



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.15/2005/16  
2 août 2005

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses  
(Soixante-dix-neuvième session,  
Genève, 7-11 novembre 2005)

**PARTIE 9 DE L'ADR**

**Introduction d'une nouvelle prescription au titre du 9.2.4**  
**«Prévention des risques d'incendie»**

**Communication du Gouvernement de la Norvège**

**RÉSUMÉ**

Résumé analytique:	Lorsqu'il se déclare à bord de véhicules transportant des marchandises dangereuses, un incendie peut prendre de très graves proportions. Un des types d'incendie le plus fréquent et le plus difficile à combattre est l'incendie de pneumatiques.
Mesure à prendre:	Instaurer de nouvelles prescriptions prévoyant l'installation de systèmes de surveillance de la pression des pneumatiques sur les véhicules des types EX/III, FL, AT et OX.
Documents connexes:	Documents TRANS/WP.15/2002/3 et INF.6 (soumis à la soixante-douzième session, en mai 2002).

**Introduction**

Lorsqu'il se déclare sur des véhicules transportant des marchandises dangereuses, un incendie peut avoir de graves conséquences, notamment s'il s'agit de marchandises de la classe 1. Un des types d'incendie le plus fréquent et aussi le plus difficile à combattre est l'incendie de pneumatiques.

Ce type d'incendie est généralement dû à la pression insuffisante des pneumatiques ou à la chaleur provoquée par le grippage des freins ou la rupture d'un roulement.

La Norvège estime que les moyens modernes de prévention des incendies sur les véhicules de transport des marchandises dangereuses devraient figurer dans l'ADR dès qu'ils sont mis sur le marché.

### **Propositions**

1. Des systèmes de surveillance de la pression des pneumatiques devraient être prévus dans le 9.2.4, comme suit:

«9.2.4.8 Système de surveillance de la pression des pneumatiques

Les véhicules automobiles et les remorques doivent être équipés d'un système efficace de surveillance de la pression des pneumatiques sur toutes les roues, qui avertit le conducteur lorsque la pression d'un pneumatique est inférieure de 25 % ou davantage à la pression préconisée.».

2. Dans le tableau du 9.2.1, ajouter une nouvelle ligne pour le 9.2.4.8 et mettre un X dans les colonnes des véhicules de type EX/III, AT, FL et OX.

3. Dans la colonne «Observations» ajouter, pour la nouvelle ligne:

«Applicable aux véhicules automobiles et aux remorques immatriculés pour la première fois à compter du 1<sup>er</sup> janvier [2008].».

### **Justification**

D'après nos statistiques nationales concernant les accidents survenus à des véhicules transportant des marchandises dangereuses, on a relevé 36 cas d'incendie depuis 1990, dont 10 (27,8 %) dus à l'inflammation des pneumatiques.

Les incendies de pneumatiques sont extrêmement difficiles à éteindre une fois qu'on les a laissés se développer.

Même si les essais décrits dans le document INF.6, que nous avons soumis à la soixante-douzième session, en mai 2002, montraient que la plupart du temps deux extincteurs à poudre de 6 kg suffisaient pour éteindre des pneumatiques en feu, cette opération n'est pas toujours facile pour un chauffeur, au bord de la route.

Le paragraphe 16 du rapport soumis par le groupe de travail informel sur les véhicules de type EX, qui s'était réuni à Tønsberg (Norvège) en décembre 2001, se lisait comme suit:

«Les pneumatiques étaient une source bien connue d'incendies et d'autres accidents pour les véhicules. Selon l'OICA et le CLCCR, il existait aujourd'hui sur le marché des dispositifs permettant de surveiller la pression des pneumatiques, qui étaient déjà montés sur des véhicules dans le but de réduire le coût des pneumatiques. Le groupe de travail non officiel a prié le Groupe de travail de demander au secrétariat de soumettre la question au

secrétariat du WP.29, afin qu'un règlement puisse être établi permettant d'installer ce dispositif en tant qu'équipement normalisé, au moins sur les véhicules transportant des marchandises dangereuses.».

Malheureusement, pas grand-chose a été fait depuis et la Norvège estime que comme ce dispositif technique est aujourd'hui disponible et que les États-Unis d'Amérique l'ont rendu obligatoire sur toutes les voitures particulières, les véhicules loisirs-travail, les camions et les autobus dont le poids total en charge dépasse 4,5 tonnes, le WP.15 devrait le rendre obligatoire sur les véhicules transportant des marchandises dangereuses.

Le groupe de travail informel indiquait par ailleurs, au paragraphe 15 de son rapport, à propos des incendies causés par le grippage des freins, ce qui suit:

«Le groupe de travail non officiel a reconnu que les freins était un sujet où il conviendrait d'établir des dispositions spéciales. Des rapports d'accidents avaient révélé que le grippage des freins avait provoqué des incendies sur des véhicules transportant des explosifs. Le groupe de travail non officiel a estimé que c'était un problème général qui se posait pour tous les véhicules transportant des marchandises dangereuses, et il a prié le Groupe de travail de demander au secrétariat de soumettre la question au secrétariat du WP.29, afin que celui-ci l'examine et adopte un dispositif de surveillance des températures des tambours ou des disques de frein, qui puisse détecter le grippage des freins.».

Étant donné qu'elle n'a pas la preuve que ce dispositif soit disponible et encore moins qu'il soit généralisé, la Norvège ne propose pas que le WP.15 le rende obligatoire. En outre, d'aucuns ont fait valoir que les systèmes de surveillance de la pression des pneumatiques étaient aussi capables de détecter les modifications de pression dues à un échauffement. La demande adressée par le Groupe de travail au WP.29 concernant l'adoption d'un système de surveillance de la température des tambours ou des disques de freins demeure néanmoins valable.

### **Incidences pour la sécurité**

Notre proposition devrait améliorer la sécurité du transport des marchandises dangereuses en réduisant le risque d'inflammation des pneumatiques en raison d'une insuffisance de la pression de gonflage, d'un grippage des freins ou de la rupture d'un roulement.

### **Faisabilité**

La proposition ne devrait pas se traduire par des coûts élevés pour les transporteurs. Ce dispositif est en cours d'installation sur les véhicules du monde entier, pour des raisons d'économie et de toute façon l'obligation ne s'appliquerait qu'aux véhicules neufs. Tout indique que son installation devrait être rentable à très court terme, compte tenu de l'économie de carburant et de l'usure moindre des pneumatiques.

### **Applicabilité**

On ne prévoit aucun problème d'application puisque ce dispositif fera partie de l'équipement de série sur les véhicules homologués.

-----