



## Conseil économique et social

Distr. générale  
27 février 2013  
Français  
Original: anglais

---

### Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

#### Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules

Groupe de travail de la sécurité passive

Cinquante-troisième session

Genève, 13-17 mai 2013

Point 20 de l'ordre du jour provisoire

**Amendements collectifs – Règlements n<sup>os</sup> 12, 94 et 95**

### Projet de suppléments aux Règlements n<sup>os</sup> 12, 94 et 95

#### Communication de l'expert de l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles\*

Le texte ci-après a été établi par l'expert de l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA) pour proposer des dispositions relatives aux systèmes de raccordement pour la recharge du système rechargeable de stockage de l'énergie (SRSE). Il est fondé sur un document sans cote (GRSP-52-01) distribué au cours de la cinquante-deuxième session du Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP) (voir ECE/TRANS/WP.29/GRSP/52, par. 57). Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte du Règlement apparaissent en caractères gras pour les ajouts et en caractères biffés pour les suppressions.

---

\* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2010-2014 (ECE/TRANS/208, par. 106, et ECE/TRANS/2010/8, activité 02.4), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements en vue d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis dans le cadre de ce mandat.

## I. Proposition

### A. Proposition de supplément 3 à la série 04 d'amendements au Règlement n° 12 (Protection du conducteur contre le mécanisme de direction en cas de choc)

*Paragraphe 5.5.1*, modifier comme suit:

«5.5.1 Protection contre les chocs électriques

...

Si l'essai est effectué alors qu'une ou plusieurs parties du système haute tension ne sont pas sous tension, la protection de la ou des parties en question contre tout choc électrique doit être assurée conformément au paragraphe 5.5.1.3 ou au paragraphe 5.5.1.4.

**Pour le système de raccordement de la recharge du SRSE, qui n'est pas sous tension pendant la conduite, l'un au moins des quatre critères spécifiés aux paragraphes 5.5.1.1 à 5.5.1.4 doit être rempli.»**

### B. Proposition de supplément 5 à la série 02 d'amendements au Règlement n° 94 (Protection des occupants en cas de collision frontale)

*Paragraphe 5.2.8.1*, modifier comme suit:

«5.2.8.1 Protection contre les chocs électriques

...

Si l'essai est effectué alors qu'une ou plusieurs parties du système haute tension ne sont pas sous tension, la protection de la ou des parties en question contre tout choc électrique doit être assurée conformément au paragraphe 5.2.8.1.3 ou au paragraphe 5.2.8.1.4.

**Pour le système de raccordement de la recharge du SRSE, qui n'est pas sous tension pendant la conduite, l'un au moins des quatre critères spécifiés aux paragraphes 5.2.8.1.1 à 5.2.8.1.4 doit être rempli.»**

### C. Proposition de supplément 4 à la série 03 d'amendements au Règlement n° 95 (Protection des occupants en cas de collision latérale)

*Paragraphe 5.3.6.1*, modifier comme suit:

«5.3.6.1 Protection contre les chocs électriques

...

Si l'essai est effectué alors qu'une ou plusieurs parties du système haute tension ne sont pas sous tension, la protection de la ou des parties en question contre tout choc électrique doit être assurée conformément au paragraphe 5.3.6.1.3 ou au paragraphe 5.3.6.1.4.

**Pour le système de raccordement de la recharge du SRSE, qui n'est pas sous tension pendant la conduite, l'un au moins des quatre critères spécifiés aux paragraphes 5.3.6.1.1 à 5.3.6.1.4 doit être rempli.»**

## II. Justification

1. Compte tenu du paragraphe 5.5.1 du Règlement n° 12, du paragraphe 5.2.8.1 du Règlement n° 94 et du paragraphe 5.3.6.1 du Règlement n° 95, il se peut que les systèmes qui sont sous tension pendant une conduite normale ne soient pas sous tension au cours des essais de choc. En pareil cas, seules la «protection contre le contact direct/indirect» ou la «résistance d'isolement» peuvent être utilisées pour montrer que le système est sûr.

2. Un système de raccordement pour la recharge du SRSE est conçu de manière à ne pas être sous tension pendant la conduite. Cela signifie qu'il ne doit pas être sous tension pendant l'essai de choc. Ainsi, les quatre mesures de sécurité possibles peuvent être appliquées pour démontrer que le système ne sera pas dangereux. Par souci de précision, et pour éviter tout malentendu, les amendements proposés aux paragraphes susmentionnés du Règlement n° 12, du Règlement n° 94 et du Règlement n° 95 sont jugés nécessaires.

---