



Conseil économique et social

Distr. générale
19 février 2020
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

Soixante-septième session

Genève, 11-15 mai 2020

Point 10 de l'ordre du jour provisoire

Règlement ONU n° 95 (Choc latéral)

Proposition de série 05 d'amendements au Règlement ONU n° 95 (Choc latéral)

Communication des experts du Japon et de la Commission européenne au nom de l'équipe spéciale*

Le texte ci-après, établi par les experts du Japon et de la Commission européenne au nom de l'équipe spéciale, vise à modifier les prescriptions relatives à la sécurité électrique à la suite d'un choc latéral. Il est fondé sur le document informel GRSP-66-33, distribué à la soixante-sixième session du Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP) (voir ECE/TRANS/WP.29/GRSP/66, par. 35). Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement figurent en caractères gras pour les ajouts et biffés pour les suppressions.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2020 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2020 (A/74/6 (titre V, chap. 20), par. 20.37), 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

Dans la totalité du document, remplacer, en anglais, les termes « electrical power train » par « **electric power train** ».

Paragraphe 2.16 à 2.20, lire :

« 2.16 “*Système rechargeable de stockage de l’énergie électrique (SRSEE)*”, le système de stockage de l’énergie rechargeable qui fournit l’énergie électrique nécessaire à la traction **électrique** ;

Une batterie dont la fonction principale est de fournir de l’énergie pour le démarrage du moteur, l’éclairage ou d’autres fonctions auxiliaires du véhicule n’est pas considérée comme un SRSEE. [Au sens des présentes prescriptions, la notion de fonction principale signifie que plus de 50 % de l’énergie de la batterie est utilisée pour le démarrage du moteur, l’éclairage ou d’autres fonctions auxiliaires pendant toute la durée d’un cycle d’essai approprié, par exemple le cycle d’essai mondial harmonisé pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers.]

Le SRSEE peut comprendre des systèmes de support physique, de régulation thermique et de gestion électronique, ainsi que des carter de protection ;

2.17 “*Barrière de protection électrique*”, un élément qui protège contre tout contact direct avec les éléments sous haute tension ;

2.18 “*Chaîne de traction électrique*”, l’ensemble du circuit électrique comprenant le ou les moteurs de traction et pouvant aussi comprendre le SRSEE, le système de conversion de l’énergie électrique, les convertisseurs électroniques, le faisceau du câblage et les connecteurs, et le système de raccordement pour la recharge du SRSEE ;

2.19 “*Élément sous tension*”, un élément conducteur conçu pour être mis sous tension en conditions normales d’utilisation ;

2.20 “*Élément conducteur exposé*”, un élément conducteur que l’on peut toucher selon les dispositions relatives au degré de protection IPXXB et qui **n’est normalement pas** mis sous tension **mais peut l’être** en cas de défaillance de l’isolement. Il s’agit notamment des éléments protégés par un cache qui peut être enlevé sans avoir recours à des outils ; ».

Paragraphe 2.27, lire :

« 2.27 “*Circuit électrique*”, un ensemble d’éléments ~~à haute~~ **sous** tension interconnectés, conçu pour être sous tension dans des conditions normales de fonctionnement ; ».

Paragraphe 2.31 à 2.34, lire :

« 2.31 “*Rail haute tension*”, le circuit électrique, y compris le système de raccordement pour la recharge du SRSEE qui est sous haute tension ;

Dans le cas des circuits électriques qui sont interconnectés galvaniquement et remplissent les conditions de tension voulues, seuls les éléments ou parties du circuit électrique qui fonctionnent à haute tension sont considérés comme un rail haute tension ;

2.32 “*Isolant solide*”, le revêtement isolant du faisceau de câblage destiné à recouvrir les éléments sous tension et à les protéger de tout contact direct, ~~les carter d’isolation des parties sous tension des connecteurs ainsi que les vernis ou peintures utilisés à des fins d’isolement ;~~

- 2.33 “Fonction automatique de déconnexion”, une fonction qui, lorsqu’elle est activée, sépare de façon galvanique les sources d’énergie électriques du reste du circuit haute tension de la chaîne de traction électrique ;
- 2.34 “Batterie de traction de type ouvert”, un type de batterie nécessitant **d’être remplie d’un liquide** et produisant de l’hydrogène qui est relâché dans l’atmosphère ; ».

Ajouter les nouveaux paragraphes 2.41 à 2.48, libellés comme suit :

- « 2.41 “**Électrolyte aqueux**”, un électrolyte utilisant de l’eau comme solvant pour les composés (acides ou bases, par exemples), qui produit des ions conducteurs à la suite de sa dissociation.
- 2.42 “**Fuite d’électrolyte**”, la perte d’électrolyte par le SRSEE sous forme liquide ;
- 2.43 “**Électrolyte non aqueux**”, un électrolyte dont le solvant n’est pas l’eau ;
- 2.44 “**Conditions normales d’utilisation**”, les modes et conditions d’utilisation que l’on s’attend à constater dans le cadre de l’utilisation ordinaire du véhicule, à savoir la conduite du véhicule aux vitesses autorisées et signalées sur les panneaux de signalisation, le stationnement ou l’arrêt dans un embouteillage, ainsi que la recharge au moyen de chargeurs compatibles avec les prises de recharge prévues sur le véhicule. Sont exclues les conditions suivantes : véhicule endommagé du fait d’un accident, d’un objet encombrant la chaussée ou d’un acte de vandalisme, véhicule incendié ou immergé dans de l’eau, ou véhicule nécessitant une réparation ou un entretien ou en cours de réparation ou d’entretien ;
- 2.45 “**Condition spécifique de tension**”, la condition dans laquelle la tension maximale d’un circuit électrique relié galvaniquement entre un élément sous tension CC et tout autre élément sous tension (CC ou CA) est inférieure ou égale à 30 Vca (valeur efficace) et inférieure ou égale à 60 Vcc ;
- Note : Lorsqu’un élément sous tension CC d’un tel circuit électrique est relié à la masse et que la condition spécifique de tension s’applique, la tension maximale entre tout élément sous tension et la masse électrique est inférieure ou égale à 30 Vca (valeur efficace) et inférieure ou égale à 60 Vcc ;
- 2.46 “**Niveau de charge**”, la charge électrique disponible dans le SRSEE, exprimée en pourcentage de sa capacité nominale ;
- 2.47 “**Feu**”, l’émission de flammes par le véhicule. Les étincelles et les arcs électriques ne sont pas considérés comme des flammes ;
- 2.48 “**Explosion**”, une libération soudaine d’énergie suffisante pour engendrer une onde de choc ou des projections susceptibles de causer des dégâts structurels ou physiques dans la zone située autour du véhicule ; ».

Paragraphes 4.2 et 4.3, lire :

- « 4.2 Un numéro d’homologation doit être attribué à chaque type homologué, conformément à l’annexe 4 de l’Accord de 1958 (E/ECE/TRANS/505/Rev.3). ~~Ses deux premiers chiffres (actuellement 03 correspondant à la série 03 d’amendements) doivent indiquer la série d’amendements qui incorpore les plus récentes modifications techniques majeures apportées au Règlement à la date de délivrance de l’homologation. La même Partie contractante ne peut pas attribuer le même numéro à un autre type de véhicule.~~
- 4.3 L’homologation, l’extension ou le refus d’homologation d’un type de véhicule en application du présent Règlement doit être notifié aux Parties à

l'Accord appliquant le présent Règlement, au moyen d'une fiche conforme au modèle visé à l'annexe 1 du présent Règlement ~~et de photographies et/ou des schémas et dessins fournis par le demandeur de l'homologation au format maximal A4 (210 x 297 mm) ou pliés à ce format et à une échelle appropriée.~~ ».

Paragraphe 4.8, lire :

Modification sans objet en français.

Paragraphe 5.3.7 à 5.3.7.1.3, lire :

« 5.3.7 À la suite de l'essai effectué conformément à la procédure définie à l'annexe 4 du présent Règlement, la chaîne de traction électrique à haute tension, ainsi que les ~~composants et les~~ systèmes sous haute tension qui sont reliés de façon galvanique aux rails haute tension de la chaîne de traction doivent satisfaire aux prescriptions suivantes :

5.3.7.1 Protection contre les chocs électriques

Après le choc, **les rails haute tension doivent satisfaire à l'un au moins des quatre critères énoncés aux paragraphes 5.3.7.1.1 à 5.3.7.1.4** ~~doit être rempli.~~

Si le véhicule est équipé d'une fonction de déconnexion automatique, ou d'un ou de plusieurs dispositifs qui isolent ~~de façon galvanique électriquement~~ le circuit de la chaîne de traction électrique pendant la conduite, l'un au moins des critères ci-dessous doit s'appliquer au circuit déconnecté ou à chacun des circuits après la déconnexion.

Cependant, les critères définis au paragraphe 5.3.7.1.4 ne s'appliquent pas si plusieurs éléments d'une partie du rail à haute tension ne bénéficient pas du degré de protection IPXXB.

Si l'essai **de choc** est effectué alors qu'une ou plusieurs parties du système haute tension ne sont pas sous tension, **à l'exception de tout dispositif de couplage destiné à charger le SRSEE qui n'est pas mis sous tension pendant la conduite**, la protection de la ou des parties en question contre tout choc électrique doit être assurée conformément au paragraphe 5.3.7.1.3 ou au paragraphe 5.3.7.1.4 ci-après.

~~Pour le système de raccordement de la recharge du SRSEE, qui n'est pas sous tension pendant la conduite, l'un au moins des quatre critères spécifiés aux paragraphes 5.3.7.1.1 à 5.3.7.1.4 ci-après doit être rempli.~~

5.3.7.1.1 Absence de haute tension

Les tensions $\forall U_b$, $\forall U_1$ et $\forall U_2$ des rails haute tension doivent être inférieures ou égales à 30 V en courant alternatif ou à 60 V en courant continu, **dans les 60 secondes suivant le choc lorsque la mesure est prise** comme indiqué au paragraphe 2 de l'annexe 9.

5.3.7.1.2 Faible niveau d'énergie électrique

L'énergie totale des rails haute tension doit être inférieure à **0,22,0** joules, lorsqu'elle est mesurée conformément à la procédure d'essai définie au paragraphe 3 de l'annexe 9, avec la formule a). Elle peut aussi être calculée au moyen de la tension mesurée $\forall U_b$ du rail haute tension et de la capacitance des condensateurs X (C_x) définie par le constructeur conformément à la formule b) du paragraphe 3 de l'annexe 9.

L'énergie contenue dans les condensateurs Y (TE_{y1} et TE_{y2}) doit aussi être inférieure à **0,22,0** joules. Elle doit être calculée en mesurant les tensions $\forall U_1$ et $\forall U_2$ des rails haute tension et de la masse, ainsi que la capacitance des condensateurs Y définis par le constructeur selon la formule c) du paragraphe 3 de l'annexe 9.

5.3.7.1.3 Protection physique

Le degré de protection IPXXB doit être garanti afin d'éviter tout contact direct avec les éléments sous haute tension.

L'évaluation doit être effectuée conformément aux prescriptions du paragraphe 4 de l'annexe 9.

De plus, pour qu'il y ait une protection contre tout choc électrique par contact indirect, la résistance entre tous les éléments conducteurs **des barrières ou carters de protection électrique** exposés et la masse électrique, ~~mesurée sous une intensité d'au moins 0,2 ampère~~ doit être inférieure à $0,1 \Omega$ ~~et la résistance entre deux éléments conducteurs de barrières ou carters de protection électrique exposés, simultanément accessibles et distants de moins de 2,5 m l'un de l'autre, doit être inférieure à $0,2 \Omega$~~ . Ces deux résistances doivent être mesurées sous une intensité d'au moins $0,2 \text{ A}$; elles peuvent également être calculées sur la base des valeurs de résistance des éléments pertinents du circuit électrique mesurées séparément.

~~Ces~~ **Cette** prescriptions sont est considérées comme remplies si la liaison galvanique a été effectuée par soudage. **En cas de doute, ou si le raccordement est assuré par tout autre moyen que par soudage, les mesures doivent être faites au moyen de l'une des procédures d'essai décrites au paragraphe 4 de l'annexe 9.** ».

Paragraphe 5.3.7.1.4.2, lire :

« 5.3.7.1.4.2 Chaîne de traction électrique composée d'un rail à courant continu et d'un rail à courant alternatif combinés

Si les rails haute tension à courant alternatif et les rails haute tension à courant continu sont reliés **électriquement, ils doivent satisfaire à l'une au moins des prescriptions suivantes :**

- a) **La résistance d'isolement entre le rail haute tension et la masse électrique doit être d'au moins $500 \Omega/V$ de tension de fonctionnement ;**
- b) **La résistance d'isolement entre le rail haute tension et la masse électrique doit être d'au moins $100 \Omega/V$ de tension de fonctionnement et le rail à courant alternatif doit satisfaire aux prescriptions relatives à la protection physique énoncées au paragraphe 5.3.7.1.3 ;**
- c) **La résistance d'isolement entre le rail haute tension et la masse électrique doit être d'au moins $100 \Omega/V$ de tension de fonctionnement et le rail à courant alternatif doit satisfaire aux prescriptions relatives à l'absence de haute tension énoncées au paragraphe 5.3.7.1.1** ~~de façon galvanique, la résistance d'isolement entre le rail haute tension et la masse électrique (R_i , selon la définition du paragraphe 5 de l'annexe 9) doit être d'au moins $500 \Omega/V$ de tension de fonctionnement.~~

~~Cependant, si la protection est assurée au degré IPXXB pour tous les rails haute tension à courant alternatif, ou si la tension du courant alternatif est inférieure ou égale à 30 V après le choc, la résistance d'isolement entre le rail haute tension et le châssis électrique (R_i , selon la définition du paragraphe 5 de l'annexe 9) doit être au minimum de $100 \Omega/V$ de tension de fonctionnement.~~ ».

Paragraphe 5.3.7.2, lire :

« 5.3.7.2 Fuites d'électrolyte

~~Au cours des trente minutes qui suivent le choc, aucune trace de l'électrolyte contenu dans le SRSEE ne doit pénétrer dans l'habitacle et pas plus de 7 % de cette électrolyte ne doit s'écouler à l'extérieur de l'habitacle, sauf s'il s'agit de batteries de type ouvert. Pour les batteries de ce type, pas plus de 7 % (et 5 litres au maximum) de l'électrolyte ne doivent s'écouler à l'extérieur de l'habitacle.~~

~~Le constructeur doit apporter la preuve de la conformité avec les prescriptions du paragraphe 6 de l'annexe 9.~~

5.3.7.2.1 Cas d'un SRSEE à électrolyte aqueux

Au cours des 60 minutes qui suivent le choc, il ne doit se produire aucune fuite d'électrolyte du SRSEE vers l'habitacle et une fuite maximale de 7 % en volume et de 5,0 l d'électrolyte est admise à l'extérieur de l'habitacle. On peut mesurer la quantité d'électrolyte écoulée une fois celui-ci recueilli en employant les méthodes classiques de détermination des volumes de liquide. Dans le cas d'un récipient contenant du solvant Stoddard, un liquide de refroidissement coloré et l'électrolyte, on peut isoler les fluides en fonction de leur masse volumique avant de les mesurer.

5.3.7.2.2 Cas d'un SRSEE à électrolyte non aqueux

Au cours des 60 minutes qui suivent le choc, il ne doit se produire aucune fuite d'électrolyte liquide du SRSEE ni vers l'habitacle ou le compartiment à bagages ni à l'extérieur du véhicule. La recherche d'une fuite éventuelle doit être effectuée par inspection visuelle sans démonter aucune partie du véhicule. ».

Paragraphe 5.3.7.3, lire :

« 5.3.7.3 Maintien en place du SRSEE

Le SRSEE doit rester fixé au véhicule par au moins un ancrage, un support ou une structure transférant les charges subies à la structure du véhicule. Tout SRSEE installé à l'extérieur de l'habitacle ne doit pas pénétrer dans ce dernier.

~~Tout SRSEE se trouvant à l'intérieur de l'habitacle doit demeurer à l'emplacement où il a été installé et ses éléments ne doivent pas s'en détacher.~~

~~Aucun élément d'un SRSEE se trouvant à l'extérieur de l'habitacle aux fins de l'évaluation de la sûreté électrique ne doit y pénétrer pendant ou après l'essai de choc.~~

~~Le constructeur doit apporter la preuve que le maintien en place du SRSEE est conforme aux prescriptions du paragraphe 7 de l'annexe 9. ».~~

Ajouter le nouveau paragraphe 5.3.7.4, libellé comme suit :

« **5.3.7.4 Risque de feu**

Au cours des 60 minutes qui suivent le choc, on ne doit observer aucun feu ni aucune explosion à l'emplacement du SRSEE. ».

Paragraphes 6.1 à 6.3, lire :

« **6.1 Toute modification du type de véhicule concernant le présent Règlement doit être signalée à l'autorité d'homologation de type qui a procédé à l'homologation du type visé. Celle-ci peut alors :**

- a) **Soit décider, en concertation avec le constructeur, qu'il convient d'accorder une nouvelle homologation de type ;**

- b) Soit appliquer la procédure décrite au paragraphe 6.1.1 (révision) et, le cas échéant, la procédure décrite au paragraphe 6.1.2 (extension).

6.1.1 Révision

Lorsque des renseignements consignés dans le dossier d'information ont été modifiés et que l'autorité d'homologation de type considère que ces modifications ne risquent pas d'avoir une influence défavorable notable, et qu'en tout cas le véhicule satisfait encore aux prescriptions, lesdites modifications sont qualifiées de "révisions".

En pareil cas, l'autorité d'homologation de type publie, si besoin est, les pages révisées du dossier d'information, en faisant clairement apparaître sur chacune des pages révisées la nature de la modification et la date de republication. Une version récapitulative et actualisée du dossier d'information, accompagnée d'une description détaillée de la modification, est réputée satisfaisante à cette exigence.

6.1.2 Extension

La modification doit être considérée comme une "extension" si, outre les modifications apportées aux renseignements consignés dans le dossier d'information :

- a) D'autres contrôles ou essais sont nécessaires ; ou
- b) Une information figurant sur la fiche de communication (à l'exception des pièces jointes) a été modifiée ; ou
- c) L'homologation est demandée après l'entrée en vigueur d'une série ultérieure d'amendements.

- 6.2 La confirmation, l'extension ou le refus de l'homologation doivent être communiqués aux Parties contractantes à l'Accord appliquant le présent Règlement conformément à la procédure décrite au paragraphe 4.3 ci-dessus. En outre, la liste des pièces constituant le dossier d'information et des procès-verbaux d'essai, annexée à la fiche de communication de l'annexe 1, doit être modifiée en conséquence de manière que soit indiquée la date de la révision ou de l'extension la plus récente. ».

Paragraphes 7 à 7.2, lire :

« 7. Conformité de la production

La procédure de contrôle de la conformité de la production doit être conforme aux prescriptions énoncées dans l'annexe 1 de l'Accord (E/ECE/TRANS/505/Rev.3).

- 7.1 Les véhicules homologués en application du présent Règlement doivent être fabriqués de façon à être conformes au type homologué en satisfaisant aux prescriptions pertinentes dudit Règlement.
- 7.2 La production doit être contrôlée de manière appropriée pour vérifier que les prescriptions du paragraphe 7.1 sont observées. ».

Paragraphes 8.1 et 8.2, lire :

- « 8.1 L'homologation délivrée pour un type de véhicule en application du présent Règlement peut être retirée si la condition énoncée au paragraphe 7.1 ci-dessus n'est pas respectée ~~ou si le ou les véhicules prélevés n'ont pas subi avec succès les vérifications prévues au paragraphe 7.2 ci-dessus.~~
- 8.2 Si une Partie contractante à l'Accord appliquant le présent Règlement retire une homologation qu'elle a précédemment accordée, elle doit en informer aussitôt les autres Parties contractantes à l'Accord de 1958 appliquant le

présent Règlement, au moyen d'une copie de la fiche **d'homologation portant à la fin, en gros caractères, la mention signée et datée "HOMOLOGATION RETIRÉE"** de communication conforme au modèle de l'annexe 1 du présent Règlement. ».

Paragraphe 9, lire :

« 9. Arrêt définitif de la production

Si le détenteur d'une homologation cesse définitivement la production d'un véhicule homologué conformément au présent Règlement, il doit en informer l'autorité d'homologation de type qui a délivré cette homologation, qui, à son tour, doit aviser les autres Parties à l'Accord de 1958 appliquant le présent Règlement, au moyen d'une **copie de la fiche d'homologation portant à la fin, en gros caractères, la mention signée et datée "PRODUCTION ARRÊTÉE"** fiche de communication conforme au modèle de l'annexe 1 du présent Règlement. ».

Paragraphe 10, supprimer.

Le paragraphe 11 devient le paragraphe 10.

Ajouter les nouveaux paragraphes 11 à 11.5, comme suit :

« 11. Dispositions transitoires

- 11.1 À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 05 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne pourra refuser d'accorder ou d'accepter une homologation de type en vertu dudit Règlement tel que modifié par la série 05 d'amendements.
- 11.2 À compter du 1^{er} septembre [2023], les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne seront plus tenues d'accepter les homologations de type établies conformément aux précédentes séries d'amendements, délivrées pour la première fois après le 1^{er} septembre [2023], pour les véhicules dotés d'une chaîne de traction électrique à haute tension.
- 11.3 Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement continueront de reconnaître les homologations de type délivrées au titre de la série 04 d'amendements à ce Règlement, pour les véhicules non dotés d'une chaîne de traction électrique à haute tension, ainsi que les homologations de type délivrées au titre des précédentes séries d'amendements audit Règlement pour les véhicules non concernés par les modifications apportées par la série 04 d'amendements.
- 11.4 Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne pourront refuser d'accorder des homologations de type en vertu de l'une quelconque des précédentes séries d'amendements audit Règlement, ou d'accorder des extensions pour les homologations en question.
- 11.5 Nonobstant les dispositions transitoires ci-dessus, les Parties contractantes qui commencent à appliquer le présent Règlement après la date d'entrée en vigueur de la série d'amendements la plus récente ne sont pas tenues de reconnaître les homologations de type qui ont été accordées en application de l'une quelconque des précédentes séries d'amendements audit Règlement. ».

Annexe 4, paragraphe 5.11.1, lire :

- « 5.11.1 **Procédures de réglage de l'état de charge** Le SRSEE doit être dans un état de charge permettant le fonctionnement normal de la chaîne de traction tel qu'il est recommandé par le constructeur.
- 5.11.1.1 Le réglage de l'état de charge du SRSEE doit être effectué à une température ambiante de 20 ± 10 °C.

- 5.11.1.2** Le niveau de charge doit être ajusté conformément à l'une des procédures suivantes, selon le cas. Lorsque différentes procédures de charge sont possibles, le SRSEE doit être chargé conformément à la procédure qui permet d'obtenir le plus haut niveau de charge :
- a) Dans le cas d'un véhicule équipé d'un SRSEE conçu pour être chargé depuis l'extérieur, le SRSEE doit être porté au plus haut niveau de charge possible conformément à la procédure spécifiée par le constructeur pour un fonctionnement normal, jusqu'à ce que la charge s'achève normalement ;
 - b) Dans le cas d'un véhicule équipé d'un SRSEE conçu pour être chargé uniquement au moyen d'une source d'énergie embarquée, le SRSEE doit être porté au plus haut niveau de charge pouvant être obtenu dans les conditions d'utilisation normales du véhicule. Le constructeur doit indiquer le mode de fonctionnement du véhicule à utiliser pour atteindre ce niveau de charge.
- 5.11.1.3** Lorsque le véhicule est soumis à l'essai, le niveau de charge ne doit pas être inférieur à 95 % du niveau de charge visé aux paragraphes 5.11.1.1 et 5.11.1.2 dans le cas des SRSEE conçus pour être chargés depuis l'extérieur, et il ne doit pas être inférieur à 90 % du niveau de charge visé aux paragraphes 5.11.1.1 et 5.11.1.2 dans le cas des SRSEE conçus pour être chargés uniquement au moyen d'une source d'énergie embarquée. L'état de charge doit être confirmé au moyen d'une méthode prévue par le constructeur. ».

Annexe 9, titre, lire :

« Annexe 9

Procédures d'essai concernant la protection des occupants des les véhicules électriques contre tout contact avec les éléments sous haute tension et toute fuite d'électrolyte munis d'une chaîne de traction électrique ».

Dans la totalité de l'annexe 9 (y compris les figures), remplacer les symboles de tension V, V_b, V₁, V₁', V₂, V₂', par U, U_b, U₁, U₁', U₂, U₂', respectivement.

Annexe 9, préambule, lire :

On trouvera dans la présente annexe la description des procédures d'essai visant à démontrer la conformité avec les dispositions du paragraphe 5.3.7 **du présent Règlement** relatives à la sécurité électrique. ~~On notera que la résistance d'isolement peut aussi se mesurer au moyen d'un mégohmmètre ou d'un oscilloscope. Dans ce cas, il peut s'avérer nécessaire de désactiver le système embarqué de surveillance de la résistance d'isolement.~~

~~Avant de procéder à l'essai de choc, il faut mesurer et consigner la tension du rail haute tension (V_b sur la figure 1), puis vérifier qu'elle est conforme à la tension de fonctionnement du véhicule prévue par le constructeur. ».~~

Annexe 9, paragraphe 2, lire :

- « 2. Les instructions ci-après peuvent être appliquées pour mesurer la tension.
- Après l'essai de choc, mesurer les tensions des rails haute tension ($\forall U_b$, $\forall U_1$ et $\forall U_2$) (Voir fig. 1 **ci-dessous**).
- La tension doit être mesurée entre **105** et 60 secondes après le choc.
- Cette procédure... ».

Annexe 9, paragraphe 3, lire :

- « 3. Procédure d'évaluation du fonctionnement avec un faible niveau d'énergie électrique

Avant le choc, un commutateur S_1 et une résistance de décharge connue R_e sont branchés en parallèle à la capacitance requise (voir fig. 2 **ci-dessous**).

- a) Au minimum ~~105~~ secondes et au maximum 60 secondes après le choc, il faut fermer le commutateur S_1 puis mesurer et consigner la tension U_b ~~V_b~~ et l'intensité I_e . Le produit de la tension U_b ~~V_b~~ par l'intensité I_e doit être intégré sur la période qui s'écoule entre le moment où l'on ferme le commutateur S_1 (t_c) et celui où la tension U_b ~~V_b~~ redescend sous le seuil de la haute tension de 60 V en courant continu (t_h), ce qui permet d'obtenir l'énergie totale (ET) en joules, comme suit :

$$(a) \quad TE = \int_{t_c}^{t_h} V_b \times I_e dt$$

- b) Si U_b ~~V_b~~ est mesuré entre ~~105~~ et 60 secondes après le choc et que la capacitance des condensateurs X (C_x) est fixée par le constructeur, l'énergie totale doit être calculée par la formule suivante :

$$b) \quad TE = 0,5 \times C_x \times (V_b U_b^2 - 3 \cdot 600)$$

- c) Si U_1 et U_2 ~~V_1 et V_2~~ (voir fig. 1 **ci-dessus**) sont mesurés entre ~~105~~ et 60 secondes après le choc et que la capacitance des condensateurs Y (C_{y1} et C_{y2}) est fixée par le constructeur, l'énergie totale (TE_{y1} et TE_{y2}) doit être calculée par la formule suivante :

$$e) \quad TE_{y1} = 0,5 \times C_{y1} \times (V_1 U_1^2 - 3 \cdot 600)$$

$$TE_{y2} = 0,5 \times C_{y2} \times (V_2 U_2^2 - 3 \cdot 600)$$

Cette procédure ne s'applique pas si l'essai est effectué lorsque la chaîne de traction électrique n'est pas sous tension. ».

Annexe 9, paragraphe 4, lire :

« 4. Protection physique

Après l'essai de choc, il faut ouvrir, démonter ou retirer toutes les parties entourant les éléments à haute tension, sans l'aide d'outils. Toutes les parties restantes doivent être considérées comme faisant partie de la protection physique.

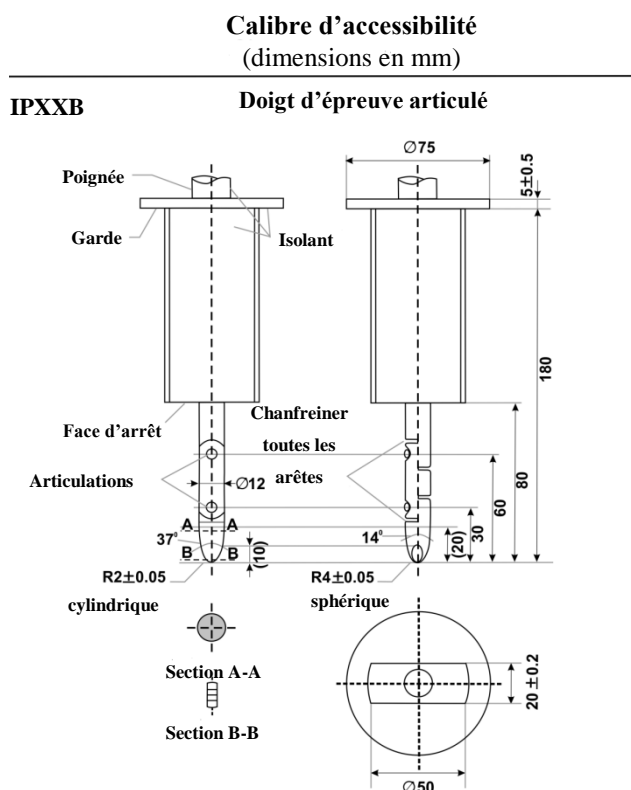
Il faut placer le doigt d'épreuve articulé, décrit à la figure ~~31 de l'appendice 1 à la présente annexe~~, dans tous les interstices ou les ouvertures de la protection physique, avec une force de $10 \text{ N} \pm 10 \%$, aux fins de l'évaluation de la sûreté électrique. Si le doigt pénètre partiellement ou entièrement dans la protection physique, il faut le placer dans toutes les positions indiquées ci-dessous.

À partir de la position verticale, il faut plier progressivement les deux articulations du doigt d'épreuve jusqu'à former un angle maximum de ~~90 degrés~~ par rapport à l'axe de la section adjacente du doigt et les placer dans toutes les positions possibles.

Les barrières internes sont considérées comme faisant partie du carter de protection.

Le cas échéant, il faut brancher en série une source électrique basse tension (entre 40 et 50 V) avec une lampe appropriée, entre le doigt d'épreuve articulé et les éléments sous haute tension situés à l'intérieur de la barrière électrique ou du carter de protection.

Figure 3
Doigt d'épreuve articulé



Matériau : métal, sauf indication contraire

Dimensions linéaires indiquées en millimètres

Tolérances des dimensions à défaut de tolérance indiquée :

- a) **Sur les angles : 0/10 s ;**
- b) **Sur les dimensions linéaires :**
 - i) **Jusqu'à 25 mm : 0/-0,05 ;**
 - ii) **Au-dessus de 25 mm : ±0,2.**

Les deux articulations doivent permettre un mouvement de 90° dans le même plan et dans la même direction, avec une tolérance comprise entre 0 et +10°.

4.1 ~~Conditions d'acceptation~~

Les prescriptions énoncées au paragraphe 5.3.7.1.3 ~~sont~~ ~~doivent être~~ ~~considérées comme satisfaites~~ si le doigt d'essai articulé défini à la figure 31 de l'appendice 4 ne peut entrer en contact avec les parties à haute tension.

En cas de besoin, on peut utiliser un miroir ou un fibroscope pour voir si le doigt d'épreuve articulé entre en contact avec les rails haute tension.

Si le respect de cette prescription est vérifié au moyen d'un circuit test entre le doigt d'épreuve articulé et les éléments sous haute tension, la lampe témoin ne doit pas s'allumer.

4.1 **Méthode d'essai pour la mesure de la résistance électrique**

- a) **Méthode d'essai utilisant un mégohmmètre**

Le mégohmmètre est relié aux points de mesure (en règle générale, la masse électrique et l'enveloppe conductrice/la

barrière de protection électrique). On mesure la résistance à l'aide d'un mégohmmètre satisfaisant aux critères suivants :

- i) Mégohmmètre : mesure du courant : au moins 0,2 A ;
 - ii) Résolution : 0,01 Ω ou moins ;
 - iii) La résistance R doit être inférieure à 0,1 Ω .
- b) Méthode d'essai utilisant une source de courant continu, un voltmètre et un ampèremètre

La source de courant continu, le voltmètre et l'ampèremètre sont reliés aux points de mesure (en règle générale, la masse électrique et l'enveloppe conductrice/la barrière de protection électrique).

On règle la tension de la source de courant continu de manière à obtenir une intensité supérieure à 0,2 A.

On mesure l'intensité "I" et la tension "U".

On calcule la résistance "R" au moyen de la formule suivante :

$$R = U / I$$

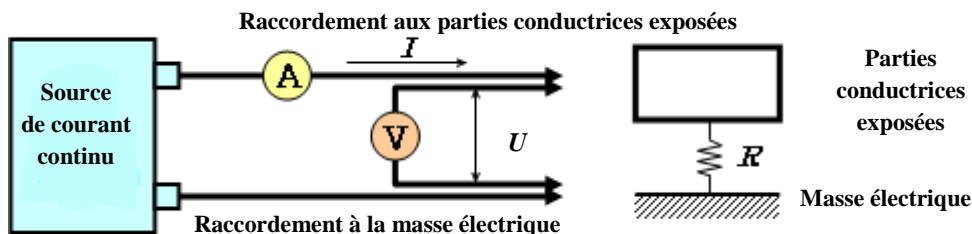
La résistance R doit être inférieure à 0,1 Ω .

Note : Si l'on utilise des fils conducteurs pour mesurer la tension et l'intensité, chacun d'entre eux doit être raccordé de manière indépendante à la barrière de protection électrique/l'enveloppe/la masse électrique. La borne peut être commune pour la mesure de la tension et de l'intensité.

Figure ci-dessous : exemple de méthode d'essai utilisant une source de courant continu, un voltmètre et un ampèremètre.

Figure 4

Exemple de méthode d'essai utilisant une source de courant continu



».

Annexe 9, paragraphe 5, lire :

« 5. Résistance d'isolement

5.1 Généralités

La résistance d'isolement pour chaque rail haute tension du véhicule est mesurée, ou doit être déterminée, en calculant les valeurs correspondant à chaque partie ou composant du rail.

Toutes les mesures destinées au calcul des tensions ou de l'isolement électrique sont faites au moins 10 s après le choc.

5.2 Méthode de mesure

La mesure de la résistance d'isolement se fait par une méthode de mesure appropriée choisie parmi celles énumérées aux paragraphes 5.2.1 à 5.2.2 de la présente annexe, en fonction de la charge électrique des éléments sous tension ou de la résistance d'isolement.

La gamme de tension du circuit électrique à mesurer est déterminée à l'avance à l'aide de schémas du circuit électrique. Si les rails haute tension sont galvaniquement isolés les uns des autres, la résistance d'isolement doit être mesurée pour chaque circuit électrique.

En outre, les modifications nécessaires pour permettre la mesure de la résistance d'isolement peuvent être effectuées, telles que l'enlèvement du carter de protection pour avoir accès aux éléments sous tension, la pose de câbles de mesure et la modification du logiciel.

Dans les cas où les valeurs relevées ne sont pas stables en raison de l'action du système de surveillance de la résistance d'isolement, il est possible d'effectuer les modifications requises pour la mesure, à savoir l'arrêt de ce système ou sa désinstallation. En outre, quand le dispositif est enlevé, il doit être démontré, sur la base de schémas, que cette opération ne modifie pas la résistance d'isolement entre les éléments sous tension et la masse électrique.

Les modifications effectuées ne doivent pas avoir d'incidences sur les résultats de l'essai.

Des précautions très sérieuses doivent être prises pour éviter les courts-circuits ou les risques de décharge électrique si l'on emploie cette méthode de confirmation, qui peut nécessiter une alimentation directe du circuit à haute tension.

5.2.1 Mesure par utilisation d'une tension continue à partir d'une source extérieure

5.2.1.1 Instrument de mesure

On utilise un instrument d'essai de résistance d'isolement pouvant appliquer une tension continue supérieure à la tension de fonctionnement du rail haute tension.

5.2.1.2 Méthode de mesure

Un instrument d'essai de résistance d'isolement est raccordé entre les éléments sous tension et la masse électrique. La résistance d'isolement est alors mesurée par application d'une tension continue au moins égale à la moitié de la tension de fonctionnement du rail haute tension.

Si le système a plusieurs plages de tensions (par exemple, à cause de la présence d'un convertisseur d'appoint) dans un circuit galvaniquement relié, et que certains des composants ne peuvent pas supporter la tension de fonctionnement du circuit complet, la résistance d'isolement entre ces composants et la masse électrique peut être mesurée séparément par application d'au moins la moitié de la tension de fonctionnement propre de ceux-ci, ces composants étant déconnectés.

5.2.2 Mesure par utilisation du SRSEE du véhicule comme source de tension continue

5.2.2.1 Conditions concernant le véhicule d'essai

Le rail haute tension est mis sous tension par le SRSEE du véhicule et/ou le système convertisseur et, pendant tout l'essai, la tension du SRSEE et/ou du système convertisseur doit être au moins égale à la tension de fonctionnement nominale spécifiée par le constructeur du véhicule.

5.2.2.2 Instrument de mesure

Le voltmètre utilisé pour l'essai doit mesurer les valeurs du courant continu et avoir une résistance interne minimale de 10 M Ω .

5.2.2.3 Méthode de mesure

5.2.2.3.1 Première étape

La tension est mesurée comme indiqué à la figure 1. La tension du rail haute tension (U_b) est consignée. U_b doit être égale ou supérieure à la tension de fonctionnement nominale du SRSEE et/ou du système convertisseur, telle qu'indiquée par le constructeur du véhicule.

5.2.2.3.2 Deuxième étape

La tension (U_1) entre le pôle négatif du rail haute tension et la masse électrique est mesurée et consignée (voir fig. 1).

5.2.2.3.3 Troisième étape

La tension (U_2) entre le pôle positif du rail haute tension et la masse électrique est mesurée et consignée (voir fig. 1).

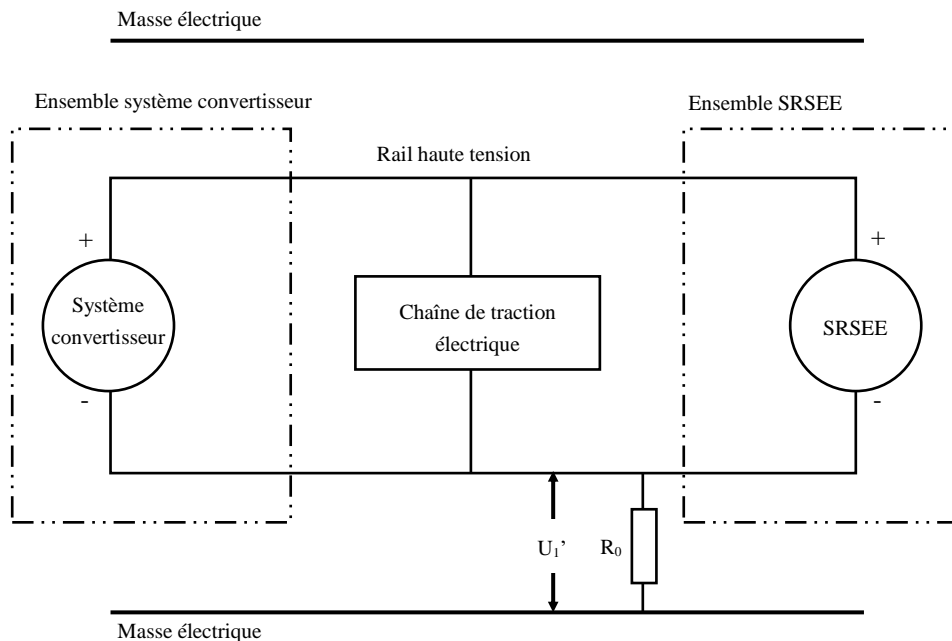
5.2.2.3.4 Quatrième étape

Si U_1 est égale ou supérieure à U_2 , une résistance normalisée connue (R_o) est insérée entre le pôle négatif du rail haute tension et la masse électrique. La résistance R_o étant en place, la tension (U_1') entre le pôle négatif du rail haute tension et la masse électrique est mesurée (voir fig. 5).

L'isolement électrique (R_i) est calculé conformément à la formule suivante :

$$R_i = R_o * U_b * (1 / U_1' - 1 / U_1)$$

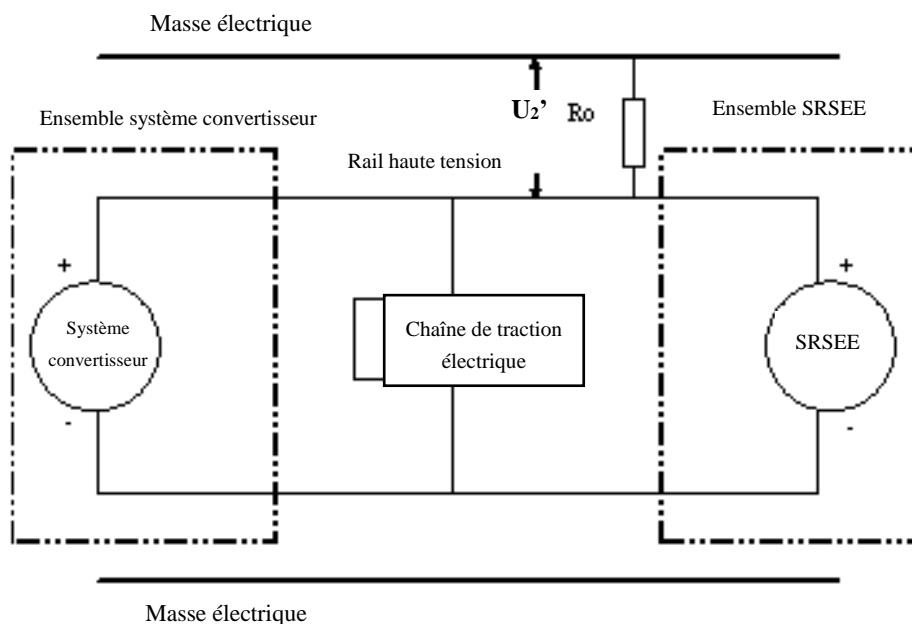
Figure 5
Mesure de U_1'



Si U_2 est supérieure à U_1 , on insère une résistance normalisée connue (R_o) entre le pôle positif du rail haute tension et la masse électrique. La résistance R_o étant en place, la tension (U_2') entre le pôle positif du rail haute tension et la masse électrique est mesurée (voir fig. 6 ci-dessous). L'isolement électrique (R_i) est calculé conformément à la formule ci-après :

$$R_i = R_o * U_b * (1 / U_2' - 1 / U_2)$$

Figure 6
Mesure de U_2'



5.2.2.3.5 Cinquième étape

La valeur d'isolement électrique R_i (en Ω) divisée par la tension de fonctionnement du rail haute tension (en V) donne la résistance d'isolement (en Ω/V).

Note : La résistance normalisée connue R_o (en Ω) correspond à la valeur de la résistance d'isolement minimale requise (en Ω/V) multipliée par la tension de fonctionnement du véhicule plus ou moins 20 % (en V). R_o ne devrait pas nécessairement être égale à cette valeur car les équations restent valables pour toute valeur de R_o ; cependant, une valeur de R_o située dans cette plage devrait permettre de mesurer la tension avec une résolution satisfaisante. ».

Annexe 9, paragraphe 6, lire :

« 6. Fuites d'électrolyte

En cas de besoin, ~~il faut~~ **on peut** appliquer un revêtement approprié sur ~~la~~ **l'enveloppe servant de** protection physique afin de détecter toute fuite d'électrolyte du SRSEE ~~à la~~ **par** suite de l'essai de choc. À moins que le constructeur ne fournisse les moyens de distinguer l'électrolyte d'autres liquides, toute fuite de liquide doit être considérée comme une fuite d'électrolyte. ».

Annexe 9, appendice, supprimer.

II. Justification

1. Les dispositions techniques du Règlement technique mondial (RTM) ONU n° 20 sont adoptées pour intégration dans le Règlement ONU no 95 en ce qui concerne la sécurité électrique à la suite d'un choc.
2. Les dispositions administratives sont adaptées pour tenir compte de la troisième révision de l'Accord de 1958.

3. Étant donné que les amendements proposés se rapportent uniquement aux véhicules munis d'une chaîne de traction électrique fonctionnant à haute tension, ils n'ont aucune incidence sur la validité des homologations accordées pour les véhicules qui ne relèvent pas de cette catégorie. Pour les véhicules concernés par la présente série d'amendements, il est recommandé de coordonner la mise en œuvre de celle-ci avec les amendements au Règlement ONU n° 100, s'agissant de la transposition du RTM ONU n° 20.
