



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses****Quatre-vingt-onzième session**

Genève, 8-11 novembre 2011

Point 5 b) de l'ordre du jour provisoire

**Propositions d'amendement aux annexes A et B de l'ADR:****Propositions diverses****Section 7.5.7: Manutention et arrimage****Communication de l'Union internationale des transports routiers  
(IRU)<sup>1</sup>***Résumé*

**Résumé analytique:** La norme révisée EN 12195-1 assure les meilleures conditions d'arrimage des marchandises pour toutes les parties intervenant dans une chaîne de transport. Les modifications apportées à cette nouvelle norme devraient être reflétées dans l'ADR.

**Mesures à prendre:** Ajouter un deuxième paragraphe dans la sous-section 7.5.7.1.

**Documents connexes:**

**Introduction**

1. La compréhension générale de la question du chargement correct des véhicules commerciaux reste insuffisante dans le secteur des transports. Il en résulte une sous-optimisation et des demandes unilatérales adressées à la mauvaise partie (souvent le

---

<sup>1</sup> Le présent document est soumis conformément au paragraphe 1 c) du mandat du Groupe de travail, tel qu'il figure dans le document ECE/TRANS/WP.15/190/Add.1 et qui prévoit que le Groupe doit «développer et mettre à jour l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR)».

conducteur), qui n'est pas nécessairement à l'origine des problèmes rencontrés. Si l'on veut que le transport routier de marchandises soit effectué conformément aux règles et dans des conditions de sécurité, il faut prendre des mesures pour que les marchandises soient conformes aux normes en matière de poids et soient arrimées comme il convient pour divers types de transport.

2. Il est essentiel de charger et arrimer correctement les marchandises sur les véhicules de transport routier pour que le transport s'effectue dans de bonnes conditions de sécurité. Il est donc important que l'arrimage sur le véhicule soit réalisé selon les meilleures pratiques et conformément aux normes pertinentes.

3. Le «Code de bonnes pratiques européen concernant l'arrimage des charges sur les véhicules routiers» (2008) renvoie à deux modèles différents pour le calcul des forces de retenue:

- Directives OMI/OIT/CEE sur le chargement de marchandises dans des engins de transport (CTUs) avec le cours type 3.18 de l'OMI; et
- Norme européenne: EN 12195-1:2003 Dispositifs d'arrimage des charges à bord des véhicules routiers – Sécurité – Partie 1: Calcul des forces de retenue.

3. L'avis majoritaire du Groupe d'experts de la Direction générale de l'énergie et des transports de la Commission européenne est que les deux méthodes débouchent sur un arrimage assurant un bon niveau de sécurité, mais la pratique a malheureusement montré qu'elles donnaient des résultats très différents quant au nombre de sangles à utiliser pour arrimer les charges.

## Historique

4. Le Comité européen de normalisation (CEN), créé en 1961, est un groupe de 30<sup>2</sup> membres nationaux travaillant de concert pour élaborer des normes et des spécifications techniques européennes dans divers secteurs.

5. Dans le cas d'une norme européenne (norme EN), les membres du CEN doivent en transposer le texte final dans des normes nationales – en le traduisant s'ils le souhaitent, mais sans écart ou altération – et conserver le préfixe et le numéro (EN 1234 par exemple) dans la désignation nationale (par exemple BS EN 1234, NF EN 1234 ou DIN EN 1234). Par suite, les numéros et le contenu technique des normes sont exactement les mêmes dans toute l'Europe.

6. En 2005, le CEN a commencé à réviser la norme EN 12195-1:2003 sur les dispositifs d'arrimage des marchandises à bord des véhicules routiers afin de mieux l'harmoniser avec les Directives OMI/OIT/CEE.

7. Le texte final de la norme révisée sur les dispositifs d'arrimage des marchandises à bord des véhicules routiers (EN 12195-1:2010) a été distribué par le Secrétariat central du CEN le 3 novembre 2010.

8. La date limite d'entrée en vigueur de cette norme européenne (EN 12195-1:2010) à l'échelle nationale, par publication d'une norme nationale identique ou par approbation, était le 31 mai 2011.

---

<sup>2</sup> Les membres du CEN sont les organismes nationaux de normalisation des pays suivants: Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Islande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie, Suède et Suisse.

## **Proposition**

9. Ajouter à la fin de la sous-section 7.5.7.1 un nouveau paragraphe libellé comme suit:  
«Les marchandises doivent être arrimées conformément à la norme européenne révisée (CEN) sur les dispositifs d'arrimage des charges à bord des véhicules routiers (EN 12195-1:2010). D'autres indications sont également disponibles auprès des autorités compétentes et des organismes de l'industrie.».
10. Supprimer la note de bas de page de la sous-section 7.5.7.1.

## **Justification**

11. Pour des raisons de sécurité, le secteur des transports routiers appuie la norme révisée EN 12195-1:2010 parce qu'elle assure les meilleures conditions d'arrimage des marchandises pour toutes les parties intervenant dans une chaîne de transport.
-