



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.15/2003/2  
6 février 2003

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses  
(Soixante-quatorzième session,  
Genève, 19-23 mai 2003)

**PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS AUX ANNEXES A ET B DE L'ADR**

**Chapitre 9.4**

**Communication du Gouvernement belge**

Champ d'application: Il est d'importance vitale que les marchandises dangereuses soient chargées correctement si l'on veut éviter que des chauffeurs et des personnes du public risquent d'être blessés et que des dommages soient causés au matériel, à l'équipement et à l'environnement.

L'ADR contient peu de prescriptions relatives à la fixation du chargement (**la dernière phrase du paragraphe 7.5.7.1 ne contient pas de prescriptions relatives aux parois**).

Il est donc nécessaire de définir des objectifs pour le développement ultérieur de l'ADR en ce qui concerne la fixation du chargement.

**Il est proposé de rendre obligatoires les prescriptions ci-après au chapitre 9.4 de l'ADR:**

A. Prescriptions techniques applicables aux véhicules

Afin d'empêcher les mouvements dus aux forces qui s'exercent lorsque le véhicule roule sur une route présentant des inégalités, ou qu'il change de direction ou encore lors du freinage ou des accélérations, il est essentiel que le chargement soit bien maintenu et ne puisse subir aucun déplacement dans un sens ou un autre par rapport au véhicule.

Le véhicule est considéré comme jouant un rôle important à cet égard et tout véhicule qui transporte des matières dangereuses emballées doit être conçu de manière à satisfaire à ces exigences.

Les prescriptions ci-après d'efficacité et de conception du véhicule sont proposées:

1. La plate-forme de chargement du véhicule doit être conçue de manière à compenser les forces qui s'exercent, et d'empêcher ainsi le mouvement du chargement dans une direction ou une autre par rapport au véhicule (chargement étanche, utilisant les propriétés physiques (résistance) de la zone de chargement du véhicule).

1.1 La paroi avant doit avoir une hauteur et une stabilité suffisantes pour compenser les forces engendrées par le véhicule lors du freinage et donc pour s'opposer au déplacement vers l'avant.

Il est proposé d'utiliser comme référence les normes européennes existantes (par exemple, la norme EN12 642 qui stipule que la paroi avant doit supporter 40 % des forces horizontales, dans la limite de 5000 daN).

1.2 Un véhicule utilisé pour le transport de colis doit être muni de parois latérales d'une hauteur et d'une stabilité suffisantes pour empêcher un déplacement latéral du chargement lorsque le véhicule change de direction.

Il est proposé d'utiliser comme référence les normes européennes existantes (par exemple, la norme EN12 642 d'après laquelle les ridelles doivent supporter de 6 à 30 % de la charge utile).

1.3 Un véhicule utilisé pour le transport de colis doit être muni d'une paroi arrière d'une hauteur et d'une stabilité suffisantes pour empêcher un déplacement du chargement vers l'arrière lors des accélérations.

Il est proposé d'utiliser comme référence les normes européennes existantes (par exemple, la norme EN12 642 qui stipule que la paroi arrière doit supporter 40 % des forces horizontales, dans la limite de 3100 daN).

## B. Stabilité

Une solution consiste à définir des critères d'efficacité pour la paroi avant, les parois latérales et la paroi arrière. Toutefois, il est alors très difficile aux inspecteurs des autorités fédérales d'établir objectivement une infraction aux règles.

Plutôt que des critères d'efficacité, il est donc proposé de définir une combinaison de critères d'efficacité et de conception, applicables à la construction de la paroi avant, des parois latérales et de la paroi arrière sur la plate-forme de chargement du véhicule. Ces critères de conception exigeront l'utilisation de parois fixes ou pivotantes.

Les critères d'efficacité doivent faire référence aux normes européennes existantes.

C. Hauteur

La hauteur de la paroi avant, des parois latérales et de la paroi arrière doit être fonction de la hauteur du chargement, de son centre de gravité, et de la stabilité pour les marchandises palettisées et suremballées.

En cas de double gerbage de marchandises dangereuses, il faut disposer d'un matériel de fixation supplémentaire.

Emploi de matériel supplémentaire.

Même sur les véhicules équipés d'une paroi avant, de parois latérales et d'une paroi arrière, l'énergie du chargement est parfois trop élevée pour pouvoir être compensée. Dans ce cas, il est nécessaire de prévoir un matériel supplémentaire d'arrimage et/ou d'augmentation du frottement.

Pour l'arrimage, la plate-forme de chargement du véhicule doit être munie d'un certain nombre de points d'ancrage du chargement.

Il est recommandé aussi que les parois latérales soient munies de rails sur lesquels on installera une poutre transversale afin d'empêcher le glissement du chargement.

-----