



Conseil économique et social

Distr. générale
19 juillet 2013
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules

161^e session

Genève, 12-15 novembre 2013

Point 4.8.8 de l'ordre du jour provisoire

**Accord de 1958 – Examen de projets d'amendements
à des Règlements existants, proposés par le GRSP**

Proposition de complément 3 à la série 01 d'amendements au Règlement n° 100 (Sécurité des véhicules électriques à batterie)

Communication du Groupe de travail de la sécurité passive*

Le texte ci-après a été adopté par le Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP) à sa cinquante-troisième session (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/53, par. 38). Il est fondé sur le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2013/11, tel que modifié par le secrétariat pour l'adapter à la série 01 d'amendements. Il est soumis au Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et au Comité d'administration (AC.1) pour examen.

* 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.

Liste des annexes,

Annexe 6, lire:

«Annexe 6

Partie 1: Caractéristiques essentielles des véhicules routiers ou systèmes
.....

Partie 2: Caractéristiques essentielles des véhicules routiers ou systèmes dont le châssis est raccordé aux circuits électriques».

Paragraphe 2.15, lire:

«2.15 Par “*Rail haute tension*” le circuit électrique, y compris le système de raccordement pour la recharge du SRSE qui est sous haute tension.

Lorsque les circuits électriques, qui sont reliés galvaniquement entre eux, sont reliés galvaniquement au châssis électrique et que la tension maximale entre un élément actif quelconque et le châssis électrique ou un élément conducteur exposé quelconque est ≤ 30 V en courant alternatif et ≤ 60 V en courant continu, seuls les éléments ou parties du circuit électrique qui fonctionnent à haute tension sont considérés comme un rail haute tension.».

Ajouter un nouveau paragraphe, ainsi conçu:

«2.28 “*Circuit électrique relié au châssis*”, des circuits électriques en alternatif et en continu reliés galvaniquement au châssis électrique.».

Paragraphe 5.1.3, lire:

«5.1.3 Résistance d’isolement

Ce paragraphe ne s’applique pas aux circuits électriques reliés au châssis lorsque la tension maximale entre une partie active et le châssis électrique ou tout élément conducteur exposé n’est pas supérieure à 30 V (rms) en courant alternatif ou 60 V en courant continu.».

Annexe 6, lire:

«Annexe 6 – Partie 1

Caractéristiques essentielles des véhicules routiers ou systèmes

...

Annexe 6 – Partie 2

Caractéristiques essentielles des véhicules routiers ou des systèmes dont le châssis est relié aux circuits électriques

1. Généralités

1.1 Marque (raison sociale du constructeur):

-
- 1.2 Type:
 - 1.3 Catégorie de véhicule:
 - 1.4 Dénomination(s) commerciale(s) (le cas échéant):
 - 1.5 Nom et adresse du constructeur:
 - 1.6 Le cas échéant, nom et adresse du représentant
du constructeur:
 - 1.7 Schéma et/ou photographie du véhicule:
 - 1.8 Numéro d'homologation du SRSE:
 2. SRSE
 - 2.1 Marque de fabrique et de commerce du SRSE:
 - 2.2 Chimie des piles-éléments:
 - 2.3 Caractéristiques électriques:
 - 2.3.1 Tension nominale (V):
 - 2.3.2 Capacité (Ah):
 - 2.3.3 Courant maximal (A):
 - 2.4 Taux de recombinaison des gaz (en %):
 - 2.5 Description ou dessin(s) ou image(s) de l'installation
du SRSE dans le véhicule:
 3. Données supplémentaires
 - 3.1 Tension de fonctionnement (V) du circuit
en courant alternatif:
 - 3.2 Tension de fonctionnement (V) du circuit
en courant continu: ».
-