

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses

Quatre-vingt-seizième session

2 mai 2014

Genève, 6-9 mai 2014

Point 6 b) de l'ordre du jour provisoire

Propositions d'amendement aux annexes A et B de l'ADR:

propositions diverses

Exemption pour les liquides utilisés pour réduire les gaz d'échappement dangereux pour l'environnement

Communication du Gouvernement de la Suisse

Résumé

Résumé analytique: Prévoir une exemption pour produits utilisés dans les moteurs afin de réduire les émissions de gaz nuisibles à l'environnement

Introduction

1. Nous avons été confrontés avec la question de l'application de l'ADR aux liquides utilisés dans l'industrie automobile pour réduire les gaz d'échappement dangereux pour l'environnement. La Suisse aimerait savoir si les Parties contractantes à l'ADR sont également confrontées à des questions venant de l'industrie tendant à autoriser ou exempter des produits utilisés dans les moteurs des véhicules destinés à réduire les émissions de gaz dangereux pour l'environnement.

2. Les exigences de protection de l'environnement et les normes d'émission de polluants pour l'air conduisent l'industrie à rechercher des solutions dans le but de réduire au maximum l'émission de particules, de gaz à effet de serre ou dangereux pour la couche d'ozone. Différentes solutions apparaissent et vont apparaître ces prochaines années qui serviront à tenir compte de ces exigences toujours plus strictes pour les moteurs à combustion.

3. Dans certains cas il s'agit de produits dangereux qui tombent sous le coup de l'ADR. Compte tenu que les produits envisagés peuvent appartenir à différentes classes, il n'est pas envisageable de trouver des solutions au cas par cas dans l'ADR pour chacun d'eux. Cela risquerait de multiplier les textes dans l'ADR de manière inutile.

4. Une approche plus pragmatique serait d'admettre que les équipements utilisés pour les véhicules homologués et leur équipement correspondent à des normes de sécurité éprouvées par les autorités responsables de la sécurité de ces véhicules et que, dès lors, ces systèmes ne présentent pas de dangers particuliers qui justifient de leur appliquer en plus les règles de l'ADR. C'est avec cette approche que les exemptions du 1.1.3.2 a), b), d) et e), 1.1.3.3, 1.1.3.7 ont été introduites. Cependant les produits dont il est question qui servent à améliorer le rendement des moteurs à combustion et à réduire l'emprunte sur l'environnement ne sont couverts par aucune des exemptions citées.

5. Compte tenu qu'ils servent à la propulsion du véhicule ou au fonctionnement de l'un des équipements nous aimerions savoir si une exemption allant dans le sens de traiter ces produits en fonction de leur emploi et de les exempter en fonction de cet aspect ne serait pas envisageable.

6. Vu le type d'utilisation très spécifique il devrait être possible de les exempter dans le cadre des exemptions existantes déjà mentionnées. Pour cela il suffirait d'étendre le champ d'application des exemptions existantes aux produits servant à la propulsion ou au fonctionnement de l'un des équipements du véhicule. Pour l'instant la question ne s'est posée que dans le cas des carburants liquides. Pour ce motif nous présentons ci-après une manière d'aborder le problème dans le cas des carburants liquides.

7. Ainsi le 1.1.3.3 pourrait être modifié de la manière suivante:

"Modifier le titre du 1.1.3.3 comme suit:

"1.1.3.3 *Exemptions relatives au transport des carburants—liquides et de produits liquides—servant à la propulsion des véhicules ou au fonctionnement d'un de leurs équipements"*

Ajouter un paragraphe d) au 1.1.3.3 (le 1.1.3.3 c) sera dès 2015 déjà destiné au carburant des engins mobiles non routiers) avec le texte suivant:

"1.1.3.3 **d) Les exemptions 1.1.3.3 a) à c) ci-dessus sont également applicables aux liquides destinés à réduire les émission de gaz des moteurs. Dans le cas du 1.1.3.3 a) la somme des quantités par unité de transport de ces liquides et de carburant ne doit pas dépasser les quantités permises au 1.1.3.3 a).**"

8. Nous pensons que cette question se pose davantage pour les véhicules routiers que pour les chemins de fer. Néanmoins si une telle approche était acceptable pour les membres du WP.15, nous pourrions la présenter à la prochaine session de la Réunion commune et du WP.15.
