



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses****Quatre-vingt-huitième session**

Genève, 3-7 mai 2010

Point 6 b) de l'ordre du jour provisoire

**Propositions d'amendement aux annexes A et B de l'ADR:
construction et agrément des véhicules****Section 9.7.6: Protection arrière des véhicules****Document soumis par le Gouvernement allemand****Résumé*

Résumé analytique: Le présent document porte sur une étude de faisabilité concernant la protection arrière des véhicules et propose l'adoption de mesures supplémentaires à cet égard

Mesure à prendre: Décision concernant les travaux futurs.

Documents connexes: TRANS/WP.15/2002/11 et TRANS/WP.15/170, par. 47 et 48.

Introduction

1. Depuis les années 1980, des prescriptions concernant la protection arrière des véhicules de transport de marchandises dangereuses (véhicules-citernes, véhicules-batteries, véhicules équipés de citernes démontables ayant une capacité de plus de 1 m³ et MEMU) figurent dans l'ADR (actuellement dans la section 9.7.6). Cette section dispose que «l'arrière du véhicule doit être muni, sur toute la largeur de la citerne, d'un pare-chocs suffisamment résistant aux impacts arrière».

* Conformément au paragraphe 1 c) du mandat du Groupe de travail, tel qu'il figure dans le document ECE/TRANS/WP.15/190/Add.1 et qui prévoit que le Groupe doit «développer et mettre à jour l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR)».

2. La disposition en question n'énonce ni paramètres d'efficacité, ni définitions quant à la position de la protection arrière, ni de critères d'épreuve pour vérifier qu'un pare-chocs est suffisamment résistant.
3. Au début des années 1990, en raison de graves accidents de la route mettant en jeu des véhicules de transport de marchandises dangereuses, l'Allemagne a exécuté le projet de recherche «THESEUS – Évaluation du niveau de sécurité des véhicules-citernes par simulation expérimentale d'accident» afin d'améliorer la sécurité des véhicules-citernes. L'analyse des accidents a montré que les collisions par l'arrière avec des véhicules-citernes figurent parmi les types d'accidents les plus courants. À ce jour, la situation n'a pas changé; il y a toujours des collisions graves avec des véhicules-citernes partout en Europe. Les statistiques relatives aux accidents du Comité des transports intérieurs de la CEE attestent aussi de cette situation.
4. À l'époque, les conclusions tirées du projet THESEUS concernant l'amélioration de la sécurité des véhicules-citernes ont notamment débouché sur une proposition soumise au Groupe de travail afin que celui-ci améliore la protection arrière des véhicules-citernes transportant des marchandises dangereuses. Les suggestions d'amélioration consistaient notamment à équiper l'arrière du véhicule de mécanismes d'absorption d'énergie ou d'un élément de transmission de l'énergie spécialement conçu (par exemple, au moyen de traverses venant s'appuyer contre le pneu en cas de choc). À l'issue de débats longs et intenses, le Groupe de travail n'avait pas donné suite à ces propositions (voir TRANS/WP.15/170, par. 47 et 48).
5. Deux arguments principaux ont été avancés contre la proposition concernant le renforcement de la sécurité à l'arrière du véhicule au moyen de mesures additionnelles: premièrement, les statistiques THESEUS concernaient l'Allemagne et d'autres États ne pouvaient pas confirmer les statistiques relatives aux collisions arrière; deuxièmement, on ne pouvait proposer aucune méthode d'épreuve appropriée pour l'adoption d'une «nouvelle» protection arrière.

Travaux futurs

6. Après plusieurs collisions par l'arrière survenues en Europe, parfois graves, l'Allemagne souhaiterait de nouveau prendre l'initiative pour améliorer la sécurité à l'arrière des véhicules. À cette fin, une étude de faisabilité a été élaborée qui, outre un examen de l'historique des études pertinentes et des propositions précédemment soumises au Groupe de travail, contient en particulier de nouvelles approches en vue d'un examen ultérieur de la question.
7. L'étude comporte une analyse des statistiques de la CEE relatives aux accidents selon laquelle le problème des collisions par l'arrière perdure en Europe et qui identifie des moyens de surmonter la difficulté rencontrée pour tester la protection arrière.
8. Ainsi, la méthode d'essai d'un dispositif de protection arrière pourrait être calquée sur l'essai de perforation quasi statique qui figure dans les directives de l'Union européenne relatives aux systèmes de protection antiencastrement. Cela signifie que l'on ne souhaite pas préconiser un modèle unique dans le cadre de l'ADR. La solution de remplacement que constituerait une épreuve simulée semble également convenir au vu de l'évolution des méthodes de calcul modernes.
9. Il est essentiel de prescrire une capacité déterminée d'absorption de l'énergie. Cela ne limiterait pas les choix de modèles de dispositifs de protection arrière renforcée et offrirait des possibilités en termes d'évolution des marchés et de développement de matériaux. La protection arrière et la protection antiencastrement combinées qui sont déjà utilisées dans certains pays pourraient donc être retenues si elles satisfaisaient au test de protection arrière supplémentaire.

10. Dans l'optique de la mise au point d'une méthode d'essai, il conviendrait toutefois de mener des expériences afin que cette nouvelle méthode offre une protection efficace contre le rejet de matériaux dangereux en cas de collisions par l'arrière.

Proposition

11. L'étude présentée en tant que document informel INF.3 est une base solide pour aborder cette question qui se rapporte à la sécurité dans les pays Parties contractantes à l'ADR, et l'Allemagne souhaiterait solliciter l'appui de ces Parties dans ce domaine. Si la question suscite l'intérêt voulu, l'Allemagne est disposée à élaborer un document de travail fondé sur une proposition initiale et à le présenter à la prochaine réunion du Groupe de travail en octobre 2010.
