



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)****Dix-neuvième session**

Genève, 22-25 août 2011

Point 7 de l'ordre du jour provisoire

Autorisations spéciales, dérogations et équivalences**Utilisation du gaz naturel liquéfié en tant que combustible^{1,2}****Communication du Gouvernement néerlandais****I. Introduction**

1. La réduction des émissions est un enjeu important pour la navigation intérieure. Des progrès énormes ont été faits depuis vingt ans en termes de propreté des moteurs de camions. Le secteur de la navigation intérieure devra s'attacher sérieusement à ne pas se laisser distancer dans les années à venir, en mettant l'accent sur les paramètres de qualité de l'air tels que le NO_x et la suie d'une part, et sur le CO₂ d'autre part.

2. Le gaz naturel liquéfié (GNL) est un combustible propre utilisé depuis plus de dix ans par les ferries et d'autres bâtiments de mer en Norvège. L'utilisation de GNL peut réduire les émissions de NO_x de 80 %, celles de suie de 100 % et celles de CO₂ de 20 % par rapport à un moteur diesel.

¹ Diffusé en langue allemande par la Commission centrale pour la navigation du Rhin sous la cote CCNR/ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2011/38.

² Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2010-2014 (ECE/TRANS/208, par. 106; ECE/TRANS/2010/8, activité 02.7 b)).

3. L'intérêt que portent les Pays-Bas à l'utilisation du GNL comme combustible pour la navigation intérieure va croissant depuis deux ans. Plusieurs sociétés font développer des systèmes qui leur permettront d'utiliser le GNL comme combustible. En outre, plusieurs transporteurs très importants souhaiteraient utiliser le GNL pour leurs activités de navigation intérieure.

4. Les Pays-Bas prennent acte de cette évolution et l'appuient pleinement. Ils sont d'avis que le GNL pourrait être une solution révolutionnaire qui permettra de favoriser une amélioration de la qualité de l'air tout en réduisant davantage les émissions de CO₂ du secteur de la navigation intérieure.

II. Équivalences

5. Les nouveaux systèmes, qui ont été mis au point pour deux chantiers navals sous la supervision de Lloyds Register, sont prêts à être mis en service sur trois bateaux. Les bateaux concernés sont les suivants:

- Bateau-citerne «Argonon» (numéro de chantier 07 KHO 169, chantier Trico, Rotterdam);
- Bateau-citerne «Type I» (numéro de chantier 1401, chantier Peters, Kampen);
- Bateau-citerne «Type I» (numéro de chantier 1402, chantier Peters, Kampen).

6. Toutefois, le point d'éclair du GNL est inférieur à 55 °C et son utilisation en tant que combustible pour les bateaux de navigation intérieure est interdite par l'ADN. Pour que les bateaux concernés soient autorisés à utiliser le GNL, une recommandation d'équivalence fondée sur le 1.5.3.1 de l'ADN est donc nécessaire.

7. Étant donné que l'utilisation du GNL est un fait nouveau dans la navigation intérieure, les Pays-Bas estiment qu'il est trop tôt à ce stade pour proposer des amendements au Règlement annexé à l'ADN. Ils préféreraient accumuler de l'expérience avec un certain nombre de bateaux, en ayant recours aux recommandations susmentionnées. Cette expérience pourrait ensuite servir à l'élaboration ultérieure d'une proposition d'amendement au Règlement.

8. Les annexes au présent document contenant les propositions d'équivalence pour les bateaux susmentionnés figurent dans les documents informels INF.1, INF.2 et INF.3, auxquels sont jointes les études d'identification des dangers réalisées pour chaque bateau par Lloyds Register.

9. Parallèlement, des recommandations relatives à ces bateaux sont en cours d'examen au sein de la Commission centrale pour la navigation du Rhin, sur la base du Règlement de visite des bateaux du Rhin. Si les débats du CCNR font apparaître de nouveaux éléments d'information avant la dix-neuvième session du Comité de sécurité, les délégations en seront informées comme il se doit.

III. Proposition

10. Le Groupe de travail est invité à examiner les propositions d'équivalence contenues dans les documents informels INF.1, INF.2 et INF.3 et, en cas d'accord, à les transmettre au Comité d'administration pour adoption à sa septième session.