



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

**Groupe de travail des transports
de marchandises dangereuses****114^e session**

Genève, 6-10 novembre 2023

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 clarifier 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 la section 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.

* A/77/6 (Sect. 20), tableau 20.6.



Contexte

1. Les propositions soumises aux 108^e, 109^e et 113^e sessions visaient à préciser les points de référence utilisés pour mesurer la distance requise 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. Les auteurs du présent document prennent note des tentatives de clarification qui ont eu lieu au fil des ans.

2. Le rapport de la 113^e session (ECE/TRANS/WP.15/262), tenue en mai 2023, contient le passage suivant :

« Protection arrière des véhicules – Document : ECE/TRANS/WP.15/2023/1 (Royaume-Uni) Document informel : INF.9 (Pays-Bas).

Plusieurs délégations étaient en faveur de la proposition du Royaume-Uni. Plusieurs délégations appuyaient les commentaires des Pays-Bas repris dans le document informel INF.9 et préféraient poursuivre la discussion à la session suivante sur la base d'une proposition révisée pour tenir compte de ces commentaires. Le Groupe de travail a invité les délégations qui le souhaiteraient à transmettre leurs commentaires aux représentants du Royaume-Uni et des Pays-Bas qui prépareraient une proposition révisée pour la prochaine session. ».

3. La présente proposition a donc été élaborée conjointement par le Royaume-Uni et les Pays-Bas.

Justification

4. Depuis plus de 20 ans, des progrès techniques ont été réalisés en ce qui concerne la construction des véhicules et des citernes. Les règlements relatifs aux systèmes actifs de freinage d'urgence (AEBS) et aux dispositifs arrière de protection antiencastrement ont permis d'améliorer sensiblement la protection arrière. Les matériaux, la conception et la réglementation des citernes ont également considérablement évolué dans le but de contribuer, avec les pare-chocs à une meilleure protection contre les chocs et à une réduction des risques de fuite.

5. Des études antérieures ont permis de déterminer la fréquence des chocs arrière subis par les véhicules-citernes. Ces données ont contribué à améliorer la résistance globale de certaines citernes aux chocs arrière, mais pour autant, le Gouvernement britannique estime que la protection contre les chocs doit toujours être assurée par un pare-chocs arrière suffisamment résistant.

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 la section 9.7.6 de l'ADR afin de définir une norme technique convenue.

7. Compte tenu des progrès susmentionnés, il semblerait qu'il y ait de bonnes raisons pour que l'emplacement du pare-chocs soit fonction du type de citerne. Pour permettre une interprétation cohérente des prescriptions, il est proposé que les points de référence soient la partie la plus en arrière du pare-chocs et la partie la plus en arrière de la citerne (dans les deux cas, la partie la plus en arrière est celle qui est la plus éloignée de l'avant du véhicule). La face la plus en arrière du pare-chocs doit se trouver à au moins [100] mm de la partie la plus en arrière de la citerne, mais dans le cas des citernes en alliage d'aluminium construites conformément au 6.8.2.1.14 a), cette distance doit être portée à au moins [200/150] mm afin d'accroître la protection.

8. Pour les 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 7 ci-dessus.

9. 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.

Proposition 1

10. Modifier le texte du 9.7.6 de l'ADR de sorte qu'il se lise comme suit (le titre et les notas 1 et 2 restent inchangés) :

« L'arrière de la citerne doit être protégé contre les chocs arrière par un pare-chocs. Celui-ci doit satisfaire aux prescriptions techniques de la révision 3, au moins, du Règlement ONU n° 58³ (Dispositifs arrière de protection antiencastrement) [ou de la révision la plus récente au moment de l'immatriculation ou de la mise en service si l'immatriculation n'est pas obligatoire]. Aucune structure susceptible de provoquer une rupture du réservoir en cas de choc ne doit être fixée à l'arrière de celui-ci (par exemple, fixations d'échelles, systèmes de caméras).

La face la plus en arrière du pare-chocs doit se trouver à au moins [100] mm de la partie la plus en arrière de la citerne. Pour les citernes construites [en alliage d'aluminium] conformément au 6.8.2.1.14 a), cette distance doit être d'au moins [200/150] mm.

Lorsque la citerne bénéficie d'une protection supplémentaire, la distance peut être réduite à au moins [50] mm, à condition que la distance par rapport au réservoir soit conforme aux valeurs minimales indiquées ci-dessus. Voici quelques exemples de protection supplémentaire :

- Citernes à double fond ;
- Citernes ayant des compartiments vides utilisés pour les équipements de service ;
- Citernes avec isolation thermique.

Pour les citernes ainsi construites, la protection supplémentaire doit être conçue de manière à empêcher vraisemblablement la perforation du réservoir en cas de choc ; à défaut, la distance par rapport au réservoir doit être d'au moins [100] mm.

Pour les véhicules-batteries, le pare-chocs doit être placé de manière que sa face la plus en arrière se situe à 100 mm de la partie la plus en arrière de tout réservoir contenant des éléments de batterie, ou de la partie la plus en arrière de toute soupape ou de son mécanisme de fonctionnement.

Les véhicules à réservoirs basculants pour le transport de matières pulvérulentes ou granulaires et les véhicules-citernes à déchets opérant sous vide se déchargeant à l'arrière n'ont pas à être munis d'un pare-chocs si les équipements arrière de la citerne disposent d'une protection équivalente à celle d'un pare-chocs tel que décrit ci-dessus.

Les véhicules dont la carrosserie offre une protection équivalente à celle d'un pare-chocs (selon les spécifications techniques du dispositif arrière de protection antiencastrement) ne sont pas tenus de satisfaire à cette disposition. ».

Le nota 3 est libellé comme suit :

« ³ *Règlement ONU n° 58 (Prescriptions uniformes relatives à l'homologation) :*

I. Des dispositifs arrière de protection antiencastrement

II. Des véhicules en ce qui concerne le montage d'un dispositif arrière de protection antiencastrement d'un type homologué

III. Des véhicules en ce qui concerne leur protection contre l'encastrement à l'arrière .».

Proposition 2

11. 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. ».

Conclusion

12. 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 en matière de résistance. 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.
