



---

**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-cinquième session

Genève, 13-17 mai 2019

Point 16 de l'ordre du jour provisoire

**Règlement ONU n° 100 (Sécurité des véhicules électriques)****Proposition de complément 5 à la série 02  
d'amendements au Règlement ONU n° 100  
(Sécurité des véhicules électriques)****Communication de l'expert des Pays-Bas\***

Le texte ci-après a été établi par l'expert des Pays-Bas. Il est fondé sur le document informel GRSP-64-24, présenté au cours de la soixante-quatrième 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 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, pour les véhicules des catégories M2 et M3, 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 prescriptions de sécurité fonctionnelle ont été rédigées pour s'appliquer principalement aux véhicules de la catégorie M1.

2. L'utilisation prochaine de groupes motopropulseurs électriques dans d'autres catégories de véhicules nous oblige à établir des prescriptions de sécurité fonctionnelle plus pertinentes.

3. En ce qui concerne les véhicules utilisés pour le transport de plus de huit passagers (bus), qui comportent souvent une allée centrale, on ne peut pas se satisfaire des prescriptions de sécurité fonctionnelle associées au seul fait de quitter le véhicule. Par conséquent, pour cette catégorie de véhicules, il est proposé d'associer cette prescription au fait de se lever du siège conducteur.

4. Quant à savoir si cette proposition devrait également être étendue, par exemple aux véhicules de la catégorie N3 (camions avec couchette), nous estimons qu'il est utile d'avoir un échange de vues.