

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses****108<sup>e</sup> session**

Genève, 11-15 mai 2020

Point 5 b) de l'ordre du jour provisoire

**Propositions d'amendements aux annexes A et B de l'ADR :  
propositions diverses****Clarification des règles relatives au transport des véhicules  
électriques à batterie et des véhicules hybrides en tant que  
chargement, disposition spéciale 667****Communication du Gouvernement autrichien\****Résumé*

<b>Résumé analytique :</b>	L'alinéa ii) de la disposition spéciale 667 b) utilise des termes vagues qui sont sujets à interprétation. Il est difficile de comprendre dans quelles conditions :  – « il n'est pas possible d'enlever en toute sécurité la pile ou batterie » ; et  – « il est impossible d'en vérifier l'état ».  Comme on l'a constaté à l'occasion d'un accident rapporté par les médias, ce libellé a (indirectement) beaucoup retardé le transport d'un véhicule électrique à batterie endommagé. Il conviendrait de préciser ces termes.
<b>Mesure à prendre :</b>	Modifier la disposition spéciale 667 en ajoutant une note supplémentaire pour plus de clarté.

\* 2020 (A/74/6 (Sect.20) et supplément, sous-programme 2).



## Introduction

1. Lors de la dernière réunion du Groupe de travail, plusieurs représentants ont évoqué pendant les pauses-café la couverture par les médias des suites d'un accident ayant impliqué un véhicule électrique à batterie. Après l'évacuation du véhicule du lieu de l'accident vers un endroit sûr, il semble y avoir eu une mauvaise compréhension des règles à appliquer pour son transport ultérieur. Il a fallu beaucoup de temps au propriétaire pour obtenir que le véhicule endommagé soit finalement transporté comme chargement vers sa destination finale, comme l'ont rapporté les médias.
2. La disposition spéciale 667 régit les conditions de transport, en tant que chargement, des véhicules électriques à batterie endommagés.
3. Cependant, les conditions du transport sont énoncées en termes vagues dans cette disposition. Des problèmes particuliers se posent en ce qui concerne l'alinéa ii) de la disposition spéciale 667 b).
4. La question se pose tout d'abord de savoir ce que l'on entend par « s'il n'est pas possible d'enlever en toute sécurité la pile ou batterie » d'un véhicule endommagé ou défectueux. Enlever une pièce d'un véhicule n'est pas un problème en soi car toutes les pièces peuvent être retirées à l'aide d'outils tranchants spéciaux et en y consacrant le temps nécessaire. Il faut parfois faire appel à des spécialistes et à un équipement lourd. Cependant, la question est de savoir comment interpréter les termes « en toute sécurité » dans le membre de phrase « enlever en toute sécurité la pile ou batterie » qui figure dans l'ADR.
5. Dans le cas par exemple d'un véhicule électrique à batterie endommagé qui est resté immobile pendant plusieurs jours, il peut être très dangereux, même après l'incendie du véhicule, de découper des éléments fixes pour retirer la batterie. En présence du système haute tension, les lois du travail imposent le respect de conditions spéciales, comme l'utilisation d'outils de découpage spécifiques, l'emploi de personnel qualifié et le recours à des mesures de protection particulières.
6. Pour conclure, l'enlèvement d'une batterie n'est pas forcément une opération plus sûre que le transport du véhicule ayant conservé sa batterie, dans les conditions indiquées à l'alinéa i) de la disposition spéciale 667 b).
7. La proposition 1 vise à clarifier ces scénarios.
8. À la lecture des prescriptions de l'ADR susmentionnées, le membre de phrase « s'il est impossible [de] vérifier l'état [de la pile ou de la batterie] » suscite une nouvelle interrogation. Si la batterie était ouverte (à l'aide d'outils lourds..), il serait possible d'en vérifier l'état, même si le cadre aluminium du véhicule avait fondu sur l'accumulateur.
9. Puisque les prescriptions ont pour but de transporter les véhicules en tant que chargement en toute sécurité, il conviendrait de fournir des précisions claires.
10. Lorsqu'il s'agit d'un défaut du système et que le véhicule n'est pas endommagé, il devrait suffire de lire et d'évaluer les données des piles ou des batteries obtenues grâce aux capteurs intégrés. Certains véhicules fournissent des données par le biais de leur système d'autodiagnostic (OBD I ou II) ou de systèmes similaires.
11. Pour les véhicules endommagés, il paraît raisonnable de procéder à une mesure externe.
12. Une clarification s'impose donc : si ces méthodes ne permettent pas d'obtenir des données, ou que les données ne sont pas fiables, il devient « impossible [de] vérifier l'état de la pile ou de la batterie ». Par conséquent, le véhicule devrait être transporté en tant que chargement dans les conditions décrites à l'alinéa i) de la disposition spéciale 667 b).

## Justification

13. Un accident rapporté par les médias ayant montré que les termes utilisés retardaient (indirectement) beaucoup le transport d'un véhicule électrique à batterie endommagé, il conviendrait de les préciser.

## Proposition 1

14. Modifier la disposition spéciale 667 à des fins de clarification **en ajoutant à l'alinéa b) ii) le nota** suivant :

« a) Les dispositions du paragraphe 2.2.9.1.7 a) ne s'appliquent pas aux prototypes de pré-production de piles ou batteries au lithium ni aux piles ou batteries issues de séries de production composées d'au plus 100 piles ou batteries installées dans les véhicules, moteurs, machines ou objets.

b) Les dispositions du paragraphe 2.2.9.1.7 ne s'appliquent pas aux piles ou batteries au lithium installées dans des véhicules, moteurs, machines ou objets endommagés ou défectueux. Dans ce cas les conditions suivantes doivent être satisfaites :

i) le dommage ou défaut n'a pas d'impact significatif sur la sécurité de la pile ou batterie, les véhicules, moteurs, machines ou objets endommagés ou défectueux peuvent être transportés sous les conditions définies dans les dispositions spéciales 363 ou 666, comme approprié ;

ii) le dommage ou défaut sur le véhicule a un impact significatif sur la sécurité de la pile ou batterie, la pile ou batterie au lithium doit être enlevée et transportée conformément à la disposition spéciale 376. Cependant, s'il n'est pas possible d'enlever en toute sécurité la pile ou batterie ou s'il est impossible d'en vérifier l'état, le véhicule, le moteur, la machine ou l'objet peut être remorqué ou transporté comme indiqué en i).

**NOTA : Par exemple, il n'est pas possible d'enlever en toute sécurité la pile ou la batterie si un accident déforme le véhicule, la pile ou la batterie et que le transport de la batterie à l'intérieur du véhicule, dans les conditions décrites à l'alinéa i), est plus sûr que l'enlèvement de la pile ou de la batterie, en particulier si l'enlèvement requiert en outre :**

**– une méthode d'extraction différente de la méthode utilisée pour les véhicules non endommagés, comme un découpage des pièces fixes ;**  
**ou**

**– une formation ou une protection spéciale en raison du système haute tension.**

c) Les procédures décrites à l'alinéa b) s'appliquent aussi aux piles ou batteries au lithium endommagées contenues dans les véhicules, moteurs, machines ou objets. ».

## Proposition 2

15. Comme pour la proposition 1, modifier la disposition spéciale 667 **en ajoutant à l'alinéa b) ii) le nota** suivant :

**« NOTA : Par exemple, il n'est pas possible de vérifier l'état de la pile ou de la batterie si :**

**– un défaut du système de mesure intégré d'un véhicule non endommagé empêche la lecture ou l'évaluation des données des piles ou de la batterie communiquées, par exemple, par le système d'autodiagnostic ; ou**

**– un dommage causé au véhicule, à la batterie ou aux piles empêche l'accès aux systèmes de mesure internes ou externes. ».**