

**Conseil économique et social**

Distr. générale
22 septembre 2014
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-sixième session

Genève, 9-12 décembre 2014

Point 19 de l'ordre du jour provisoire

**Proposition de nouveau Règlement sur les véhicules
électriques de la catégorie L****Proposition d'amendements au projet de nouveau Règlement
(ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/11)****Communication du Président du groupe informel des systèmes
rechargeables de stockage de l'énergie électrique***

Le texte reproduit ci-après a été établi par les experts du groupe informel des systèmes rechargeables de stockage de l'énergie électrique (SRSEE) en vue de régler les questions en suspens concernant le projet de nouveau Règlement ONU (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/11), sur la base des échanges qui se sont tenus à la cinquante-cinquième session du Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP) (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/55, par. 39). Les modifications qu'il est proposé d'apporter au projet de Règlement (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/11) sont signalées en caractères gras pour les parties nouvelles ou biffés pour les parties supprimées.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2012-2016 (ECE/TRANS/224, par. 94, et ECE/TRANS/2012/12, 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 en vertu de ce mandat.



I. Proposition

Table des matières

Paragraphe 12, supprimer.

Annexe 8D, modifier comme suit:

«8D Choc mécanique résultant d'une chute du véhicule à l'arrêt».

Texte du Règlement

Paragraphes 1 à 1.2, modifier comme suit:

«1. Domaine d'application

Le présent Règlement n'énonce pas de prescriptions concernant la sécurité des véhicules routiers après un accident.

- 1.1 Partie I: Prescriptions de sécurité s'appliquant à la chaîne de traction électrique des véhicules de la catégorie L¹ dont la vitesse par construction dépasse 6 km/h, équipés d'un ou plusieurs moteurs de traction mus par l'électricité et non raccordés en permanence au réseau, et aux composants et systèmes à haute tension qui sont galvaniquement reliés au rail haute tension de la chaîne de traction électrique.

~~La partie I du présent Règlement n'énonce pas de prescriptions concernant la sécurité des véhicules routiers après un accident.».~~

- 1.2 [Sans objet en français.]

Insérer un nouveau paragraphe 5.1.3.3, libellé comme suit:

«5.1.3.3 Véhicules à pile à combustible

Si la prescription relative à la résistance d'isolement minimale ne peut être satisfaite durablement, la protection doit être assurée au moyen:

- a) **D'une double couche ou plus d'isolants solides, de barrières ou de carters de protection satisfaisant individuellement aux prescriptions du paragraphe 5.1.1; ou**
- b) **D'un système embarqué de surveillance de la résistance d'isolement couplé à un dispositif qui avertit le conducteur si la résistance d'isolement tombe sous la valeur minimale requise. Il n'est pas nécessaire de surveiller la résistance d'isolement entre le rail haute tension du système de raccordement assurant la charge du SRSEE et le châssis électrique car le système de raccordement n'est sous tension que lors de la charge du SRSEE. Le bon fonctionnement du système embarqué de surveillance de la résistance d'isolement doit être confirmé selon la méthode décrite dans l'annexe 5.».**

Le paragraphe 5.1.3.3 devient le paragraphe 5.1.3.4.

¹ Telles qu'elles sont définies dans la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) document TRANS/WP.29/78/Rev.2, par. 2 – www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html.

Paragraphe 5.2.3, modifier comme suit:

- «5.2.3 Protection contre les pertes d'électrolyte
Les véhicules (...) de fonctionnement.
Lorsque le SRSEE est ~~à l'envers~~ ~~retourné~~, il ne doit pas perdre d'électrolyte.»

Paragraphe 6.4.2, modifier comme suit:

- «6.4.2 Choc mécanique ~~résultant d'une chute à l'arrêt~~».

Paragraphe 6.4.2.2.2, modifier comme suit:

- «6.4.2.2.2 Dans le cas d'un SRSEE à haute tension, la résistance d'isolement doit être d'au moins 100 Ω/V pour le SRSEE complet lorsqu'elle est mesurée après l'essai conformément à l'annexe 4B du présent Règlement, ~~sinon l'indice de protection IPXXB doit être appliqué pour le dispositif soumis à l'essai~~».

Paragraphe 12, supprimer.

Annexe 6, Partie 1,

Point 3.4.3, modifier comme suit:

- «3.4.3 Capacité **nominale** (Ah):».

Insérer les nouveaux points 4 à 4.6, libellés comme suit:

- «4. **Pile à combustible (le cas échéant)**
- 4.1 **Marque de fabrique ou de commerce de la pile à combustible:**
- 4.2 **Types de pile à combustible:**
- 4.3 **Tension nominale (V):**
- 4.4 **Nombre de piles:**
- 4.5 **Type du système de refroidissement (s'il existe):**
- 4.6 **Puissance maximale (kW):**».

Les points 4 à 7.4.2 deviennent les points 5 à 8.4.2.

Annexe 6, Partie 2,

Point 1.4.3, modifier comme suit:

- «1.4.3 Capacité **nominale** (Ah):».

Point 2.3.2, modifier comme suit:

- «2.3.2 Capacité **nominale** (Ah):».

Annexe 8A, paragraphe 3.2, modifier comme suit:

- «3.2 Mode opératoire
(...)
À la demande du constructeur et en accord avec le service technique, les valeurs de corrélation entre la fréquence et l'accélération (tableau 1 ou tableau 2) peuvent être remplacées par un profil caractéristique d'essai de vibrations établi par le constructeur du véhicule et vérifié pour l'application sur le véhicule. L'homologation d'un SRSEE soumis à l'essai conformément à ces conditions n'est valable que pour un type de véhicule donné.

Après l'essai de vibrations (...).

Annexe 8C, paragraphe 2.1, modifier comme suit:

- «2.1 Conditions générales d'essai
- a) ~~Avant le début de l'essai, le niveau de charge doit se situer à au moins 95 % de la plage de fonctionnement normal comme indiqué par le fabricant; S'assurer que le niveau de charge est au moins égal à 90 % de la capacité nominale indiquée au paragraphe 3.4.3 de la partie 1 de l'annexe 6, au paragraphe 1.4.3 de la partie 2 de l'annexe 6, ou au paragraphe 2.3.2 de la partie 3 de l'annexe 6.~~
 - b) L'essai ...».

Annexe 8D, modifier le titre comme suit:

«Choc mécanique résultant d'une chute du véhicule à l'arrêt».

Annexe 9B,

Paragraphe 1 et 2, modifier comme suit:

- «1. Prescription générale
- La résistance d'isolement doit être mesurée après l'exécution de l'essai de résistance à l'eau. ~~Le degré de protection du SRSEE doit satisfaire aux exigences énoncées ci-dessous.~~
2. Procédure
- (...)
- b) ~~Après l'essai, la résistance d'isolement lors de l'application d'une tension continue de 500 V entre toutes les entrées à haute tension et les parties conductrices exposées du véhicule, y compris le ou du châssis électrique s'il est présent, doit être mesurée.».~~

II. Justification

Les modifications qu'il est proposé d'apporter au document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2014/11 ont été examinées par les experts du groupe informel SRSEE, et approuvées par eux, à la douzième réunion du groupe informel.

Elles visaient à:

- a) Préciser que le nouveau Règlement n'énonce pas de prescriptions concernant la sécurité des véhicules routiers après un accident;
- b) Aligner les dispositions du projet de Règlement sur celles du Règlement ONU n° 100 concernant les véhicules des catégories M et N;
- c) Introduire les corrections de forme qui s'imposent.