

## Pièce jointe 1

Code canadien de sécurité pour les  
transporteurs routiers

Norme 10

Modifications proposées – janvier 2013

# Norme 10 du CCS : modifications proposées

## 1. Section « Interprétation » – Définitions : véhicule léger

Existant	Modification proposée
<p>Section « Interprétation » – Définition :</p> <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>Section « Interprétation » – Définition :</p> <p>« véhicule léger » s’entend d’une automobile, d’un camion ou d’une fourgonnette dont la masse est de 4 500 kilogrammes ou moins</p>

### **Remarque :**

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 chariots de golf), ce qui se traduisait par des exigences inutiles et déraisonnables en matière de chargement et d’arrimage liées au transports 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.

### **Analyse :**

Aucune objection importante n’a été soulevé à l’égard de cette modification proposée.

# Norme 10 du CCS : modifications proposées

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

Existant	Modification proposée
<p><b>Section 12 (9)</b></p> <p>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.</p>	<p><b>Section 12 (9)</b></p> <p>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.</p>

### **Remarques :**

Ce 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 CVSA sur l'arrimage des cargaisons et la FMCSA.

### **Analyse :**

Aucune objection importante n'a été soulevé à l'égard de cette modification proposée.

L'Alliance canadienne du camionnage a proposé que l'entrée en vigueur de cette nouvelle exigence soit reportée à janvier 2014, pour permettre l'écoulement des stocks existants de tapis à coefficient élevé de friction non marqués.

# Norme 10 du CCS : modifications proposées

## 3. Division 3 – Bobines de métal : rangées de bobines de métal dont l’œil est orienté latéralement

Existant	Modification proposée
<p><b>Section 50 : Bobines dont l’œil est orienté latéralement</b></p> <p>Bobines dont l’œil est orienté latéralement et qui sont transportées par un véhicule ou un conteneur intermodal muni de points d’ancrage</p> <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"> <li>(a) d’empêcher la bobine de rouler;</li> <li>(b) de soulever la bobine au-dessus de la surface de la plate-forme;</li> <li>(c) d’éviter que le dispositif utilisé ne se défasse ou ne se desserre lorsque le véhicule circule sur un chemin public.</li> </ul> <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> <ul style="list-style-type: none"> <li>(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;</li> <li>(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.</li> </ul>	<p><b>Section 50 : Bobines et rangées de bobines transportées avec l’œil orienté latéralement</b></p> <p>Bobines dont l’œil est orienté verticalement et qui sont transportées par un véhicule ou un conteneur intermodal muni de points d’ancrage</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 de tout autre dispositif qui permet :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) d’empêcher les bobines de rouler;</li> <li>b) de soulever les bobines au-dessus de la surface de la plate-forme du véhicule;</li> <li>c) d’éviter que le dispositif d’arrimage utilisé ne se défasse ou ne se desserre lorsque le véhicule circule sur un chemin public.</li> </ul> <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> <ul style="list-style-type: none"> <li>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;</li> <li>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.</li> <li>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 :             <ul style="list-style-type: none"> <li>i. seules les bobines ou rangées de bobines situées complètement en avant et en arrière doivent être immobilisées conformément au paragraphe 50(2).</li> <li>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.</li> </ul> </li> </ul>

## Norme 10 du CCS : modifications proposées

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

#### **Remarques :**

Cette modification a été proposée par la FMCSA pour répondre à une omission évidente du modèle réglementaire et des règlements canadiens et américains – la norme existante 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.

#### **Analyse :**

Aucune objection n'a été soulevé à l'égard de cette modification proposée.

# Norme 10 du CCS : modifications proposées

## 4. Division 6 – Conteneurs intermodaux

Existant	Modification proposée
<p><b>Section 84</b></p> <p><b>84(1)</b> Les exigences du présent article s'appliquent au transport d'un conteneur intermodal au moyen d'un véhicule à châssis porte-conteneurs.</p> <p><b>(2)</b> 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><b>(3)</b> 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><b>(4)</b> L'avant et l'arrière d'un conteneur intermodal doivent être arrimés individuellement.</p>	<p><b>Section 84</b></p> <p><b>84(1)</b> Les exigences du présent article s'appliquent au transport d'un conteneur intermodal au moyen d'un véhicule à châssis porte-conteneurs.</p> <p><b>(2)</b> 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><b>(3)</b> Les dispositifs intégrés de verrouillage doivent immobiliser chaque coin inférieur du conteneur intermodal.</p> <p><b>(4)</b> L'avant et l'arrière d'un conteneur intermodal doivent être arrimés individuellement.</p>

### Remarques :

Cette modification a pour objet 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.

### Analyse :

Aucune objection n'a été soulevé à l'égard de cette modification proposée.