

**Commission économique pour l'Europe**

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses**116^e session**

Genève, 5-8 novembre 2024

Point 4 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 (108 ^e session) ; ECE/TRANS/WP.15/2021/7 et document informel INF.5 (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 (113 ^e session) ; ECE/TRANS/WP.15/262 ; ECE/TRANS/WP.15/2023/13 et document informel INF.22 (114 ^e session) ; ECE/TRANS/WP.15/2024/6 ; ECE/TRANS/WP.15/267.

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



I. Contexte

1. Les propositions soumises aux 108^e, 109^e, 113^e, 114^e et 115^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 115^e session, qui a eu lieu en avril 2024 (document ECE/TRANS/WP.15/267), on trouve le texte ci-après concernant la dernière proposition (document ECE/TRANS/WP.15/2024/6) du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :

« La majorité des délégations étaient en faveur de l'option 1 proposée par le Royaume-Uni, c'est-à-dire d'avoir une même distance minimale requise entre la citerne et la barre antiencastrement pour toutes les citernes.

Le Groupe de travail est convenu que certains points restaient à clarifier, notamment concernant les valeurs maintenues entre crochets et les références au Règlement ONU n° 58.

Le Groupe de travail a noté que le Royaume-Uni présenterait une proposition révisée à la session suivante en prenant en considération les commentaires reçus. ».

3. Les propositions figurant dans le présent document ont été élaborées avec le concours d'autres Parties contractantes et de représentants du secteur.

II. Justification

4. Le Groupe de travail a demandé au Royaume-Uni 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. À l'issue de longs débats, la majorité des représentants étaient en faveur d'une proposition simple prévoyant que la distance minimale requise entre la citerne et la barre antiencastrement soit la même pour toutes les citernes.

5. Il ressort des observations formulées par les représentants au cours de la 115^e session qu'il y a de bonnes raisons pour que la face la plus en arrière du pare-chocs se trouve à au moins 150 mm de la partie la plus en arrière de toutes les citernes, indépendamment de la manière dont elles ont été conçues (voir fig. 9.7.6.1.1 et 9.7.6.1.2). Cette proposition permettrait de garantir que cette distance soit la même pour tous les types de citernes et permettrait une interprétation claire des normes et des procédures d'agrément.

6. 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 pour certaines Parties contractantes et une légère augmentation de cet espace pour d'autres Parties contractantes.

7. Afin d'établir une prescription claire concernant la résistance des pare-chocs aux chocs arrière, il est proposé d'intégrer les dispositions du Règlement ONU n° 58 (Dispositifs arrière de protection antiencastrement) dans le 9.7.6 de l'ADR, ce qui permettra de faire en sorte que la protection offerte par les pare-chocs arrière des citernes fasse l'objet d'une prescription harmonisée.

8. Il convient de noter que dans les amendements proposés, le terme « citerne » est employé dans la description des points de référence, car il englobe le réservoir et tout équipement de service éventuel. S'agissant des citernes à double paroi, une note a été ajoutée pour indiquer l'interprétation donnée par le Groupe de travail des citernes à sa session d'automne 2020, à savoir que, pour ce type de citerne, la distance devait être mesurée à partir de la paroi extérieure de la citerne.

9. 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

10. 9.7.6 de l'ADR, lire :

« 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 série 03 d'amendements 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 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 9.7.6.1.1, 9.7.6.1.2 et 9.7.6.3.

Figure 9.7.6.1.1

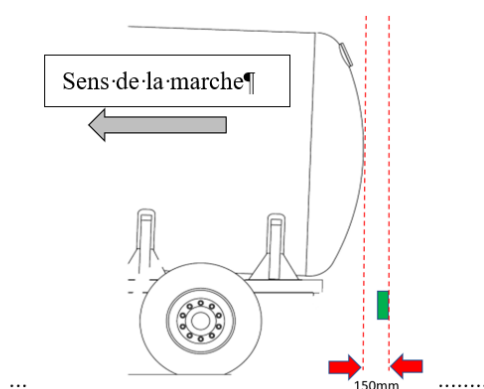
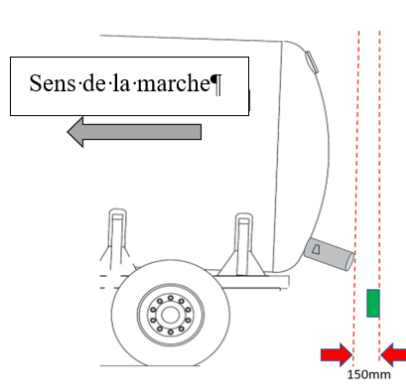


Figure 9.7.6.1.2



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, 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.

9.7.6.3 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.

9.7.6.4 Les dispositions des 9.7.6.1 et 9.7.6.2 ne s'appliquent pas aux véhicules utilisés pour le transport de marchandises dangereuses dans des conteneurs-citernes, des CGEM ou des citernes mobiles.

9.7.6.5 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. ».

Proposition 2

11. Ajouter la mesure transitoire ci-après au 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} janvier 2029 qui ne sont pas conformes aux prescriptions du 9.7.6 applicables à compter du 1^{er} janvier 2027 peuvent continuer à être utilisés. ».

IV. 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 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.

13. 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.

V. Transports et objectifs de développement durable

14. L'objectif de ce document est de préciser l'application du 9.7.6 de l'ADR. Le fait d'adopter une approche plus systématique et plus logique dans l'ADR permet de préciser le cadre juridique et d'éviter des divergences d'interprétation entre les Parties contractantes à l'ADR, ce qui est conforme à l'objectif de développement durable n° 16 (Paix, justice et institutions efficaces).
