

Décret n° 2002-2015 du 4 septembre 2002, fixant les règles techniques relatives à l'équipement et à l'aménagement des véhicules utilisés pour le transport des matières dangereuses par route.

Le Président de la République ;

Sur proposition du ministre du transport ;

Vu la loi n°89-113 du 30 décembre 1989 relative à l'application d'un nouveau tarif des droits de douane à l'importation, telle que modifiée et complétée par les textes subséquents et notamment la loi n°2001-123 du 28 décembre 2001 portant la loi de finances pour l'année 2002 ;

Vu la loi n° 97-37 du 2 juin 1997, relative au transport par route des matières dangereuses et notamment son article 5 ;

Vu le code de la route promulgué par la loi n°99-71 du 26 juillet 1999, tel que modifié et complété par la loi n°2001-101 du 22 octobre 2001 ;

Vu la loi n°2001-67 du 10 juillet 2001 relative à la simplification des procédures administratives afférentes aux autorisations délivrées par le ministère chargé du transport dans les domaines relevant de ses compétences ;

Vu le décret du 12 juillet 1956, portant réglementation des appareils à pression de gaz ;

Vu le décret n°86-863 du 15 septembre 1986, fixant les attributions du ministère du transport ;

Vu le décret n°2000-147 du 24 janvier 2000 fixant les règles techniques d'équipement et d'aménagement des véhicules, tel que modifié par le décret n°2000-751 du 13 avril 2000 et le décret n°2001-1789 du 1er août 2001 ;

Vu le décret 2000-148 du 24 janvier 2000 fixant la périodicité et les procédures de la visite technique des véhicules ainsi que les conditions de délivrance des certificats de visite technique et les indications qu'ils doivent porter ;

Vu l'arrêté du ministre du transport du 19 janvier 2000 fixant les étiquettes de danger et les marques distinctives relatives au transport de matières dangereuses par route ;

Vu l'avis des ministres de l'intérieur, de l'industrie, de la santé publique et de l'environnement et de l'aménagement du territoire ;

Vu l'avis du tribunal Administratif.

Décète :

Article premier : En plus des règles techniques d'équipement et d'aménagement des véhicules prévues par le décret n°2000-147 du 24 janvier 2000 susvisé, les automobiles, les remorques et les engins utilisés pour le transport de matières dangereuses par route doivent répondre aux règles fixées par le présent décret .

CHAPITRE PREMIER**DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

Art. 2. - Au sens du présent décret, on entend par :

1. « Unité de transport », un véhicule à moteur auquel n'est attelée aucune remorque ou un ensemble constitué d'un véhicule à moteur et d'une remorque ;

2. « Véhicule couvert », un véhicule dont la carrosserie est constituée par une caisse qui peut être fermée ;

3. « Véhicule découvert », un véhicule dont la plateforme est nue ou munie seulement de ridelles et d'un hayon ;

4. « Véhicule bâché », un véhicule découvert muni d'une bâche pour protéger la marchandise chargée ;

5. « Conteneur », un engin de transport :

- de caractère permanent et de ce fait assez résistant pour permettre un usage répété,

- spécialement conçu pour faciliter le transport des marchandises, sans rupture de charge, par un ou plusieurs modes de transport,

- conçu pour être assujéti et/ou manipulé facilement , des pièces de coin étant prévues à cet effet ;

- de dimensions telles que la surface délimitée par les quatre angles inférieurs extérieurs soit :

- d'au moins 14 m² ou ;

- d'au moins 7 m² si le conteneur est pourvu de pièces de coin aux angles supérieurs,

Le terme « conteneur » ne couvre ni les véhicules ni les emballages . Il comprend toutefois les conteneurs transportés sur des chassis,

6. « Grand conteneur », un conteneur d'un volume intérieur supérieur à trois m³,

7. « Petit conteneur », un conteneur d'un volume intérieur d'au moins un m³ et d'au plus trois m³,

8. « Conteneur-citerne », un engin répondant à la définition du conteneur donnée ci-dessus, et comprenant un réservoir et des équipements , y compris les équipements permettant les déplacements du conteneur-citerne sans changement notable d'assiette , utilisé pour le transport de matières gazeuses, liquides, pulvérulentes ou granulaires, ayant une capacité supérieure à 0,45 m³.

9. « Conteneur à gaz à éléments multiples (CGEM) », un engin de transport comprenant des éléments qui sont reliés entre eux par un tuyau collecteur et montés dans un cadre . Les éléments suivants sont considérés comme des éléments d'un conteneur à gaz à éléments multiples : les bouteilles; les tubes; les fûts à pression et les cadres de bouteilles ainsi que les citernes d'une capacité supérieure à 0,45 m³ pour les gaz de la classe 2 .

10. « Citerne », un réservoir muni de ses équipements de service et de structure. Lorsque le mot est employé seul, il couvre les conteneurs-citernes, citernes mobiles, citernes démontables et citernes fixes ainsi que les citernes qui constituent des éléments d'un véhicule-batterie ou d'un conteneur à gaz à éléments multiples,

11. « Citerne fixe », une citerne d'une capacité supérieure à un m³ qui est fixée par construction à demeure sur un véhicule (qui devient alors un véhicule-citerne) ou faisant partie intégrante du châssis d'un tel véhicule,

12. « citerne mobile », une citerne multimodale d'une capacité supérieure à 0,45 m³, composé de l'équipement de service et de l'équipement de structure nécessaires pour le transport de matières dangereuses ;

13. « Citerne démontable », une citerne d'une capacité supérieure à 0,45 m³, autre qu'une citerne fixe, une citerne mobile, un conteneur-citerne ou un élément de véhicule-batterie ou d'un conteneur à gaz à éléments multiples, qui n'est pas conçue pour le transport des marchandises sans rupture de charge et qui normalement ne peut être manutentionnée que si elle est vide,

14. « Véhicule-citerne », un véhicule construit pour transporter des liquides, des gaz, ou des matières pulvérulentes ou granulaires et comportant une ou plusieurs citernes fixes,

15. « Véhicule-batterie », un véhicule comprenant des éléments qui sont reliés entre eux par un tuyau collecteur et fixés à demeure à une unité de transport. Les éléments suivants sont considérés comme des éléments d'un véhicule-batterie : les bouteilles; les tubes; les fûts à pression et les cadres de bouteilles ainsi que les citernes d'une capacité supérieure à 0,45 m³ pour les gaz de la classe 2

16. « Véhicule de type "EX / II" ou "EX / III" », véhicule destiné au transport des matières et objets de la classe 1.

17. « Véhicule de type "FL" », un véhicule destiné au transport de liquides ayant un point d'éclair ne dépassant pas 61°C, à l'exception des carburants diesel, du gasoil et de l'huile de chauffe (légère), n° d'identification 1202, ou de gaz inflammables, dans des conteneurs -citernes, citernes mobiles ou conteneurs à gaz à éléments multiples d'une capacité supérieure à trois m³ ou dans des citernes fixes ou démontables d'une capacité supérieure à un m³, ou un véhicule -batterie d'une capacité supérieure à un m³ destinés au transport de gaz inflammables

18. « Véhicule de type "OX" », un véhicule destiné au transport de peroxyde d'hydrogène stabilisé ou en solution aqueuse stabilisé contenant plus de 60 % de peroxyde d'hydrogène (Division 5.1, numéro d'identification 2015), dans des conteneurs -citernes ou citernes mobiles d'une capacité supérieure à trois m³ ou dans des citernes fixes ou démontables d'une capacité supérieure à un m³,

19. « Véhicule de type "AT" », un véhicule, autres qu'un véhicule de type FL ou OX, destiné au transport de matières dangereuses dans des conteneurs-citernes, citernes mobiles ou dans des conteneurs à gaz à éléments multiples d'une capacité supérieure à trois m³ ou dans des citernes fixes ou démontables d'une capacité supérieure à un m³, ou un véhicule-batterie d'une capacité supérieure à un m³ autre qu'un véhicule du type FL.

Art. 3. - En aucun cas, une unité de transport, chargée de matières dangereuses, ne peut comporter plus d'une remorque ou semi-remorque.

Art. 4. - Toute unité de transport chargée de matières dangereuses doit être munie d'au moins deux extincteurs d'incendie :

- a) Un extincteur d'incendie d'une capacité minimale de :
- deux kilogrammes (kg) de poudre (ou de capacité correspondante pour un autre agent d'extinction acceptable), pour les véhicules dont le poids total autorisé en charge ou le poids total roulant autorisé est inférieur ou égale à 3500 Kg

- ou de six Kgs pour les véhicules dont le poids total autorisé en charge ou le poids total roulant autorisé est supérieur à 3500 Kg et les véhicules transportant des matières et objets de la classe 1.

apte à combattre un incendie du moteur ou de la cabine de l'unité de transport et tel que, s'il est employé à lutter contre un incendie impliquant le chargement, il ne l'aggrave pas et, si possible, le combatte.

Si le véhicule est équipé, pour lutter contre l'incendie du moteur, d'un dispositif fixe, automatique ou facile à déclencher, il n'est pas nécessaire que l'extincteur soit adapté à la lutte contre un incendie du moteur;

b) Un extincteur d'incendie d'une capacité minimale de six kgs de poudre (ou de capacité correspondante pour un autre agent d'extinction acceptable), apte à combattre un incendie de pneumatiques/freins ou un incendie impliquant le chargement et tel que, s'il est employé à lutter contre un incendie du moteur ou de la cabine de l'unité de transport, il ne l'aggrave pas.

Les agents d'extinction contenus dans les extincteurs doivent être adaptés à la nature de la charge et doivent être tels qu'ils ne soient pas susceptibles de dégager des gaz toxiques, ni dans la cabine de conduite, ni sous l'influence de la chaleur d'un incendie.

Les extincteurs d'incendie doivent être placés dans un endroit bien visible et facilement accessible d'une manière permettant leur utilisation en cas de nécessité. Ces appareils doivent être conformes à la norme tunisienne NT 31.39 et à la législation et la réglementation relatives aux appareils sous pression de gaz et notamment concernant les opérations de vérification périodiques ainsi que les épreuves hydrauliques et les certificats d'épreuves. Il faut, en outre, vérifier périodiquement la validité de ces appareils tous les six mois.

Art. 5 - Toute unité de transport transportant des matières dangereuses doit être munie:

a) d'un moyen de communication adapté. Cette disposition s'applique dans un délai d'une année à compter de la date de publication du présent décret.

b) d'une boîte de premiers secours d'urgence ;

c) d'une trousse d'outils pour les réparations de fortune du véhicule;

d) d'une cale au moins, par véhicule, de dimensions appropriées au poids du véhicule et au diamètre des roues;

e) des équipements nécessaires pour prendre les mesures d'ordre général indiquées dans la fiche de sécurité, notamment :

- deux signaux d'avertissement autoporteurs (cônes ou triangles réfléchissants ou feux clignotants oranges indépendants de l'installation électrique du véhicule),

- un ruban de balisage ;

- un vêtement fluorescent approprié pour chaque membre de l'équipage du véhicule.

- une lampe de poche antidéflagrant pour chaque membre de l'équipage du véhicule;

f) des équipements nécessaires pour prendre les mesures supplémentaires et spéciales indiquées dans la fiche de sécurité,

Si des matières toxiques sont transportées ,chaque membre de l'équipage du véhicule doit être muni d'une protection respiratoire permettant d'intervenir ou de quitter les lieux sans être atteint par les émanations dangereuses en cas d'urgence.

Les véhicules transportant des matières radioactives doivent, en outre, être équipés d'un détecteur de radiation ionisante.

Art. 6. - Les véhicules des types EX / II, EX / III, FL, OX et AT sont soumis, avant leur mise en exploitation pour le transport de matières dangereuses à une réception à titre isolé pour s'assurer qu'ils répondent aux conditions de construction, d'aménagement et d'équipement exigées.

En outre, le certificat de visite technique des véhicules précités doit porter la mention "véhicule de transport de matières dangereuses, type..." .

CHAPITRE II

DISPOSITIONS CONCERNANT

LA CONSTRUCTION DES VEHICULES DES TYPES EX / II , EX / III, AT, FL et OX

Section 1 : Equipement électrique

Art. 7. - Les fils conducteurs doivent être convenablement protégés et isolés et être conformes aux normes en vigueur.

Tous les circuits doivent être protégés par des fusibles ou des disjoncteurs automatiques , à l'exception des circuits suivants :

- de la batterie au système de démarrage à froid et d'arrêt du moteur ;
- de la batterie à l'alternateur ;
- de l'alternateur à la boîte de fusibles ou de disjoncteurs ;
- de la batterie au démarreur du moteur ;
- de la batterie au boîtier de commande de puissance du système de freinage d'endurance si celui-ci est électrique ou électromécanique ;
- de la batterie au mécanisme de levage électrique de l'essieu de bogie.

Les circuits non-protégés ci-dessus doivent être le plus court possible .

Les canalisations électriques doivent être solidement attachées et placées de telle façon que les fils conducteurs soient convenablement protégés contre les agressions mécaniques et thermiques.

Pour les véhicules de type «AT», porteurs de conteneurs-citernes, citernes mobiles ou conteneurs à gaz à éléments multiples, les dispositions du présent article s'appliquent aux véhicules qui seront immatriculés pour la première fois une année après la date de publication du présent décret. Les autres véhicules du type précité doivent être conformes aux dispositions du présent article à partir du 1er janvier 2005.

Art. 8. - Un coupe-circuit doit être monté aussi près que possible de la batterie.

Un dispositif de commande de cet équipement doit être installé dans la cabine de conduite. Il doit être facilement

accessible au conducteur et signalé distinctement . Il doit être équipé soit d'un couvercle de protection, soit d'une commande à mouvement complexe , soit de tout autre dispositif évitant son déclenchement involontaire.

Des dispositifs de commande additionnels peuvent être installés à condition d'être identifiés de manière distinctive par une marque et protégés contre une manœuvre intempestive.

Art. 9. - Le coupe-circuit doit être placé dans un boîtier ayant un degré de protection conforme à une norme reconnue par l'Institut National de Normalisation et de Propriété Industrielle .

Art. 10. - Les bornes des batteries doivent être isolées électriquement ou couvertes par le couvercle isolant du coffre à batterie. Si les batteries sont situées ailleurs que sous le capot moteur, elles doivent être fixées dans un coffre à batterie ventilé.

Les connexions en dérivation sur le coupe-circuit du batterie , pour les équipements électriques qui doivent demeurer sous tension , doivent être protégées contre une surchauffe par un moyen efficace .

Art. 11. - Pour la partie de l'installation électrique placée à l'arrière de la cabine de conduite, l'ensemble de cette installation doit être conçu, réalisé et protégé de façon à ne pouvoir provoquer ni inflammation, ni court-circuit, dans les conditions normales d'utilisation des véhicules et à minimiser ces risques en cas de choc ou de déformation. En particulier:

a - Les canalisations situées à l'arrière de la cabine de conduite doivent être protégées contre les chocs ,l'abrasion et le frottement lors de l'utilisation normale du véhicule. Toutefois, les câbles des capteurs des dispositifs de freinage antiblocage n'ont pas besoin de protection complémentaire.

b - Des lampes avec culot à vis ne doivent pas être utilisées ;

c - Les connexions électriques entre les véhicules à moteur et les remorques doivent être conçues de manière à empêcher tout ébranlement accidentel ;

Art. 12. - Les dispositions de l'article 7 du présent décret s'appliquent aux véhicules des types EX/III,AT,FL et OX.

Les dispositions de l'article 10 du présent décret s'appliquent aux véhicules de types EX/II, EX/III et FL.

Les dispositions des articles 8 et 11 du présent décret s'appliquent aux véhicules des types EX/III et FL.

Les dispositions de l'article 9 du présent décret s'appliquent aux véhicules de type FL.

Section 2 : Equipement de freinage et de limitation de vitesse

Art. 13. - Les véhicules à moteur d'un poids total autorisé en charge supérieur à 16 tonnes, les véhicules autorisés à tracter une remorque d'un poids total autorisé en charge supérieur à 10 tonnes et les remorques d'un poids total autorisé en charge supérieur à 10 tonnes doivent être équipés d'un dispositif de freinage antiblocage homologué conformément à une norme reconnue par l'Institut National de Normalisation et de Propriété Industrielle .

Cette disposition s'applique aux véhicules qui seront immatriculés pour la première fois une année après la date de publication du présent décret .

Art. 14. - Les véhicules à moteur d'un poids total autorisé en charge supérieur à 16 tonnes ou qui sont autorisés à tracter une remorque d'un poids total autorisé en charge supérieur à 10 tonnes doivent être équipés d'un dispositif de freinage d'endurance .

Ce dispositif doit permettre de stabiliser la vitesse sur une longue descente, sans l'utilisation ni du frein principal , ni du frein secondaire ; il doit être homologué conformément à une norme reconnue par l'Institut National de Normalisation et de Propriété Industrielle .

Cette disposition s'applique aux véhicules qui seront immatriculés pour la première fois une année après la date de publication du présent décret.

Art. 15. - Les véhicules à moteur d'un poids total autorisé en charge dépassant 12 tonnes doivent être équipés d'un dispositif de limitation de vitesse homologué conformément à une norme reconnue par l'Institut National de Normalisation et de Propriété Industrielle.

Cette disposition s'applique aux véhicules qui seront immatriculés pour la première fois une année après la date de publication du présent décret.

Art. 16. - Les dispositions des articles 13,14 et 15 du présent décret s'appliquent aux véhicules des types EX / III, AT, FL et OX

Les dispositions de l'article 15 du présent décret s'appliquent aux véhicules de type EX / II .

Section 3 : **Dispositions relatives**

à la prévention du risque d'incendie

Art. 17. - Pour la construction de la cabine de conduite, il ne peut être utilisé que les matériaux difficilement inflammables, à l'exception de l'amiante.

Cette condition est considérée satisfaite si la vitesse de combustion de n'importe quel échantillon des matériaux utilisés pour la construction de la cabine de conduite soit conforme à une norme reconnue par l'Institut National de Normalisation et de Propriété Industrielle .

Art. 18. -A moins que la cabine ne soit construite en matériaux difficilement inflammables,un bouclier métallique ou d'un autre matériau approprié, d'une largeur égale à celle de la citerne, doit être disposé à l'arrière de la cabine.

Toutes les fenêtres à l'arrière de la cabine ou du bouclier doivent être hermétiquement fermées, être en verre de sécurité résistant au feu et avoir des cadres ignifuges.

Entre la citerne et la cabine ou le bouclier, un espace libre d'au moins 15 cm doit être aménagé.

Art. 19. - Les réservoirs de carburant pour l'alimentation du moteur du véhicule doivent répondre au prescriptions suivantes:

1 - En cas de fuite, le carburant doit s'écouler sur le sol sans venir au contact de parties chaudes du véhicule ni du chargement;

2 - Les réservoirs contenant de l'essence doivent être équipés d'un dispositif coupe-flammes efficace s'adaptant à l'orifice de remplissage ou d'un dispositif permettant de maintenir l'orifice de remplissage hermétiquement fermé.

Art. 20. - Les moteurs des véhicules doivent être équipés et placés de façon à éviter tout danger pour le chargement à la suite d'échauffement ou d'inflammation.

Art. 21. - Le dispositif d'échappement des gaz ainsi que les tuyaux d'échappement doivent être dirigés ou protégés de façon à éviter tout danger pour le chargement à la suite d'échauffement ou d'inflammation.

Les parties de l'échappement qui se trouvent directement au-dessous du réservoir de carburant (diesel) doivent se trouver à une distance d'au moins 100 mm ou être protégées par un écran thermique.

Art. 22. - Les véhicules ayant un dispositif de freinage d'endurance émettant des températures élevées, placé derrière la paroi arrière de la cabine, doivent être munis d'une isolation thermique entre cet appareil et la citerne ou le chargement, solidement fixée et disposée de telle sorte qu'elle permette d'éviter tout échauffement, même localisé, de la paroi de la citerne ou du chargement.

De plus, ce dispositif d'isolation doit protéger l'appareil contre les fuites ou écoulements, même accidentels, du produit transporté. Sera considérée comme satisfaisante, une protection comportant, par exemple, un capotage à double paroi.

Art. 23. - Les chauffages à combustion et les conduits d'échappement des gaz doivent être conçus, situés et protégés ou recouverts de façon à prévenir tout risque inacceptable d'échauffement ou d'inflammation du chargement .

Le réservoir et le système d'échappement du système de chauffage doivent répondre aux dispositions des articles 19 et 21 du présent décret.

Art. 24. - La coupure des chauffages à combustion doit être assurée au moins par les méthodes suivantes :

- commande manuelle délibérée depuis la cabine du conducteur;

- arrêt du moteur du véhicule ; dans ce cas,l'appareil de chauffage peut être remis en marche manuellement par le conducteur ;

- mise en marche d'une pompe d'alimentation sur le véhicule à moteur pour les matières dangereuses transportées.

Article 25 : Le chauffage à combustion doit être mis en marche manuellement ; l'usage de dispositifs de programmation est interdit.

Art. 26. - Il est interdit d'utiliser des appareils de chauffage à combustion à combustible gazeux dans les véhicules transportant des matières dangereuses .

Art. 27. - Les dispositions des articles 17,19,20,21,23,25 et 26 du présent décret s'appliquent aux véhicules de type EX/II .

Les dispositions des articles 17,19à 23, 25 et 26 du présent décret s'appliquent aux véhicules de type EX/III .

Les dispositions des articles 22,23, 25et 26 du présent décret s'appliquent aux véhicules de type AT .

Les dispositions des articles 19 à 26 du présent décret s'appliquent aux véhicules de type FL .

Les dispositions des articles 18,19,20,22,23, 25 et 26 du présent décret s'appliquent aux véhicules de type OX .

Les dispositions des articles 23,24 et 25 du présent décret s'appliquent aux véhicules qui seront immatriculés pour la première fois une année après la date de publication du présent décret . Les autres véhicules concernés doivent être conformes aux dispositions des articles précités à partir du 1er janvier 2010.

Les dispositions des articles 17 et 26 du présent décret s'appliquent aux véhicules qui seront immatriculés pour la première fois une année après la date de publication du présent décret .

CHAPITRE III

CONDITIONS PARTICULIERES D'EQUIPEMENT ET D'AMENAGEMENT

Section 1 : Prescriptions supplémentaires relatives aux véhicules destinés au transport de matières et objets de la classe 1

Art. 28. - Il ne doit pas entrer, dans la construction de la caisse, les matériaux susceptibles de former des combinaisons dangereuses avec les matières explosibles transportées .

Art. 29. - Les chauffages à combustion ne doivent pas être installés dans les compartiments de chargement des véhicules EX/II et EX/III.

Les chauffages à combustion sont soumis aux dispositions suivantes :

- L'interrupteur peut être installé à l'extérieur de la cabine de conduite ;

- L'appareil doit pouvoir être éteint de l'extérieur du compartiment de chargement ;

Aucun réservoir de carburant, aucune source d'énergie , prise d'air de combustion ou d'air de chauffage ni sortie de tuyaux d'échappement nécessaires au fonctionnement d'un chauffage à combustion ne doit être installé dans le compartiment de chargement . La bouche d'air chaud ne doit pas être obstruée par le chargement. La température à laquelle les colis sont exposés ne doit pas dépasser 50 °C.

Art. 30. - Les véhicules de type EX/II doivent être conçus et équipés de manière à ce que les matières ou objets explosibles soient protégés des risques extérieurs et des intempéries . Il doivent être couverts ou bâchés .

La bâche doit être résistante au déchirement et constituée d'un matériau imperméable et difficilement inflammable. Elle doit être bien tendue de façon à fermer le véhicule de tous côtés en descendant de 20 cm au moins sur les parois de celui-ci et être fixée au moyen d'un dispositif verrouillable.

Le compartiment de chargement des véhicules couverts ne doit pas comporter de fenêtres ; toutes les ouvertures doivent être fermées par des portes ou panneaux ajustés verrouillables .

Art. 31 - Les véhicules de type EX/III doivent être couverts .

La surface de chargement , y compris la paroi avant, ne doit pas comporter d'interstices .

Les qualités d'isolement et de résistance à la chaleur de la caisse doivent être au moins équivalentes à celles d'une

cloison constituée par une paroi extérieure métallique doublée d'une couche de bois ignifugé de 10 mm d'épaisseur ou la caisse doit être construite de façon à garantir qu'aucune pénétration de flamme ou points chauds de plus de 120 °C sur la face intérieure des parois ne se produira dans les 15 minutes qui suivront le départ d'un feu pouvant être occasionné par le fonctionnement du véhicule .

Toutes les portes doivent pouvoir être verrouillées. Elles doivent être construites et disposées de manière que les joints soient à recouvrement.

Art. 32. - Le moteur doit se situer en avant de la paroi avant du volume de chargement.

Art. 33. - Le dispositif d'échappement des véhicules EX/II et EX/III doit être construit et placé de manière à ce qu'aucun échauffement ne puisse constituer un risque pour le chargement en provoquant , à la surface intérieure du compartiment de chargement une élévation de la température au dessus de 80 °C.

Art. 34. - La tension nominale du circuit électrique ne doit pas dépasser 24 volts.

L'installation électrique dans le compartiment de chargement doit être protégée contre les poussières et être conforme au mode de protection antidéflagrant .

Section 2 : Prescriptions supplémentaires relatives aux véhicules (autres que les véhicules des types EX/II et EX/III) destinés au transport de matières dangereuses en colis

Art. 35. - Les chauffages à combustion sont soumis aux dispositions suivantes :

- L'interrupteur peut être installé à l'extérieur de la cabine de conduite ;

- L'appareil doit pouvoir être éteint de l'extérieur du compartiment de chargement ;

Si le véhicule est destiné au transport de matières dangereuses pour lesquelles une étiquette conforme aux modèles N°1,1.4,1.5,1.6,3,4.1,4.3,5.1 ou 5.2, prévus par l'arrêté du ministre du transport sus-visé ,est prescrite, aucun réservoir de carburant, aucune source d'énergie , prise d'air de combustion ou d'air de chauffage ni sortie de tuyaux d'échappement nécessaires au fonctionnement d'un chauffage à combustion ne doit être installé dans le compartiment de chargement. La bouche d'air chaud ne doit pas être obstruée par le chargement. La température à laquelle les colis sont exposés ne doit pas dépasser 50 °C.

Les appareils de chauffage installés à l'intérieur des compartiments de chargement doivent être conçus de façon à empêcher l'inflammation d'une atmosphère explosive dans les conditions d'exploitation.

Section 3 : Prescriptions supplémentaires relatives aux véhicules destinés au transport de matières dangereuses solides en vrac

Art. 36. - Les chauffages à combustion sont soumis aux dispositions suivantes :

- L'interrupteur peut être installé à l'extérieur de la cabine de conduite ;

- L'appareil doit pouvoir être éteint de l'extérieur du compartiment de chargement ;

Si le véhicule est destiné au transport de matières dangereuses pour lesquelles une étiquette conforme aux modèles N°4.1,4.3, ou 5.1, prévus par l'arrêté du ministre du transport sus-visé, est prescrite, aucun réservoir de carburant, aucune source d'énergie, prise d'air de combustion ou d'air de chauffage ni sortie de tuyaux d'échappement nécessaires au fonctionnement d'un chauffage à combustion ne doit être installé dans le compartiment de chargement. La bouche d'air chaud ne doit pas être obstruée par le chargement. La température à laquelle le chargement est exposé ne doit pas dépasser 50 °C.

Les appareils de chauffage installés à l'intérieur des compartiments de chargement doivent être conçus de façon à empêcher l'inflammation d'une atmosphère explosive dans les conditions d'exploitation.

Section 4 : Prescriptions supplémentaires relatives aux véhicules destinés au transport de matières de la division 4.1 et de la division 5.2

Art. 37. - Les véhicules isothermes, réfrigérants ou frigorifiques utilisés pour le transport de matières autoréactives de la division 4.1 ou de peroxydes organiques de la division 5.2 sous régulation de température doivent être conformes aux dispositions suivantes:

a) le véhicule doit être équipé de façon à ce que, de point de vue isothermie et moyen de réfrigération, la température de régulation prévue pour le transport ne soit pas dépassée. Le coefficient global de la transmission de chaleur ne doit pas dépasser 0,4 W/m²K.

b) le véhicule doit être aménagé de façon que les vapeurs des matières ou de l'agent frigorigène transportés ne puissent pénétrer dans la cabine du conducteur;

c) un dispositif approprié doit permettre de constater à tout moment, de la cabine du conducteur, quelle est la température dans l'espace réservé au chargement;

d) l'espace réservé au chargement doit être muni de fentes de ventilation ou de clapets de ventilation s'il existe un risque quelconque de surpression dangereuse dans cet espace. Des précautions doivent être prises pour s'assurer, le cas échéant, que la réfrigération n'est pas diminuée par les fentes ou clapets de ventilation;

e) l'agent frigorigène utilisé ne doit pas être inflammable; et

f) le dispositif de production de froid des véhicules frigorifiques doit pouvoir fonctionner indépendamment du moteur du véhicule.

Section 5 : Prescriptions supplémentaires relatives aux véhicules des types FL, Ox et AT

Art. 38. - Les citernes métalliques ou en matière plastique renforcée de fibres des véhicules citernes FL et les éléments de véhicules –batteries FL doivent être reliés au châssis du véhicule au moyen d'une bonne connexion électrique. Tout contact métallique pouvant provoquer une corrosion électrochimique doit être évité.

Art. 39. - L'arrière du véhicule doit être muni, sur toute la largeur de la citerne, d'un pare-chocs suffisamment résistant aux chocs arrière et conforme à une norme reconnue par l'Institut National de Normalisation et de Propriété Industrielle. Entre la paroi arrière de la citerne et la partie arrière du pare-chocs, il doit y avoir une distance

d'au moins 100 mm (cette distance étant mesurée par rapport au point de la paroi de la citerne qui est le plus en arrière ou aux accessoires proéminents en contact avec la matière transportée).

Les véhicules à réservoirs basculants pour le transport de matières pulvérulentes ou granulaires, se déchargeant à l'arrière n'ont pas à être munis d'un pare-chocs si les équipements arrière des réservoirs comportent un moyen de protection qui protège les réservoirs de la même façon qu'un pare-chocs.

Les citernes doivent être protégées contre l'endommagement pouvant être dû à un choc latéral ou un renversement.

Art. 40. - Les chauffages à combustion sont soumis aux dispositions suivantes :

- L'interrupteur peut être installé à l'extérieur de la cabine de conduite ;

- L'appareil doit pouvoir être éteint de l'extérieur du compartiment de chargement ;

Si le véhicule est destiné au transport de matières dangereuses pour lesquelles une étiquette conforme aux modèles N°3,4.1,4.3,5.1 ou 5.2, prévus par l'arrêté du ministre du transport susvisé, est prescrite, aucun réservoir de carburant, aucune source d'énergie, prise d'air de combustion ou d'air de chauffage ni sortie de tuyaux d'échappement nécessaires au fonctionnement d'un chauffage à combustion ne doit être installé dans le compartiment de chargement. La bouche d'air chaud ne doit pas être obstruée par le chargement. La température à laquelle les colis sont exposés ne doit pas dépasser 50 °C.

Les appareils de chauffage installés à l'intérieur des compartiments de chargement doivent être conçus de façon à empêcher l'inflammation d'une atmosphère explosive dans les conditions d'exploitation.

Art. 41. - Les ministres de l'intérieur, du transport, de l'industrie, de la santé publique et de l'environnement et l'aménagement du territoire sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera publié au Journal Officiel de la République Tunisienne.

Tunis, le 4 septembre 2002.

Zine El Abidine Ben Ali