



PRÉFET DE LA RÉGION RHÔNE-ALPES

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement
de Rhône-Alpes

Lyon, le 24 novembre 2014

Service Transports et Véhicules

TRANSPORT DE MARCHANDISES

SURCHARGE ET ARRIMAGE

I) LE CHARGEMENT

Le **conducteur d'un véhicule est responsable du chargement** qu'il transporte. Avant le départ, il doit prendre les précautions d'usage et vérifier l'arrimage, la répartition de son chargement ainsi que de son poids. Le respect de ces règles, dictées par le code de la route, fait aussi appel au bon sens et contribue au respect de la sécurité des usagers de la route.

A) Charge utile :

Le **conducteur doit connaître la charge utile de son véhicule** qui correspond à la capacité de chargement du véhicule. Cette information peut se calculer à partir des indications portées par le constructeur sur la carte grise du véhicule ou figurant sur la plaque de tare placée sur le côté avant droit du véhicule :

CU = Charge Utile

PV = Poids à Vide

PTAC = Poids Total Autorisé en Charge (véhicule isolé)

PTRA = Poids Total Roulant Autorisé (ensemble de véhicules)

CU = PTAC - PV (Exemple : 3,5 t de PTAC moins 1,5 t de Poids à Vide = 2 t de Charge Utile)

Attention : il faut déduire de la charge utile le poids de tous les équipements complémentaires du véhicule (ex : hayon élévateur) si ces derniers ont été installés postérieurement à la réception du véhicule, ainsi que le poids du conducteur et des passagers (compter 75 kg/personne).

B) Précautions du chargement - Arrimage :

Le conducteur doit prendre toutes les précautions de chargement (dépassements avant et latéraux interdits) et disposer de différents accessoires comme :

- ▶ des sangles, cordes ou chaînes destinées à l'arrimage des marchandises,
- ▶ des bâches ou des filets destinés à éviter les projections ou la dispersion de matière (notamment pour les granulats ou les déchets).

Ces équipements doivent être adaptés aux marchandises transportées. Dans le cas du béton prêt à l'emploi, il est recommandé d'installer une bâche de type Polyane en fond de benne pour améliorer l'étanchéité et protéger la chaussée.

C) Connaître le poids des matériaux :

Il est important de connaître le poids des marchandises transportées afin d'éviter les surcharges mais aussi afin de pouvoir répartir correctement la charge sur le véhicule.

Attention : pour le béton, l'unité de commercialisation est le m³ ce qui nécessite de réaliser la conversion en masse (la densité moyenne d'un béton standard est de 2,35). Pour certains matériaux, il peut exister des variations de poids conséquentes, par exemple : 1m³ de sable sec = 1,450 t alors qu'1m³ de sable mouillé = 1,650 t.

D) Poids maxi fixés par le code de la route :

Véhicule jusqu'à 3,5 t : le chargement + PV ne doivent pas dépasser le **PTAC**

Véhicule de plus de 3,5 t porteur 2 essieux - maximum : **19 tonnes**

Véhicule porteur 3 essieux - maximum : **26 tonnes**

Véhicule porteur 4 essieux - maximum : **32 tonnes**

Véhicule tracteur et une semi-remorque 4 essieux - maximum : **38 tonnes de PTRA**

Véhicule tracteur et une semi-remorque 5 essieux et plus - maximum : **40 tonnes de PTRA (ou 44 tonnes de PTRA** sous certaines conditions fixées par le décret n° 2012-1359 du 4 décembre 2012 relatif au poids total roulant autorisé des véhicules terrestres à moteur et son arrêté d'application), sauf autorisation de transport exceptionnel et transport combiné.

Toutefois, c'est bien le PTAC (ou le PTRA) indiqué sur le certificat d'immatriculation qui détermine la masse maximale à laquelle le véhicule (ou l'ensemble de véhicules) peut circuler et qui servira de base à l'établissement des procédures.

II) RESPONSABILITES ET SANCTIONS DES TRANSPORTEURS ET DES CHARGEURS

A) Responsabilités :

Le chef d'entreprise ou le responsable du personnel de conduite, doit donner des consignes écrites à ses préposés et veiller au respect de celles-ci.

Lors de la prise en charge de marchandises dans les carrières de granulats ou autres sites de chargement de matériaux en vrac, le véhicule ne doit pas se trouver en situation de surcharge. Après la pesée, il doit être procédé au déchargement du surplus avant d'entamer l'opération de transport. Sur ces sites, le conducteur dispose d'un « bon de pesée » ; il ne peut ignorer le poids indiqué sur ce document et est par conséquent responsable en cas d'infraction.

La problématique est identique lors de la prise en charge de béton prêt à l'emploi dans les unités de production même si le conducteur dispose d'un bon de livraison indiquant le volume chargé et non le poids. Mais il est de la responsabilité du conducteur de s'assurer auprès du chargeur, préalablement au chargement, que le volume souhaité n'entraînera pas de surcharge, et il est par conséquent également responsable en cas d'infraction.

Ces précautions sont de nature à éviter des immobilisations et les procédures indiquées au code de la route, mais surtout cela contribue à la sécurité des usagers de la route.

B) Sanctions :

Toute surcharge peut entraîner une contravention de 4^{ème} classe et une immobilisation du véhicule selon le nouveau dispositif du code la route applicable depuis avril 2011, à savoir :

Véhicule de moins de 3,5 t de PTAC :

- Une contravention de 135 € d'amende par tranche de 500 kg de surcharge (exemple : poids réel constaté 4,500 t pour un PTAC de 3,5 t = 2 amendes de 135 € chacune)

Véhicule de plus de 3,5 t de PTAC :

- Une contravention de 135 € d'amende par tranche de 1000 kg de surcharge (exemple : poids réel constaté 21,000 t pour un PTAC de 19 t = 2 amendes de 135 € chacune)

Surcharge à l'essieu :

- Indépendamment du PTAC du véhicule, une contravention de 135 € d'amende pour une surcharge à l'essieu par tranche de 300 kg (exemple : poids réel constaté à l'essieu 13,600 t sur un essieu isolé d'un véhicule de 19 t de PTAC = 2 amendes de 135 € chacune)

NB : Lorsque la surcharge est supérieure à 5% l'immobilisation du véhicule peut être prescrite jusqu'à cessation de l'infraction.

Il en est de même pour les dépassements de longueur et de largeur, ou pour l'absence de précaution de chargement (absence de bâche ou filet) conformément à l'article R312-19 du code de la route (68€ d'amende et immobilisation requise).

En conclusion, la surcharge est à proscrire. Il y a un fort risque de sanctions, mais aussi le véhicule subit une usure prématurée (pneus, freins, direction, suspensions...), il consomme davantage et la tenue de route n'est plus assurée dans de bonnes conditions.

Par ailleurs, en cas de sinistre, votre assureur peut légitimement ne pas prendre en charge l'indemnisation lorsque vous êtes en infraction avec le code de la route.

III) DONNEURS D'ORDRES, EXPEDITEURS, CHARGEURS

Dans le cadre de marchés ou contrats commerciaux, il convient de rappeler aux transporteurs ou à leurs sous-traitants que la surcharge ne sera pas rémunérée car elle est incitative au dépassement du chargement autorisé.

Le donneur d'ordre peut être reconnu responsable si le prix de la prestation de la tonne transportée est abusivement bas ou si le prix pratiqué est trop faible, ce qui incite certains transporteurs à pratiquer la surcharge ou des cadences contraires à la réglementation du travail et la réglementation sociale européenne, au mépris de leur sécurité et de celle des usagers de la route. Le risque pénal est une contravention de 5^{ème} classe par transport (1500 € d'amende).

L'expéditeur doit préciser au transporteur la nature, le poids ou le volume des marchandises à transporter. Ces informations doivent figurer sur le document de transport ou la facture que le transporteur établira. De plus, elles permettront au transporteur de proposer une prestation avec des moyens en adéquation avec les besoins (véhicule d'un tonnage suffisant par exemple). Les instruments de pesage utilisés doivent être vérifiés annuellement par un organisme agréé.

Le préposé au chargement doit vérifier que la charge demandée est bien adaptée au véhicule. Par ailleurs, si le véhicule ne dispose pas lors de sa présentation au chargement de moyen de protection et d'arrimage adapté, il convient d'inviter le conducteur à revenir avec les moyens de précaution nécessaires (bâches, sangles, filets...).

En cas d'accident grave impliquant un véhicule en surcharge, la co-responsabilité des différents acteurs de la chaîne de transport peut être recherchée en application du code pénal pour délit de mise en danger de la vie d'autrui.

PS : cette note d'information est téléchargeable sur le site internet de la DREAL Rhône-Alpes à l'adresse suivante :

<http://www.rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/information-sur-les-surcharges-a3802.html>