



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

**Groupe de travail des transports
de marchandises dangereuses****109^e session**

Genève, 3-7 mai 2021

Point 6 de l'ordre du jour provisoire

Interprétation de l'ADR**Application des prescriptions relatives à l'équipement
électrique des véhicules conformément au 9.2.1.1 de l'ADR
– dispositions transitoires****Communication des Gouvernements des Pays-Bas et de l'Allemagne***

Documents de référence :

*Résumé***Documents de référence :** 108^e session du WP.15 (novembre 2020), documents informels
INF.13 et INF.26**Introduction**

1. Pour la 108^e session du WP.15 (novembre 2020), l'Allemagne avait transmis le document informel INF.13, portant sur l'interprétation des mesures transitoires du tableau du 9.2.1.1, en particulier pour le système électrique. En réponse aux questions soulevées par l'Allemagne, les Pays-Bas ont soumis le document informel INF. 26. Les deux pays ont convenu d'établir conjointement un document officiel de synthèse sur ce point pour la session suivante (voir ECE/TRANS/WP.15/251, par. 58).

**Référence aux véhicules immatriculés pour la première fois
après le 31 mars 2018**

2. **Question 1 posée par l'Allemagne :** Cette disposition du tableau concernant l'équipement électrique des véhicules immatriculés (*registered*) pour la première fois pour la circulation routière en général après le 31 mars 2018 (première immatriculation (*registration*))

* A/75/6 (sect. 20), par. 20.51.



après construction, conformément au droit de la circulation routière) fait-elle référence à l'immatriculation au sens du droit de la circulation routière ?

3. **Réponse des Pays-Bas** : En effet, selon les Pays-Bas, c'est l'immatriculation au sens de la circulation routière qui est visée ici.

4. Il s'agit de la date à laquelle est délivré le document officiel d'identification du véhicule, « certificat d'immatriculation » en France, *V5C document* au Royaume-Uni ou *Kraftfahrzeugbrief* en Allemagne, après quoi le véhicule peut être utilisé sur la route.

5. Chez certaines Parties contractantes, ce document n'est délivré qu'au moment du premier contrôle périodique, notamment pour les remorques. Pour en tenir compte, l'option supplémentaire « (ou mis en service, dans le cas où l'immatriculation n'est pas obligatoire) » est toujours ajoutée aux commentaires dans la dernière colonne du tableau. Il est entendu que cette formulation peut soulever des questions si le contexte n'est pas connu.

6. **Question 2 posée par l'Allemagne** : Cette disposition du tableau concernant l'équipement électrique des véhicules s'applique-t-elle également aux véhicules immatriculés pour la première fois après le 31 mars 2018 en tant que véhicule certifié ADR (EX/II, EX/III, AT, FL) avec un certificat d'agrément conformément à la partie 9 de l'ADR ?

7. **Réponse des Pays-Bas** : En effet, l'application des remarques a, b et e telles que reproduites ci-dessous s'applique aux véhicules immatriculés pour la première fois au sens de la circulation routière.

SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES		VÉHICULES				REMARQUES
		EX/II	EX/III	AT	FL	
9.2.2	ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE					
9.2.2.1	Dispositions générales	X	X	X	X	
9.2.2.2.1	Câbles	X	X	X	X	
9.2.2.2.2	Protection supplémentaire	X ^a	X	X ^b	X	^a Applicable aux véhicules d'une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes immatriculés pour la première fois (ou mis en service, dans le cas où l'immatriculation n'est pas obligatoire) après le 31 mars 2018. ^b Applicable aux véhicules immatriculés pour la première fois (ou mis en service, dans le cas où l'immatriculation n'est pas obligatoire) après le 31 mars 2018.
9.2.2.3	Fusibles et disjoncteurs	X ^b	X	X	X	^b Applicable aux véhicules immatriculés pour la première fois (ou mis en service, dans le cas où l'immatriculation n'est pas obligatoire) après le 31 mars 2018.
9.2.2.4	Batteries	X	X	X	X	
9.2.2.5	Éclairage	X	X	X	X	
9.2.2.6	Connexions électriques entre les véhicules à moteur et les remorques	X ^c	X	X ^b	X	^b Applicable aux véhicules immatriculés pour la première fois (ou mis en service, dans le cas où l'immatriculation n'est pas obligatoire) après le 31 mars 2018. ^c Applicable aux véhicules à moteur destinés à tracter des remorques d'une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes et aux remorques d'une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes immatriculés pour la première fois (ou mis en service, dans le cas où l'immatriculation n'est pas obligatoire) après le 31 mars 2018.

8. Au sein du groupe de travail informel du système électrique des véhicules transportant des marchandises dangereuses, chargé de la mise à jour du chapitre 9.2, il a été estimé que le risque pour les véhicules EX/II n'était pas inférieur à celui des véhicules EX/III et que la

protection supplémentaire du câblage, des fusibles et des disjoncteurs ainsi que des connexions électriques devait également s'appliquer aux véhicules EX/II.

9. Il a été reconnu que les véhicules EX/II étaient dans la plupart des cas des « fourgons » (*panel vans*), qui sont des véhicules construits en une seule étape, où le câblage est protégé par la carrosserie du fourgon. Étant donné que le concept de « fourgon » présente des difficultés, il a été décidé d'utiliser à la place la limite de 3,5 tonnes aux fins des traductions.

10. En ce qui concerne les véhicules AT, il a été décidé de simplifier le Règlement. Les constructeurs de camions ont confirmé que le pack ADR ne faisait plus de distinction entre les véhicules FL et AT et qu'une protection appropriée de type FL serait toujours fournie, ainsi que des fusibles et des disjoncteurs, de même que des connecteurs électriques appropriés pour les remorques.

11. Pour les véhicules EX/II et AT, aucune mesure transitoire n'a été introduite au 1.6.5 car ces dispositions étaient nouvelles ou introduites pour la première fois pour ces catégories. Il est possible de se demander si cela est acceptable du point de vue de la sécurité. Pour les véhicules AT, la modification implique une simplification sans conséquences financières pour les nouveaux véhicules et il a été considéré que les véhicules existants de ce type n'apporeraient pas de risques inacceptables justifiant une modification.

12. La plupart des véhicules EX/II sont des fourgons dont le câblage est protégé par la carrosserie. Tous les véhicules EX/II modernes sont équipés de fusibles et de disjoncteurs et sont conformes au Règlement tels que livrés par le constructeur. La plupart des véhicules EX/II qui sont équipés pour tracter des remorques possèdent des connecteurs électriques spéciaux pour les remorques légères jusqu'à 3,5 tonnes, qui sont différents de ceux des camions lourds et de leurs remorques. Pour cette raison, les véhicules jusqu'à 3,5 tonnes sont exemptés des prescriptions relatives aux connecteurs électriques du 9.2.2.6. La plupart des poids lourds sont également agréés EX/II, EX/III, AT et FL et ne nécessitent donc aucune autre modification pour se conformer aux prescriptions applicables aux véhicules EX/II, EX/III, AT et FL. Seul un nombre très limité de poids lourds et de remorques immatriculés pour la première fois après le 31 mars 2018, uniquement agréés EX/II, peuvent nécessiter des modifications.

13. Lorsqu'un véhicule est immatriculé au sens de la circulation routière mais qu'il n'est pas utilisé immédiatement pour le transport de marchandises dangereuses, il est toujours possible de commencer à l'utiliser pour le transport de marchandises dangereuses ultérieurement à condition qu'il respecte les dispositions en vigueur au moment de l'immatriculation et qu'aucune expiration des mesures transitoires n'invalide l'agrément du véhicule pour le transport de marchandises dangereuses. Lorsqu'il est mis en service pour le transport de marchandises dangereuses, il présente le même niveau de sécurité que celui accepté pour les véhicules immatriculés en même temps et utilisés immédiatement pour les marchandises dangereuses.

14. Dans la pratique, il est très difficile de modifier les véhicules, et en particulier les véhicules à moteur, d'une manière qui soit économiquement viable. Dans les rares cas où cela se produit, la plupart des véhicules à moteur sont préparés pour l'ADR par le constructeur d'origine dès le début (c'est-à-dire au moment de l'homologation au titre du Règlement ONU n° 105). La durée de vie moyenne des tracteurs pour semi-remorques, qui représentent au moins 80 % du parc automobile conforme à l'ADR, est de sept ans. Pour les remorques, une durée de vie de 25 ans est prévue. Cependant, les organes de roulement, notamment les essieux, ainsi que les circuits électriques, ne durent pas très longtemps et sont modernisés à la pointe de la technologie une ou plusieurs fois au cours de leur vie.

Mesures à prendre

15. Le Groupe de travail est invité à prendre note des informations fournies.