



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses****Réunion commune d'experts sur le Règlement annexé  
à l'Accord européen relatif au transport international  
des marchandises dangereuses par voies de navigation  
intérieures (ADN) (Comité de sécurité de l'ADN)****Vingt-neuvième session**

Genève, 22-26 août 2016

Point 5 de l'ordre du jour provisoire

**Rapports des groupes de travail informels****Rapport du groupe de travail informel sur le gaz naturel  
liquéfié****Communication des Gouvernements des Pays-Bas et de la Suisse<sup>1, 2</sup>****I. Introduction**

1. Les 11 et 12 mai 2016, le groupe de travail informel sur le gaz naturel liquéfié (GNL) a tenu sa première réunion au Ministère des infrastructures et de l'environnement, à La Haye (Pays-Bas). Ont assisté à la réunion des représentants de l'Allemagne, des Pays-Bas, de la Suisse, de la Lloyds Register, du Port de Rotterdam et d'armateurs dont les bateaux utilisent du GNL comme combustible.

2. Le groupe informel a été créé parce que la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) a adopté, en décembre 2015, une réglementation qui autorise l'utilisation du GNL comme combustible pour la propulsion des bateaux de navigation intérieure. Comme l'a indiqué précédemment le Comité de sécurité de l'ADN (voir ECE/TRANS/WP.15/AC.2/56, par. 3, et ECE/TRANS/WP.15/AC.2/58, par. 64), il convient maintenant d'examiner les différentes options qui permettraient de modifier le Règlement annexé à

---

<sup>1</sup> Diffusée en langue allemande par la Commission centrale pour la navigation du Rhin sous la cote CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2016/46.

<sup>2</sup> Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2016-2017 (ECE/TRANS/2016/28/Add.1 (9.3)).



l'ADN afin d'autoriser l'utilisation de GNL comme combustible pour la propulsion des bateaux de navigation intérieure transportant des marchandises dangereuses.

## II. Objectif et mandat

3. La première réunion du groupe de travail informel avait pour objectif de définir son mandat, d'obtenir des informations sur les règlements relatifs à l'utilisation du GNL adoptés dans le cadre de la CCNR, de prendre connaissance de l'ensemble des aspects techniques et des expériences qui concernent des bateaux utilisant du GNL comme combustible et d'examiner les avantages et les inconvénients des différentes options permettant de modifier le Règlement annexé à l'ADN afin d'autoriser l'utilisation du GNL, ainsi qu'il est indiqué dans le document informel INF.9 de la vingt-huitième session.

4. Les participants sont convenus que ce groupe de travail informel aurait pour mandat « d'introduire dans l'ADN la possibilité, pour les bateaux de navigation intérieure, d'utiliser le GNL comme combustible pour leur propulsion ». Le groupe ne se penchera pas pour l'instant sur des lignes directrices relatives au GNL comme cargaison.

## III. Informations sur l'utilisation du gaz naturel liquéfié

5. Au début de la réunion du groupe de travail informel, les participants ont obtenu des informations sur la réglementation régissant l'utilisation du GNL adoptée dans le cadre de la CCNR :

a) Le Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR), qui établit les prescriptions opérationnelles, notamment pendant l'avitaillement, s'applique aux bateaux utilisant du GNL comme combustible ;

b) Le Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN), qui établit des dispositions complémentaires relatives à l'expertise des membres d'équipage (teneur des cours de formation et des examens) de bateaux de navigation intérieure utilisant du GNL comme combustible ;

c) Le Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR), qui établit un nouveau chapitre 8 *ter*, y compris des dispositions spéciales applicables aux bateaux munis de systèmes de propulsion ou de systèmes auxiliaires utilisant des combustibles dont le point d'éclair est égal ou inférieur à 55 °C, ainsi qu'une annexe T sur les dispositions supplémentaires relatives au GNL.

En outre, la CCNR a publié une norme sur une liste de contrôle pour l'avitaillement en GNL (camion-bateau), sur la base de celle publiée par l'Association internationale des ports (AIP), déjà utilisée par un certain nombre de ports fluviaux et maritimes.

6. Les participants ont également été informés des détails techniques concernant les bateaux munis d'un système de propulsion utilisant du GNL comme combustible, et des expériences pratiques d'un bateau de navigation intérieure qui utilise déjà du GNL. Les informations sur la réglementation adoptée par la CCNR et sur la teneur des prescriptions pertinentes ont été tirées d'un document informel établi par M. Benjamin Boyer, du secrétariat de la CCNR. Les détails techniques ont été présentés par M. Bas Joormann, de la Lloyds Register, et les données d'expériences pratiques, par M. Ben Maelissa, Directeur général du Danser Group, qui exploite sur le Rhin le bateau de navigation intérieure Eiger.

7. Le document susmentionné et l'exposé de M. Joormann ont permis au groupe de travail de prendre connaissance des règlements de la CCNR sur le GNL ainsi que du lien entre cette réglementation, l'acquis communautaire et la norme ES-TRIN (en particulier le

chapitre 30 et l'annexe 8 de la norme ES-TRIN). Les prescriptions générales applicables aux combustibles dont le point d'éclair est faible (inférieur à 55 °C) sont énoncées au chapitre 30, tandis que les prescriptions particulières applicables à l'utilisation du GNL comme combustible figurent à l'annexe 8 de la norme ES-TRIN. En outre, M. Joormann a souligné le fait qu'à l'heure actuelle, six bateaux de navigation intérieure étaient munis d'un système qui utilisait le GNL pour leur propulsion. Ces bateaux avaient obtenu une dérogation du Comité d'administration de l'ADN moyennant la présentation de certains documents, dont une étude HAZID. Ces études avaient montré que les dérogations n'auraient aucune incidence négative sur le niveau de sécurité à bord. Le Comité d'administration de l'ADN n'a, dans aucun de ces cas, exigé que des mesures de sécurité supplémentaires soient prises concernant l'utilisation du GNL comme combustible pour la propulsion d'un bateau de navigation intérieure transportant des marchandises dangereuses, allant au-delà de celles établies par la CCNR pour accorder de telles dérogations. En outre, les participants du groupe de travail informel ont noté que l'article 1.3 de l'annexe 8 de la norme ES-TRIN indiquait que tout nouveau concept de construction utilisant le GNL pour la propulsion d'un bateau de navigation intérieure devait au préalable faire l'objet d'une étude d'impact montrant que ce concept n'avait aucune incidence négative sur le niveau de sécurité à bord.

8. M. Maelissa a fait part aux membres du groupe de travail de son expérience avec l'Eiger. Jusqu'à présent, ce bateau n'a été le théâtre d'aucun incident grave résultant de l'utilisation du GNL comme combustible. L'Eiger est muni d'un instrument de bord qui enregistre en permanence l'efficacité du système de propulsion au GNL. Si nécessaire, le fabricant de l'installation peut avoir un accès sans fil à cette information sans être à bord du bateau, de sorte que tout dysfonctionnement éventuel du système peut être identifié et probablement corrigé sans délai. M. Maelissa a également souligné que les membres d'équipage devaient suivre une formation supplémentaire avant de pouvoir travailler sur un bateau utilisant du GNL comme combustible. Enfin, il a appelé l'attention du groupe de travail informel sur le fait qu'il n'était actuellement pas avantageux, sur le plan économique, d'utiliser du GNL comme combustible en raison du faible prix du gasoil ordinaire. Cette situation pourrait ralentir l'augmentation du nombre de bateaux utilisant du GNL dans les années à venir.

#### **IV. Options permettant de modifier l'ADN afin d'autoriser l'utilisation de GNL comme combustible pour la propulsion de bateaux de navigation intérieure transportant des marchandises dangereuses**

9. Le groupe de travail informel a recensé cinq options permettant de modifier l'ADN afin d'autoriser l'utilisation de GNL comme combustible pour la propulsion de bateaux de navigation intérieure transportant des marchandises dangereuses :

- A Abroger les articles du Règlement annexé à l'ADN qui interdisent l'utilisation des combustibles dont le point d'éclair est inférieur à 55 °C ;
- B Ajouter aux articles du Règlement annexé à l'ADN qui interdisent l'utilisation des combustibles dont le point d'éclair est inférieur à 55 °C une dérogation générale pour l'utilisation du GNL ;
- C Ajouter aux articles du Règlement annexé à l'ADN qui interdisent l'utilisation des combustibles dont le point d'éclair est inférieur à 55 °C une dérogation pour l'utilisation du GNL assortie d'une référence dynamique au chapitre 30 et à l'annexe 8 de la norme ES-TRIN ;

- D Ajouter aux articles du Règlement annexé à l'ADN qui interdisent l'utilisation des combustibles dont le point d'éclair est inférieur à 55 °C une dérogation pour l'utilisation du GNL assortie d'une référence statique à une version précise du chapitre 30 et de l'annexe 8 de la norme ES-TRIN ;
- E Reproduire le chapitre 30 et l'annexe 8 de la norme ES-TRIN dans l'ADN.

## V. Examen

10. Avant de se pencher sur les avantages et les inconvénients des options susmentionnées, le groupe de travail informel a établi plusieurs prémices et/ou principes législatifs à prendre en considération lors de l'examen des différentes options, à savoir :

- a) Aucune baisse de la sécurité ;
- b) Une harmonisation de la législation à l'échelle internationale ;
- c) Pas d'interdiction concernant d'autres produits innovants (carburants à faible teneur en carbone) ;
- d) Le respect des prérogatives de tous les États parties à l'ADN, y compris de ceux qui ne sont membres ni de l'Union européenne, ni de la CCNR.

11. Bien que le paragraphe 1.1.3.3 de l'ADN dispose explicitement que les prescriptions de l'ADN ne s'appliquent pas aux marchandises utilisées pour la propulsion des bateaux, les membres du groupe de travail informel ont estimé que l'option A n'était pas appropriée. L'abrogation des articles visés pourrait ouvrir la voie à l'utilisation de toutes sortes de combustibles dont le point d'éclair est inférieur à 55 °C à bord de bateaux de navigation intérieure transportant des marchandises dangereuses. Cela signifie que le respect du principe « aucune baisse de la sécurité » ne peut être garanti. L'option E a aussi été jugée inappropriée, car elle exigerait de modifier les autres textes législatifs dès lors que l'une des mesures qui y sont mentionnées serait modifiée. L'expérience montre que cette approche entraîne rapidement des divergences et une discordance de la législation au niveau international.

12. Sur la base des prémices/principes législatifs établis, le groupe de travail informel a jugé que les trois autres options étaient acceptables (B, C et D, sa préférence allant à l'option B car elle garantissait que l'utilisation du GNL serait rapidement intégrée dans l'ADN). Le groupe de travail informel demande par conséquent au Comité de sécurité de l'ADN d'indiquer laquelle des trois options détaillées ci-après emporte sa préférence :

### *Option B :*

Ajouter aux paragraphes 7.1.3.31, 7.2.3.31.1, 9.1.0.31.1 et 9.3.X.31.1 les mots « à l'exception du GNL ». Par exemple, le paragraphe 7.1.3.31 pourrait se lire comme suit :

Il est interdit d'utiliser des moteurs fonctionnant avec un combustible dont le point d'éclair est inférieur à 55 °C (par exemple les moteurs à essence), **à l'exception du GNL.**

Cette solution simple présente l'avantage de favoriser l'harmonisation internationale, car elle n'exige pas de modifier d'autres législations. En outre, elle respecte les prérogatives des États parties à l'ADN puisqu'ils ont tous la possibilité (l'obligation, dans le cas de tous les États membres de l'UE ou de la CCNR) d'intégrer la norme ES-TRIN dans leur propre législation et de contribuer par la suite à son actualisation.

*Option C :*

Ajouter aux paragraphes 7.1.3.31, 7.2.3.31.1, 9.1.0.31.1 et 9.3.X.31.1 une référence dynamique au chapitre 30 et à l'annexe 8 de la norme ES-TRIN. Par exemple, le paragraphe 7.1.3.31 pourrait se lire comme suit :

Il est interdit d'utiliser des moteurs fonctionnant avec un combustible dont le point d'éclair est inférieur à 55 °C (par exemple les moteurs à essence), **sauf si les prescriptions du chapitre 30 et de l'annexe 8 du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure sont satisfaites.**

L'avantage de cette option réside dans le fait qu'elle facilite l'harmonisation internationale, car les prescriptions relatives à l'utilisation du GNL comme combustible pour la propulsion des bateaux de navigation intérieure transportant des marchandises dangereuses sont identiques dans tous les États parties à l'ADN. L'inconvénient est que tous les États parties à l'ADN peuvent officiellement contribuer à l'élaboration de la norme figurant dans le Règlement annexé à l'ADN, mais qu'ils ne peuvent pas tous participer sur un pied d'égalité à la prise de décisions. La norme ES-TRIN est élaborée dans le cadre du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI). Le CESNI est composé des États membres de l'UE et de la CCNR. Les représentants des États qui ne sont membres ni de l'UE, ni de la CCNR peuvent participer aux travaux du CESNI, mais sans droit de vote.

*Option D :*

Ajouter aux paragraphes 7.1.3.31, 7.2.3.31.1, 9.1.0.31.1 et 9.3.X.31.1 une référence statique au chapitre 30 et à l'annexe 8 de la norme ES-TRIN. Par exemple, le paragraphe 7.1.3.31 pourrait se lire comme suit :

Il est interdit d'utiliser des moteurs fonctionnant avec un combustible dont le point d'éclair est inférieur à 55 °C (par exemple les moteurs à essence), **sauf si les prescriptions du chapitre 30 et de l'annexe 8 du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (version 2015/1) sont satisfaites.**

L'avantage de cette option réside dans le fait qu'elle facilite l'harmonisation internationale, car les prescriptions relatives à l'utilisation du GNL comme combustible pour la propulsion des bateaux de navigation intérieure transportant des marchandises dangereuses sont identiques dans tous les États parties à l'ADN. Il existe néanmoins un risque de divergence sur le plan de la législation internationale, car la norme devra être actualisée dans l'ADN chaque fois qu'une nouvelle version sera établie par le CESNI. Cette option respecte toutefois les prérogatives de tous les États parties à l'ADN, car ils peuvent voter sur chaque modification proposée à la législation régissant les bateaux de navigation intérieure transportant des marchandises dangereuses qui utilisent du GNL comme combustible pour leur propulsion.

## VI. Normes applicables aux dispositifs d'avitaillement en GNL

13. Après un débat sur la question, le groupe de travail informel est arrivé à la conclusion qu'il n'était pas souhaitable d'ajouter des normes pour les dispositifs d'avitaillement en GNL dans le Règlement annexé à l'ADN puisque, aux termes du paragraphe 1.1.3.3 de cet accord, les prescriptions de l'ADN ne s'appliquent pas aux marchandises utilisées pour la propulsion des bateaux. Les participants ont pris note de l'article 2.8.6 de l'annexe 8 de la norme ES-TRIN, où il est indiqué que les raccordements des collecteurs d'avitaillement en GNL doivent être conformes à la norme européenne EN 1474.

## **VII. Conclusion et prochaine réunion**

14. Le groupe de travail informel invite une nouvelle fois le Comité de sécurité de l'ADN à répondre à la question posée au paragraphe 11, à savoir laquelle des trois options désormais privilégiées serait la plus appropriée pour modifier l'ADN.

15. La prochaine réunion du groupe de travail informel se tiendra les 21 et 22 septembre, à La Haye. Au cours de cette deuxième réunion, M. Joormann présentera un exposé sur l'interaction possible entre le GNL comme combustible et les marchandises dangereuses transportées. En outre, le groupe de travail donnera des précisions sur la manière de modifier l'ADN pour introduire l'utilisation du GNL suivant l'option que le Comité de sécurité de l'ADN estimera la plus appropriée.

---