôles coordonnés au niveau européen sous l'égide d'Euro Contrôle Route (ECR), qui est un groupe de services européens d'inspection des transports comptant 16 pays, qui travaillent de concert pour améliorer la sécurité routière, les conditions de travail dans le transport routier et assurer une concurrence loyale.

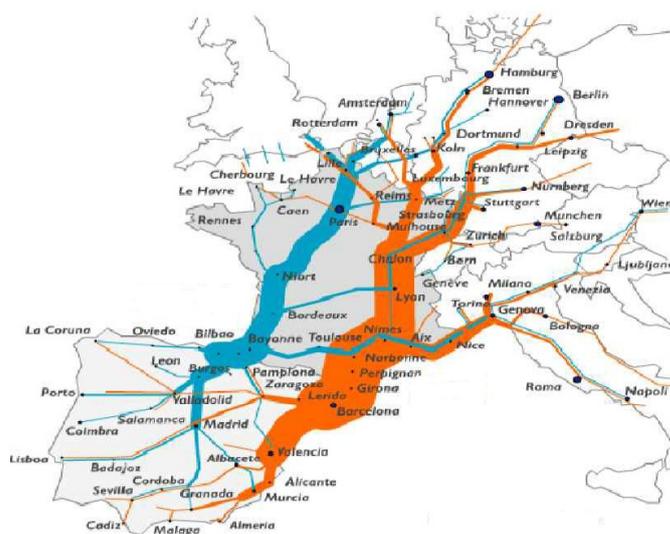
Des opérations ont donc lieu simultanément au sein des pays membres d'ECR, avec pour thème principal lors de cette semaine le contrôle des poids et dimensions et l'arrimage.

Contexte : la Bourgogne-Franche-Comté, une région de transit

De par sa spécificité de région de transit entre le Nord et le Sud de l'Europe, la Bourgogne-Franche-Comté est particulièrement touchée par les phénomènes :

- de cabotage irrégulier (fait de transporter des marchandises entre deux points d'un État sans y être établi) ;
- de travail illégal et fraude au détachement (le détachement permet à un salarié de partir travailler temporairement à l'étranger pour le compte de son employeur en continuant de bénéficier du régime social de son pays d'origine) dans un contexte de concurrence entre pays européens ;
- d'utilisation de véhicules utilitaires légers (VUL) pour le transport de marchandises, souvent en infraction par rapport aux règles de cabotage et de surcharge.

Ces enjeux prioritaires font l'objet d'une attention et de contrôles poussés des services de l'État en région.



La route, un mode de déplacement privilégié

La mobilité routière joue un rôle majeur dans l'économie française. La France est riche d'un réseau de plus d'un million de kilomètres de routes, soit 20 % du réseau européen. Il permet une desserte très fine des territoires et participe à ce titre au développement économique et social du pays. La route confirme sa suprématie sur tous les autres modes de déplacement ; elle permet d'assurer, en France, 88 % des déplacements de voyageurs et de marchandises.

Le transport est le plus gros contributeur des émissions de gaz à effet de serre (GES) et en particulier des émissions de CO₂. Malgré une évolution technologique du secteur qui avait fait diminuer son niveau d'émission, celui-ci repart à la hausse du fait de l'augmentation du parc circulant depuis 2016.

D'après le Service des Données et Études Statistiques (SDES) du Ministère de la Transition Écologique, un conducteur « grand routier » (c'est-à-dire prenant au moins 6 repos journaliers par mois hors de son domicile) français conduit en moyenne 7 heures par jour et parcourt 460 kilomètres, soit environ 120 000 kilomètres par an (il n'existe pas de données à ce jour pour les conducteurs non-résidents).

La France, pays de transit, carrefour de l'Europe

La France est le pays le plus étendu d'Europe occidentale. Sa superficie représente près de 15 % du territoire de l'Union Européenne. Lieu de transit entre le Nord et le Sud du continent, elle possède des frontières communes avec 7 pays européens et une double ouverture maritime, à l'Ouest et au Sud. Elle est reliée à ses voisins européens par un réseau important d'axes routiers, et effectue l'essentiel de ses échanges commerciaux avec les autres États membres de l'UE.

Depuis l'élargissement progressif des frontières de l'Europe initié en 1951, la France a acquis une position stratégique en Europe qui la place au cœur des échanges commerciaux. De ce fait, elle connaît une forte présence des pays de l'Union Européenne sur son territoire, avec une montée en puissance des pays de l'Europe de l'Est, notamment sur le trafic poids-lourds (PTAC¹ > 3,5t).

1 PTAC : Poids total autorité en charge

Le contrôle des transports terrestres : une mission de régulation du secteur, assurée par le Ministère de la Transition Écologique

Le Ministère de la Transition Écologique (MTE), chargé des transports, coordonne l'action de l'État dans le domaine du contrôle du transport routier de marchandises et de voyageurs. La Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Bourgogne-Franche-Comté est ainsi dotée d'une unité spécialisée dans le contrôle des transports terrestres : le Pôle Contrôle des Transports. Cette unité se compose de 33 agents, répartis sur 7 sites géographiques (Besançon, Dijon, Auxerre, Lons-le-Saunier, Mâcon, Nevers, et Vesoul), permettant de couvrir au mieux le territoire régional.

Les missions de régulation et de contrôle, que les services déconcentrés de l'État exercent dans le secteur des transports, conditionnent le respect des réglementations européennes et nationales qui encadrent ce secteur. De par leurs missions, les CTT garantissent :

- la sécurité routière par un contrôle régulier de l'état et des conditions de circulation des véhicules ;
- une concurrence loyale entre les entreprises de transport dans un contexte européen de plus en plus ouvert ;
- le progrès social par le respect des réglementations du travail dans les transports routiers.

Les CTT sont habilités à relever les infractions relatives à de nombreuses réglementations : réglementation sociale européenne (temps de repos, temps de conduite...), Code de la route, transport public routier, transport de marchandises dangereuses, réglementation du travail...

En 2022, 1 076 opérations de contrôles routiers ont été réalisées sur le territoire régional de la Bourgogne-Franche-Comté par les Contrôleurs des Transports Terrestres de la DREAL.

Ces opérations ont donné lieu au contrôle de 5 892 véhicules et ont permis de relever 2 808 infractions dans les domaines du transport public routier, de la réglementation sociale européenne, du travail, du Code de la route...

L'arrimage des charges : un enjeu de sécurité routière, mais aussi socio-économique

L'arrimage consiste à mettre en œuvre des méthodes de retenue de la charge à transporter sur l'unité de transport (le véhicule). Il permet de solidariser la charge transportée avec le véhicule afin que les marchandises ne se déplacent pas, ne se détériorent pas ou ne deviennent une source d'accident. L'arrimage englobe donc plusieurs aspects : les techniques de fixation des marchandises, les matériels d'arrimage et l'adéquation des matériels de transport aux marchandises transportées.

Les enjeux

On distingue trois types d'enjeux :

– les enjeux de sécurité routière

Un déplacement intempestif de la charge mal arrimée peut provoquer un renversement du véhicule. Lorsque le véhicule est en mouvement, il peut y avoir un heurt avec un tiers par déversement ou échappement des charges. Des incidents peuvent être provoqués par le déversement de la marchandise sur la chaussée.

– les enjeux sociaux

Lorsque le véhicule est arrêté, l'opérateur peut être blessé, voire tué, lors de l'ouverture d'une porte ou d'une ridelle, par la chute d'une charge désarrimée. Cela a pour conséquence de nombreuses journées d'arrêt de travail.

Lorsque le véhicule est en mouvement, un arrêt brusque d'un véhicule comportant une charge très lourde mais mal arrimée peut détériorer le véhicule, voire la cabine du conducteur et le blesser parfois mortellement.

– les enjeux économiques

Une charge mal arrimée peut endommager un véhicule et les marchandises transportées. Le déversement de marchandise sur la chaussée peut provoquer des gênes au trafic, voire la fermeture d'une route. Les bouchons générés occasionnent la perte de nombreuses heures de travail, la mobilisation de nombreux professionnels des services de secours, ce qui peut se traduire par un coût économique élevé.

Une citation du guide de bonnes pratiques européen expose succinctement les dangers d'un défaut d'arrimage :

« Souvenez-vous que si une charge n'est pas fixée comme il se doit, elle peut représenter un danger pour les autres et pour vous-même. Toute charge mal arrimée peut tomber du véhicule, entraîner des perturbations du trafic et blesser voire tuer des tiers. Elle peut vous blesser ou vous tuer en cas de freinage brusque ou d'accident. La conduite d'un véhicule peut être affectée par la répartition et/ou la fixation de la charge sur ce dernier, ce qui complique sa conduite. »

Les exigences posées à l'arrimage du chargement augmentent. Ceci est dû, non seulement à la valeur des chargements, mais aussi à la densité du trafic. C'est la raison pour laquelle il est nécessaire de veiller intensément au bon arrimage des chargements.

Chaque marchandise possède des exigences propres pour son assujettissement, il appartient à l'ensemble des acteurs concernés (transporteurs, mais aussi chargeurs) par le transport de mettre en œuvre les réflexions nécessaires à la méthode d'assujettissement la plus appropriée au type de marchandise transportée.



Les définitions relatives à l'arrimage

L'arrimage, c'est la retenue de la charge sur l'unité de transport, par des dispositifs souples ;

L'assujettissement, ce sont toutes les opérations de verrouillage, blocage, arrimage ou combinaison de blocage et d'arrimage destinées à immobiliser une charge dans toutes les directions sur le porteur de charge pour éviter le glissement et le basculement ;

Le blocage, c'est l'immobilisation d'une charge contre les structures fixes ou des dispositifs du porteur de charge (parois, rehausse, piquets, poutres, cales...) ;

Le calage, c'est une méthode de blocage, le plus souvent à l'aide d'une structure en bois, fixée au porteur de charge, afin d'éviter le déplacement de la marchandise dans une ou plusieurs directions ;

Le verrouillage, c'est l'immobilisation d'une charge par des dispositifs mécaniques, par exemple des verrous tournants. **Accidents liés à un mauvais arrimage des charges**

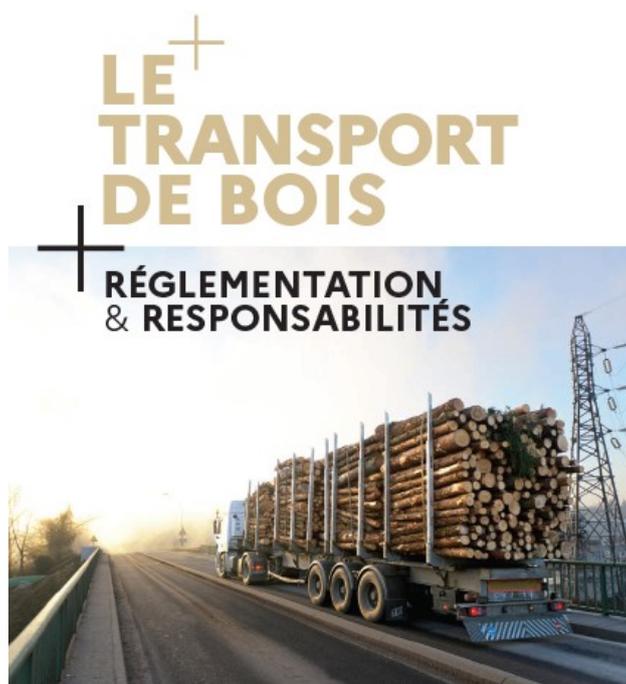


Le transport de bois : une réglementation spécifique

Le sujet de l'arrimage, dans le contexte des transports de bois, est évoqué dans une plaquette d'information réalisée par les services de la DREAL et qui est diffusée aux professionnels de la filière.

Ce document a pour objectifs de rappeler la réglementation applicable, et attirer l'attention sur les responsabilités en cas de surcharge, de mauvais arrimage ou d'accident.


PRÉFET
DE LA RÉGION
BOURGOGNE-
FRANCHE-COMTÉ
*Liberté
Égalité
Fraternité*



Cette plaquette est téléchargeable sur le site Internet de la DREAL :

https://www.bourgogne-franche-comte.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/plaquette_transport_bois_22_def_cle6fc76d.pdf

Contact presse Dreal

Odile Roque Bedeaux

pôle communication

Tél : 03 39 59 62 11/07 61 20 94 79

Mél : odile.roque@developpement-durable.gouv.fr

5 voie Gisèle Halimi BP 31269

25005 BESANCON cedex

<https://www.bourgogne-franche-comte.developpement-durable.gouv.fr/>