



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

Soixante-sixième session

Genève, 10-13 décembre 2019

Point 17 de l'ordre du jour provisoire

Règlement ONU n° 100 (Sécurité des véhicules électriques)**Proposition de complément 6 à la série 01 d'amendements
et de complément 5 à la série 02 d'amendements
au Règlement ONU n° 100 (Sécurité des véhicules électriques)****Communication des experts des Pays-Bas et de l'Organisation
internationale des constructeurs d'automobiles***

Le texte ci-après, établi par l'expert de l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), vise à introduire des prescriptions de sécurité applicables aux véhicules relevant des catégories autres que la catégorie M₁. Il est fondé sur le document GRSP-65-33-Rev.1, distribué à la soixante-cinquième session du Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP). Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement ONU figurent en caractères gras pour les ajouts et biffés pour les suppressions.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2018-2019 (ECE/TRANS/274, par. 123, et ECE/TRANS/2018/21/Add.1, module 3.1), le Forum mondial a pour mission d'élaborer, d'harmoniser et de mettre à jour les Règlements ONU en vue d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.



I. Proposition

Paragraphe 1, lire :

Paragraphe 5.3, lire :

« 5.3 Sécurité fonctionnelle

Un signal au moins temporaire doit être émis à l'intention du conducteur lorsque le véhicule est sur le "mode actif de marche".

Cette disposition, toutefois, ne s'applique pas dans les cas où un moteur à combustion interne fournit directement ou indirectement la puissance de traction du véhicule.

Lorsqu'il quitte le véhicule, le conducteur doit être informé par un signal (optique ou acoustique) si le véhicule est encore sur le mode actif de marche.

En outre, dans le cas des véhicules des catégories M₂ et M₃ ayant une capacité de plus de 22 voyageurs outre le conducteur, ce signal doit déjà être émis dès que le conducteur quitte son siège.

Si le SRSEE du véhicule peut être rechargé depuis l'extérieur par l'utilisateur, tout déplacement du véhicule sous l'action de son propre système de traction doit être impossible tant que le connecteur de la source extérieure d'énergie électrique est physiquement raccordé à la prise d'alimentation du véhicule.

Pour le contrôle du respect de cette prescription, le connecteur spécifié par le constructeur du véhicule doit être utilisé.

La position du dispositif de commande du sens de marche doit être clairement indiquée au conducteur. ».

II. Justification

1. Les petits autobus dont la capacité est inférieure ou égale à 22 voyageurs outre le conducteur (qui est la catégorie acceptée pour les autobus) ne disposent pas toujours d'un passage permettant au conducteur de quitter la zone de conduite. Dans ces petits autobus, le signal d'avertissement se déclenche généralement quand la porte s'ouvre pour permettre au conducteur de sortir. Ce cas de figure est conforme à la règle actuelle, qui prévoit que le signal d'avertissement doit être déclenché lorsque le conducteur quitte le véhicule.

2. Pour les véhicules de plus grande taille dans lesquels le conducteur peut quitter le siège conducteur et rejoindre l'habitacle situé à l'arrière du véhicule (ou même à l'étage), la règle serait que le signal d'avertissement doit être émis dès que le conducteur quitte son siège (sans pour autant avoir quitté le véhicule).
