



8 juillet 2013

MODIFICATIONS DU RÈGLEMENT SUR LES NORMES D'ARRIMAGE

Au Québec, le Règlement sur les normes d'arrimage (décret 583-2005) en vigueur depuis le 14 juillet 2005, intègre les dispositions de la Norme N° 10 du Code canadien de sécurité pour les transporteurs routiers. Une révision de cette norme a été approuvée par le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière le 8 juin 2013. Cette nouvelle version remplace celle qui avait été approuvée le 30 septembre 2010. Ainsi, dès la publication sur le site Internet du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) de la norme modifiée, cette dernière version s'applique. Les changements visent à clarifier certaines exigences et à améliorer la sécurité routière. Ils concernent :

- les exigences relatives au marquage des tapis à coefficient élevé de friction (article 12(9) de la Norme N° 10);
- les méthodes d'arrimage des rangées de bobines de métal dont l'œil est orienté latéralement (article 50 de la Norme 10);
- les conteneurs intermodaux (article 84(3) de la Norme N° 10);
- la définition de « véhicule léger » (article 88(1) de la Norme N° 10).

Les tableaux suivants, tirés du site Internet du CCATM, expliquent les modifications apportées aux points mentionnés ci-dessus.

Division 2 – Critères généraux de rendement : tapis à coefficient élevé de friction

Cette modification, qui a pour effet d'éliminer la limite de charge nominale générale pour les tapis à coefficient élevé de friction non marqués, est appuyée par le Forum public du Commercial Vehicle Safety Alliance (CVSA) sur l'arrimage des cargaisons et l'agence américaine chargée de la sécurité dans les transports (FMCSA).



8 juillet 2013

Article 12 (9)

Avant modification	Après modification
Un tapis à coefficient élevé de friction qui ne porte aucune spécification du fabricant est réputé assurer contre le déplacement horizontal une résistance égale à 50 % de la masse de la cargaison qui repose sur le tapis.	Afin d'être considéré comme un élément d'arrimage de cargaison, un tapis à coefficient élevé de friction doit porter une spécification du fabricant qui indique la résistance utile maximale (en g) qu'il peut offrir afin d'éviter les déplacements horizontaux et latéraux de la cargaison.

Division 3 – Bobines de métal : rangées de bobines de métal dont l'œil est orienté latéralement

Cette modification a été proposée par la FMCSA pour combler une omission évidente du modèle réglementaire et des règlements canadiens et américains. La norme actuelle ne traite pas de l'arrimage des rangées de bobines de métal dont l'œil est orienté latéralement, même si cette question était abordée dans les règlements antérieurs.



8 juillet 2013

Article 50

Avant modification	Après modification
<p>50(1) Les exigences du présent article s'appliquent au transport de bobines dont l'œil est orienté latéralement.</p> <p>(2) Chaque bobine doit être immobilisée au moyen de pièces de bois, de cales ou de coins, d'un berceau ou de tout autre dispositif qui permet :</p> <ul style="list-style-type: none">(a) d'empêcher la bobine de rouler;(b) de soulever la bobine au-dessus de la surface de la plateforme;(c) d'éviter que le dispositif utilisé ne se défasse ou ne se desserre lorsque le véhicule circule sur un chemin public. <p>(3) Si des pièces de bois, des cales ou des coins sont utilisés pour arrimer une bobine, ceux-ci doivent être maintenus en place par des supports de bobine ou des dispositifs analogues, de manière à empêcher le dispositif de blocage de se relâcher.</p> <p>(4) Chaque bobine doit être arrimée :</p>	<p>50(1) Les exigences du présent article s'appliquent au transport de bobines dont l'œil est orienté latéralement ainsi que de rangées transversales de bobines de même diamètre extérieur disposées côte à côte.</p> <p>(2) Chaque bobine ou rangée transversale de bobines doit être arrimée au moyen de pièces de bois, de cales, de coins, d'un berceau ou de tout autre dispositif qui permet :</p> <ul style="list-style-type: none">a) d'empêcher les bobines de rouler;b) de soulever les bobines au-dessus de la surface de la plate-forme du véhicule;c) d'éviter que le dispositif d'arrimage utilisé ne se défasse ou ne se desserre lorsque le véhicule circule sur un chemin public. <p>(3) Si des pièces de bois, des cales ou des coins sont utilisés pour arrimer une bobine, ceux-ci doivent être maintenus en place par des supports de bobine ou des dispositifs analogues, de manière à empêcher le dispositif de blocage de se relâcher.</p> <p>(4) Chaque bobine ou rangée transversale de bobines doit être arrimée :</p>



8 juillet 2013

(a) par au moins un appareil d'arrimage traversant l'œil de cette bobine, afin de contrer son déplacement vers l'avant et, dans la mesure du possible, cet appareil d'arrimage doit faire un angle d'au plus 45° avec la plate-forme du véhicule, vue de côté;

(b) par au moins un appareil d'arrimage traversant l'œil de cette bobine, afin de contrer son déplacement vers l'arrière et, dans la mesure du possible, cet appareil d'arrimage doit faire un angle d'au plus 45° avec la plate-forme du véhicule, vue de côté.

a) par au moins un appareil d'arrimage traversant l'œil de cette bobine, afin de contrer son déplacement vers l'avant et, dans la mesure du possible, cet appareil d'arrimage doit faire un angle d'au plus 45° avec la plate-forme du véhicule, vue de côté;

b) par au moins un appareil d'arrimage traversant l'œil de cette bobine, afin de contrer son déplacement vers l'arrière et, dans la mesure du possible, cet appareil d'arrimage doit faire un angle d'au plus 45° avec la plate-forme du véhicule, vue de côté.

c) Si les bobines se touchent longitudinalement et que des appareils d'arrimage empêchent le déplacement relatif entre les bobines elles-mêmes ou le véhicule:

i. Seules les bobines ou rangées de bobines situées complètement en avant et en arrière doivent être immobilisées conformément au paragraphe 50(2).

ii. On peut utiliser un seul appareil d'arrimage empêchant le déplacement vers l'avant pour toutes les bobines, à l'exception de celle située complètement à l'arrière, dont on doit empêcher le déplacement vers l'arrière.



8 juillet 2013

Division 6 – Conteneurs intermodaux

Cette modification a pour objet de régler une divergence remarquée entre les exigences réglementaires et les normes de conception d'usage des dispositifs intégrés de verrouillage des conteneurs intermodaux. La modification proposée est appuyée par le Forum public du CVSA sur l'arrimage des cargaisons et la FMCSA.

Article 84

Avant modification	Après modification
<p>84(1) Les exigences du présent article s'appliquent au transport d'un conteneur intermodal au moyen d'un véhicule à châssis porte-conteneurs.</p> <p>(2) Nonobstant les dispositions de l'article 22, un conteneur intermodal doit être arrimé au châssis porte-conteneurs au moyen de dispositifs intégrés de verrouillage.</p> <p>(3) Les dispositifs intégrés de verrouillage doivent empêcher chaque coin inférieur du conteneur intermodal de se déplacer :</p> <p>a) de plus de 1,27 centimètre vers l'avant; b) de plus de 1,27 centimètre vers l'arrière; c) de plus de 1,27 centimètre vers la droite; d) de plus de 1,27 centimètre vers la gauche; e) de plus de 2,54 centimètres à la verticale.</p> <p>(4) L'avant et l'arrière d'un conteneur intermodal doivent être arrimés individuellement.</p>	<p>84(1) Les exigences du présent article s'appliquent au transport d'un conteneur intermodal au moyen d'un véhicule à châssis porte-conteneurs.</p> <p>(2) Nonobstant les dispositions de l'article 22, un conteneur intermodal doit être arrimé au châssis porte-conteneurs au moyen de dispositifs intégrés de verrouillage.</p> <p>(3) Les dispositifs intégrés de verrouillage doivent immobiliser chaque coin inférieur du conteneur intermodal.</p> <p>(4) L'avant et l'arrière d'un conteneur intermodal doivent être arrimés individuellement.</p>



8 juillet 2013

Définitions : véhicule léger

Cette modification a pour objet de rendre plus précise la définition du terme « véhicule léger » qui, dans sa version antérieure, incluait par inadvertance les machines à petit moteur (p. ex. les tondeuses) et les véhicules à usage spécial (p.ex. les voitures de golf), ce qui se traduisait par des exigences inutiles et déraisonnables en matière de chargement et d'arrimage liées au transport de ces équipements. De plus, ces modifications s'harmonisent avec les exigences américaines et sont appuyées par le Forum public du CVSA sur l'arrimage des cargaisons et la FMCSA.

Définition "Véhicule léger"

Avant modification	Après modification
<p>« véhicule léger » s'entend :</p> <p>(i) d'une automobile, d'un camion ou d'une fourgonnette dont la masse est de 4 500 kg ou moins;</p> <p>(ii) d'une pièce d'équipement ou de machinerie, sur roues ou sur chenilles, dont la masse est de 4 500 kg ou moins.</p>	<p>« véhicule léger » s'entend d'une automobile, d'un camion ou d'une fourgonnette dont la masse est de 4 500 kg ou moins</p>

L'information contenue dans ce bulletin est fournie à titre indicatif. Pour une information complète et précise, il faut se référer au [Règlement sur les normes d'arrimage](#), chap. C-24.2, r. 30, et à la Norme N° 10 disponible pour consultation sur le site Internet du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) au www.ccmta.ca, à la section Arrimage.