

**Conseil économique et social**

Distr. générale
4 juillet 2013
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 en matière de roulement et de freinage (GRRF)****Soixante-quinzième session**

Genève, 17-19 septembre 2013

Point 4 de l'ordre du jour provisoire

Règlement n° 55 (Pièces mécaniques d'attelage)**Proposition de complément 4 à la série 01 d'amendements
au Règlement n° 55 (Pièces mécaniques d'attelage)****Communication du Président du groupe informel du Règlement n° 55***

Le texte reproduit ci-après, établi par le groupe informel du Règlement n° 55, a pour objet d'introduire des modifications des prescriptions concernant les attelages rétractables, un élargissement de la gamme d'application de commande à distance aux attelages semblables à C50-X et G50-X, une élévation admise des valeurs caractéristiques pour les attelages normalisés et l'addition de prescriptions supplémentaires concernant l'installation des attelages. Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement apparaissent en caractères gras pour les ajouts ou biffés pour les retraits.

* 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.

I. Proposition

Paragraphe 2.6.3, lire:

«2.6.3	Classe C	Chapes d'attelage à axe
		Chapes d'attelage à axe de 50 mm de diamètre et à embouchure, à fermeture et à verrouillage automatiques, montées sur le véhicule tracteur pour l'accouplement avec la remorque au moyen d'un anneau de timon (voir annexe 5, par. 3).».

Paragraphe 2.6.3.1, lire:

«2.6.3.1	Classes C50-1 à C50-7	Chapes d'attelage normalisées à axe de 50 mm de diamètre».
----------	-----------------------	--

Paragraphe 2.6.3.2, lire:

«2.6.3.2	Classe C50-X	Chapes d'attelage non normalisées à axe de 50 mm de diamètre».
----------	--------------	--

Ajouter un nouveau paragraphe 6.4, comme suit:

«6.4	Lors du montage des dispositifs d'attelage des classes B, D, E, H, L et S sur les remorques, une valeur de 32 t pour la masse maximale T du véhicule tracteur doit être prise comme base pour le calcul de la valeur D. Si la valeur D du dispositif d'attelage n'est pas suffisante pour T = 32 t, la limitation résultante de la masse T du véhicule tracteur ou de la masse de l'ensemble de véhicules doit être spécifiée dans le certificat d'homologation de type de la remorque.».
------	--

Annexe 5

Ajouter un nouveau paragraphe 1.4, comme suit:

«1.4	Attelages rétractables (attelages qui peuvent être rabattus sans démontage en position dissimulée sous le châssis lorsqu'ils ne sont pas utilisés)
	Un attelage rétractable doit être conçu pour être mécaniquement verrouillé en position d'utilisation. Au cas où il est actionné manuellement la force d'actionnement ne doit pas dépasser 20 daN. La course d'actionnement doit être limitée par des butées mécaniques.».

Paragraphe 1.4 à 1.5, renuméroter 1.7 à 1.8.

Paragraphe 12.1, lire:

«12.1	Les systèmes de signalisation à distance et de commande à distance ne sont autorisés que sur les attelages automatiques à timon et les attelages automatiques à sellette d'attelage des classes C50 X et G50 X. ».
-------	--

Titre du tableau 3, lire:

«Valeurs caractéristiques **minimales** pour les boules d'attelage à bride plate normalisées».

Légendes du tableau 3, supprimer (deux fois) le mot «maximale».

Titre du tableau 5, lire:

«Valeurs caractéristiques **minimales** pour les attelages à timon normalisés».

Légendes du tableau 5, supprimer (quatre fois) le mot «maximale».

Titre du tableau 7, lire:

«Valeurs caractéristiques **minimales** pour les anneaux de timon normalisés».

Titre du tableau 9, lire:

«Valeurs caractéristiques **minimales** pour les anneaux de timon toriques de la classe L».

Titre du tableau 13, lire:

«Valeurs caractéristiques **minimales** pour les attelages à crochet de la classe K».

Annexe 6

Paragraphe 3.5.3, au lieu de «0,25» lire «0,6».

Paragraphe 3.5.3, lire:

«... Cet essai ne doit pas ~~provoquer l'ouverture de l'attelage ni l'endommager~~ causer l'ouverture de l'attelage. **Le système de fermeture/verrouillage doit être en état de fonctionner après l'essai.**».

Paragraphe 3.6.1, au lieu de «7641/1:1983» lire «**7641/1:2012**» (deux fois).

Paragraphe 3.6.2, au lieu de «7641/1:1983» lire «**7641/1:2012**».

Paragraphe 3.6.3, au lieu de «7641/1:1983» lire «**7641/1:2012**».

II. Justification

1. Si cette proposition est appliquée, le fait que la classe C soit expressément définie comme attelage du type chape à axe implique par défaut que la classe T n'est pas nécessairement construite selon ce type. De fait la plupart des attelages de classe T homologués ne comportent ni chape ni axe d'attelage. Ce point avait besoin d'être éclairci.

2. En outre, il est difficile de construire des attelages sans jeu. En ce qui concerne les attelages à axe, ce type est construit et soumis à des essais en vue d'avoir un jeu plus faible que les autres types d'attelages.

3. L'attelage du type classe T est prévu pour des utilisations où la remorque et le camion ne sont pas désaccouplés en usage quotidien et un dispositif de guidage du timon sous le point d'attelage n'est donc pas indispensable pour pouvoir effectuer un accouplement rapide et sûr; en général cet accouplement sera effectué chez le fabricant ou dans des ateliers.

4. La valeur de «32 t» pour la masse maximale, appliquée généralement, est absente du texte. L'annexe 7 du Règlement a été reprise par le passé de la Directive 94/20/CE. Le premier paragraphe de cette annexe intitulé «Prescriptions générales...» (94/20/CE) a été omis et un seul paragraphe a été inséré dans le Règlement ONU n° 55. La plupart des prescriptions générales sont énoncées en plusieurs endroits du Règlement ONU n° 55, mais ce n'est pas le cas de la prescription concernant le poids du tracteur ou camion à prendre en compte pour les calculs.

5. Cette prescription précise est nécessaire pour l'homologation des véhicules, aussi bien pour le montage de l'attelage que comme base pour le calcul de la valeur D. Le texte du nouveau paragraphe est strictement harmonisé avec les dispositions de la Directive 94/20/CE, annexe 7, chapitre 1.

6. Aujourd'hui un nombre croissant de types d'attelages (particulièrement des attelages à boule, qui sont mobiles, rétractables ou repliables, etc.) sont fabriqués en vue de répondre à des considérations esthétiques. Des prescriptions minimales s'appliquant au mécanisme de ce genre d'attelage à boule doivent être énoncées pour éviter les accidents lors de l'accouplement d'une remorque.
7. Les systèmes de signalisation à distance aident le conducteur à contrôler que l'accouplement a été effectué de manière sûre. Il est beaucoup plus sûr et pratique d'utiliser des attelages à commande à distance et à signalisation à distance, en particulier si le témoin de signalisation à distance est intégré dans le tableau de bord. Dans la version actuelle du Règlement, les systèmes de sécurité de commande à distance et de signalisation à distance ne sont admis que pour une seule classe d'attelage, à savoir C50-X. Ils ne le sont pas pour les attelages des classes C50-1 à C50-7, G50-X, S (attelage à axe automatique avec un axe différent de 50 mm), ni l'attelage à sellette automatique courant à pivot de 90 mm. Cette proposition vise donc à corriger cette situation.
8. Pour des raisons commerciales, il arrive que des attelages soient essayés et homologués sur la base de caractéristiques plus élevées que celles énoncées dans le tableau de valeurs caractéristiques normales pour les attelages normalisés de la classe en question. Si chaque partie d'un ensemble d'attelage satisfait à des prescriptions minimales, la sécurité de l'ensemble formé est garantie. Tout dispositif ayant été essayé sur la base de caractéristiques plus élevées continue de satisfaire à toutes les prescriptions applicables aux dispositifs normalisés, mais avec un degré de sécurité plus élevé pour l'ensemble lorsqu'il est accouplé. Il n'est donc pas logique que ces attelages soient déclassés et traités comme attelages de la classe S.
9. La valeur statique spécifiée ($0,25 \times D$) est fondée sur l'expérience acquise avec les attelages à timon normalisés, où les forces s'exerçant dans le sens de l'ouverture sont causées par le frottement entre l'axe et l'anneau du timon, d'après des travaux de recherche antérieurs. Or dans notre opinion, cette valeur de référence est inadaptée, car les attelages à crochet représentent un cas différent.
10. L'anneau du timon exerce une force directe sur le système de fermeture/verrouillage.
11. Dans le cas des attelages à crochet, toute l'expérience acquise indique que l'on obtient des forces pratiques plus élevées dans le sens de l'ouverture causées directement par l'anneau du timon (classe L) en conditions réelles sur route.
12. La valeur actualisée est tirée des règlements agricoles internationaux s'appliquant à des dispositifs d'attelage et de fixation semblables.
13. On la retrouve aussi dans la réglementation nationale de l'Allemagne, et dans ce cas elle était fondée sur des travaux de recherche s'appuyant sur une solide expérience des homologations nationales délivrées dans le pays.
14. La nouvelle version de la norme ISO 7641/1 tient compte du vocabulaire de la CEE et elle est formulée de manière plus claire. Elle définit également un critère permettant de décider si un essai dynamique sur les timons est obligatoire. La référence à la norme amendée apportera des gains en matière de sécurité routière, de rentabilité économique et d'uniformisation du traitement des cas par les services techniques.