

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses****115^e session**

Genève, 2-5 avril 2024

Point 5 a) de l'ordre du jour provisoire

Propositions d'amendements aux annexes A et B de l'ADR :**Construction et agrément des véhicules****Section 9.7.6 sur la protection arrière des véhicules****Communication du Gouvernement britannique****Résumé*

Résumé analytique : Propositions visant à préciser les prescriptions du 9.7.6 de l'ADR concernant la protection arrière des véhicules et la distance minimale requise entre la paroi arrière de la citerne et la partie arrière du pare-chocs, afin d'en garantir une interprétation uniforme.

Mesures à prendre : Modifier le 9.7.6 de l'ADR.

Documents connexes : ECE/TRANS/WP.15/2020/5 et document informel INF.16 de la 108^e session
ECE/TRANS/WP.15/2021/7 et document informel INF.5 de la 109^e session
ECE/TRANS/WP.15/253, par. 19 à 22
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/158/Add.1 (point 9)
ECE/TRANS/WP.15/2023/1 et document informel INF.9 de la 113^e session
ECE/TRANS/WP.15/262
ECE/TRANS/WP.15/2023/13 et document informel INF.22 de la 114^e session
ECE/TRANS/WP.15/264

* A/78/6 (Sect. 20), tableau 20.5.



I. Contexte

1. Les propositions soumises aux 108^e, 109^e, 113^e et 114^e sessions du Groupe de travail visaient à préciser les points de référence utilisés pour mesurer la distance entre la paroi arrière de la citerne et la partie arrière du pare-chocs, telle qu'elle est prescrite au 9.7.6 de l'ADR. Il convient de noter qu'au fil des ans, on a tenté de préciser cette distance.

2. Dans le rapport de la 114^e session, qui a eu lieu en novembre 2023 (document ECE/TRANS/WP.15/264), on trouve le texte ci-après concernant la dernière proposition (document ECE/TRANS/WP.15/2023/13) du Royaume-Uni :

« Plusieurs délégations considéraient que la proposition alternative du document informel INF.22 permettait de clarifier certaines questions en suspens mais qu'un travail était encore nécessaire pour finaliser la rédaction des textes proposés. S'agissant d'un document informel tardif, plusieurs délégations ont indiqué qu'elles avaient besoin de plus de temps pour consulter leurs experts et parties prenantes.

Le Groupe de travail a noté que le Royaume-Uni était prêt à poursuivre les travaux sur ce sujet.

Les avis étaient partagés entre l'option d'avoir une même distance minimale requise entre la citerne et la barre antiencastrement pour toutes les citernes ou d'avoir des dispositions différentes pour certains types de citernes en fonction des matériaux ou des critères de construction. Le Groupe de travail a invité le représentant du Royaume-Uni à envisager ces deux options dans une proposition révisée et a invité les délégations qui le souhaiteraient à lui transmettre leurs commentaires. ».

3. Les propositions figurant dans le présent document ont été élaborées avec le concours d'autres délégations, notamment celles des Pays-Bas, de l'Allemagne et de l'Association internationale de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR).

II. Justification

4. Dans les propositions antérieures visant à modifier le 9.7.6 de l'ADR, une approche unique pour toutes les citernes était préconisée, tandis que dans les propositions les plus récentes, il était suggéré d'établir des prescriptions qui soient fonction du type de citerne. Certains représentants ayant pris la parole à la session de novembre 2023 estimaient que la proposition la plus récente était trop complexe et risquait de causer des problèmes d'interprétation. D'autres étaient favorables à l'ajout de prescriptions techniques qui soient fonction du type de citerne.

5. Le Groupe de travail a demandé au Royaume-Uni de travailler avec les délégations ayant exprimé une opinion et de présenter, à la session d'avril 2024, des propositions offrant aux représentants le choix entre des modifications complexes ou simples du 9.7.6.

6. Afin d'établir une prescription claire concernant la résistance aux chocs, il est proposé d'intégrer les dispositions de la révision 3 du Règlement ONU n° 58 (Dispositifs arrière de protection antiencastrement) dans le 9.7.6 de l'ADR. Le renvoi qui figure à cet effet dans les propositions 1 et 2 permet de faire en sorte que la protection de la paroi arrière de la citerne fasse l'objet d'une prescription harmonisée.

7. Il semblerait qu'il y ait de bonnes raisons pour que la face la plus en arrière du pare-chocs se trouve à au moins [100/150] mm de la partie la plus en arrière de toutes les citernes, indépendamment de la manière dont elles ont été conçues (voir fig. 1 et 1 a)). Cette proposition permettrait de garantir que tous les types de citernes soient mesurés de la même manière et permettrait une interprétation claire des normes et des procédures d'agrément.

8. Par ailleurs, il y a de toutes aussi bonnes raisons pour que l'emplacement du pare-chocs soit fonction du type de citerne. Le pare-chocs devrait se trouver à au moins [100/150] mm de la partie la plus en arrière de la citerne, mais dans le cas des citernes bénéficiant d'une protection supplémentaire de par leur conception, la distance peut être réduite à [50] mm au moins, à condition que la distance par rapport au réservoir soit conforme aux valeurs minimales indiquées au paragraphe ci-dessus (voir fig. 2 et 2 a)).

9. Dans les deux propositions, la distance figure entre crochets pour tenir compte du fait que dans certaines Parties contractantes, le nouveau libellé proposé (la distance entre la face la plus en arrière du pare-chocs et la partie la plus en arrière de la citerne) est susceptible d'entraîner une réduction de l'espace libre entre la citerne et le pare-chocs. Le Groupe de travail pourra prendre une décision finale à ce sujet à sa 115^e session.

10. Il convient de noter que dans les amendements proposés, le terme « citerne » est utilisé pour décrire le point de référence, l'objectif étant de s'assurer que le pare-chocs arrière protège toujours le réservoir et tout équipement de service. Les auteurs du présent document pensent que l'utilisation de ce terme permet de bien comprendre les prescriptions.

11. Il convient également de noter que le 9.8.5 (Protection arrière des MEMU) dispose que le pare-chocs doit être suffisamment résistant aux chocs arrière, conformément aux prescriptions du 9.7.6, et qu'il faudrait donc envisager de modifier le 9.8.5 à ce stade.

III. Propositions

Proposition 1

12. Modifier le 9.7.6 de l'ADR de sorte qu'il se lise comme suit :

« 9.7.6 Protection arrière des véhicules

9.7.6.1 L'arrière du véhicule doit être muni d'un pare-chocs. Celui-ci doit satisfaire aux prescriptions techniques du Règlement ONU n° 58 (Dispositifs arrière de protection antiencastrement) [tel que modifié par la révision 3, au moins, ou la révision la plus récente au moment de l'immatriculation ou de la mise en service si l'immatriculation n'est pas obligatoire].

La face la plus en arrière du pare-chocs doit se trouver à au moins [100/150 mm] de la partie la plus en arrière de la citerne (ou de ses équipements proéminents en contact avec la matière transportée). Cet espace est mesuré comme spécifié aux figures 1 et 1 a).

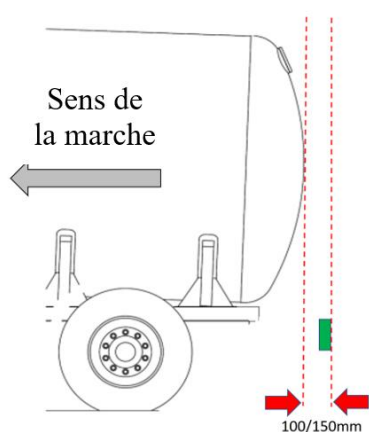


Figure 1

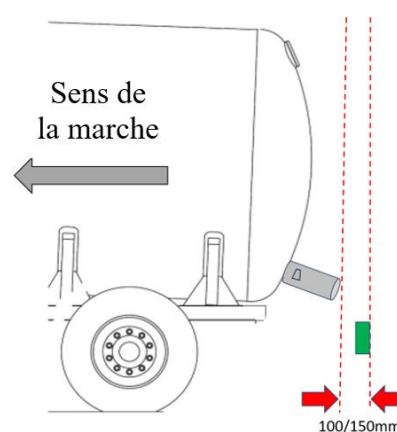


Figure 1 a)

9.7.6.2 Les citernes dont l'orifice de remplissage ou de vidange se trouve à l'arrière, comme les citernes à déchets opérant sous vide ou les réservoirs basculants utilisés pour le transport de matières pulvérulentes ou granulaires, peuvent, au lieu de satisfaire aux prescriptions relatives à l'emplacement du pare-chocs énoncées au 9.7.6.1, disposer d'une protection supplémentaire pour tous les équipements arrière de la citerne. La protection supplémentaire doit être assurée par un profil métallique dont [le module d'inertie est d'au moins 20 cm³ dans la section la plus faible].

NOTA 1 : Cette disposition ne s'applique pas aux véhicules utilisés pour le transport de marchandises dangereuses dans des conteneurs-citernes, citernes mobiles ou CGEM.

NOTA 2 : Pour la protection des citernes contre l'endommagement dû à un choc latéral ou à un renversement, se reporter aux 6.8.2.1.20 et 6.8.2.1.21, et pour les citernes mobiles aux 6.7.2.4.3 et 6.7.2.4.5.

NOTA 3 : Dans le cas des citernes à double paroi, on entend par l'arrière de la citerne l'arrière de la paroi extérieure de la citerne. ».

Proposition 2

13. Modifier le 9.7.6 de l'ADR de sorte qu'il se lise comme suit :

« 9.7.6 Protection arrière des véhicules

9.7.6.1 Généralités

L'arrière de la citerne et les éléments du véhicule-batterie doivent être protégés contre les chocs arrière par un pare-chocs.

9.7.6.2 Pare-chocs

9.7.6.2.1 Le pare-chocs doit satisfaire aux prescriptions techniques du Règlement ONU n° 58 (Dispositifs arrière de protection antiencastrement) tel que modifié par la révision 3, au moins[, ou la révision la plus récente au moment de l'immatriculation ou de la mise en service si l'immatriculation n'est pas obligatoire].

9.7.6.2.2 La face la plus en arrière du pare-chocs (la partie la plus en arrière du véhicule) doit se trouver au moins à [100/150 mm] de la partie la plus en arrière de la citerne (voir fig. 2).

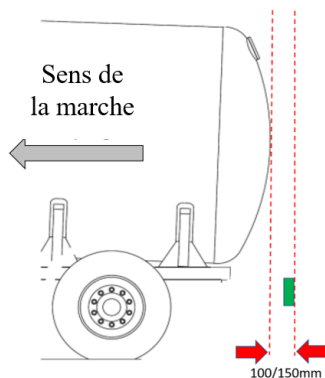


Figure 2

9.7.6.2.3 Dans le cas des citernes à double fond et des citernes munies d'une isolation thermique [à l'exclusion des citernes munies d'une isolation par vide d'air], la distance entre l'arrière de la citerne et la partie la plus en arrière du pare-chocs peut être réduite à au moins [50 mm] (voir figure 2 a)), à condition que la distance par rapport au réservoir soit conforme à la valeur minimale indiquée au 9.7.6.2.2.

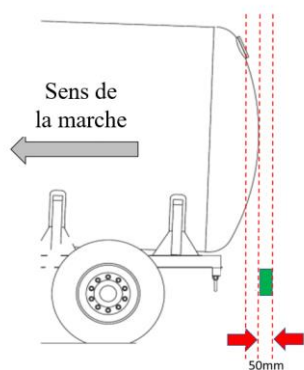


Figure 2 a)

9.7.6.3 Citernes à déchets opérant sous vide et réservoirs basculants utilisés pour le transport de matières pulvérulentes ou granulaires

9.7.6.3.1 Pour les citernes dont l'orifice de remplissage ou de vidange se trouve à l'arrière, comme les citernes à déchets opérant sous vide ou les réservoirs basculants utilisés pour le transport de matières pulvérulentes ou granulaires, la citerne peut également être protégée par un profil métallique dont [le module d'inertie est d'au moins 20 cm³ dans la section la plus faible].

9.7.6.3.2 Le profil métallique doit être placé sur le véhicule de manière à laisser un espace libre d'au moins [100/150 mm] dans le plan horizontal entre le profil métallique et la partie la plus en arrière du dispositif de fermeture pour qu'il puisse se déformer en cas de choc. Dans le plan vertical, le dispositif de protection doit se trouver aussi près que possible de la partie supérieure du dernier dispositif de fermeture, tout en laissant un espace permettant le raccordement.

9.7.6.4 Protection arrière assurée par la carrosserie du véhicule

9.7.6.4.1 Les citernes protégées par des éléments de la carrosserie, tels que les armoires montées à l'arrière ou les compartiments utilisés pour l'équipement (de service), ainsi que les citernes installées à l'intérieur de véhicules couverts, peuvent être exemptées de l'obligation d'installer un dispositif de protection, à condition que la carrosserie offre une protection équivalente aux spécifications techniques applicables aux dispositifs arrière de protection antiencastrement.

9.7.6.5 Protection arrière des véhicules-batteries

9.7.6.5.1 Les véhicules-batteries doivent être protégés contre les chocs arrière par un pare-chocs satisfaisant aux prescriptions du Règlement ONU n° 58 (Dispositifs arrière de protection antiencastrement) tel que modifié par la révision 3, au moins, ou la révision la plus récente au moment de l'immatriculation ou de la mise en service si l'immatriculation n'est pas obligatoire.

9.7.6.5.2 La face la plus en arrière du pare-chocs (la partie la plus en arrière du véhicule) doit se trouver au moins à [100/150 mm] de la partie la plus en arrière de tout élément de la batterie, du robinet de la bouteille et de son mécanisme de fonctionnement.

9.7.6.6 Protection de la citerne contre les ruptures causées par des accessoires

9.7.6.6.1 Il convient de protéger la citerne contre les ruptures susceptibles d'être causées par les accessoires fixés à l'arrière, tels que des échelles ou des systèmes de caméras, par exemple en installant ces accessoires sur des plaques de renfort. Les réservoirs dont l'épaisseur totale (voir par exemple 6.8.2.1.18), ou l'épaisseur équivalente s'ils ne sont pas en acier doux, correspond au minimum prescrit et n'a pas été réduite ne nécessitent pas de protection supplémentaire.

NOTA 1 : *Cette disposition ne s'applique pas aux véhicules utilisés pour le transport de marchandises dangereuses dans des conteneurs-citernes, citernes mobiles ou CGEM.*

NOTA 2 : *Pour la protection des citernes contre l'endommagement dû à un choc latéral ou à un renversement, se reporter au 6.8.2.1.20 et 6.8.2.1.21, et pour les citernes mobiles aux 6.7.2.4.3 et 6.7.2.4.5. ».*

Proposition 3

14. Ajouter la mesure transitoire ci-après à la section 1.6.5 : « Les véhicules immatriculés pour la première fois (ou mis en service, si l'immatriculation n'est pas obligatoire) [avant le 1^{er} juillet 2027] qui ne sont pas conformes aux prescriptions du 9.7.6 relatives à la protection arrière applicables à compter du [1^{er} janvier 2025] peuvent encore être utilisés. ».

IV. Conclusion

15. Ces modifications garantiront une interprétation uniforme de la distance requise entre la paroi arrière de la citerne et la partie arrière du pare-chocs. Elles tiennent compte en outre des prescriptions techniques de la révision 3 du Règlement ONU n° 58 (Dispositifs arrière de protection antiencastrement) et garantiront donc que le pare-chocs arrière satisfait à des prescriptions particulières. Étant donné que de nouvelles spécifications techniques sont définies et qu'il est probable qu'il y ait eu des erreurs d'interprétation par le passé, il est proposé d'ajouter une mesure transitoire pour que les véhicules existants puissent continuer d'être utilisés.

16. Étant donné que les débats sur ce sujet durent depuis plusieurs années et que les divergences d'interprétation concernant la construction des véhicules entraînent un manque d'harmonisation, il convient de se mettre d'accord sur une interprétation aussi vite que possible.
