

**Conseil économique et social**

Distr. générale
4 juillet 2014
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****Soixante-dix-huitième session**

Genève, 16-19 septembre 2014

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 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 tels que ceux des classes C50-X et G50-X, une éventuelle hausse 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 2012-2016 (ECE/TRANS/224, par. 94, et ECE/TRANS/2012/12, 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, modifier comme suit:

«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, modifier comme suit:

«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, modifier comme suit:

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

Annexe 5

Paragraphes 1.4 à 1.5 (anciens), renuméroter 1.7 à 1.8.

Ajouter un nouveau paragraphe 1.4, comme suit:

«1.4	Attelages rétractables (attelages qui peuvent être rabattus sans démontage)
	Un attelage rétractable doit être conçu pour être mécaniquement verrouillé en position d'utilisation. Au cas où il est escamoté manuellement, la force d'actionnement ne doit pas dépasser 20 daN. La course de rabattement doit être limitée par des butées mécaniques.».

Paragraphe 3.7.5, supprimer.

Ajouter un nouveau paragraphe 3.6, comme suit:

«3.6	Dispositifs d'ouverture»
-------------	---------------------------------

Paragraphe 3.6, renuméroter 3.6.1.

Ajouter un nouveau paragraphe 3.6.2, comme suit:

«3.6.2	Commande à distance
	Pour les installations à commande à distance, les dispositions du paragraphe 12.3.6 de l'Annexe 5 sont applicables.».

Paragraphe 12.1, modifier comme suit:

«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, modifier comme suit:

«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, modifier comme suit:

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

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

Titre du tableau 7, modifier comme suit:

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

Titre du tableau 9, modifier comme suit:

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

Titre du tableau 13, modifier comme suit:

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

Annexe 6

Paragraphe 3.5.3, au lieu de «0,25» modifier comme suit: «0,6».

Paragraphe 3.5.3, modifier comme suit:

«...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.**».

II. Justification

1. Du fait que la classe C est définie comme attelage du type chape à axe, il en découle réciproquement que la classe T n'est plus 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, ce type est construit et soumis à des essais afin 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; un dispositif de guidage du timon sous le point d'attelage pour faciliter un accouplement rapide et sûr n'est donc pas indispensable. En général cet accouplement sera effectué chez le fabricant ou dans des ateliers.
4. 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 des accidents lorsqu'une remorque est attelée.
5. Les systèmes de signalisation à distance aident le conducteur à contrôler que l'accouplement a été effectué de manière sûre. L'utilisation d'attelages à commande à distance et à signalisation à distance est beaucoup plus sûre et pratique, 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 pour l'attelage à sellette automatique courant à pivot de 90 mm. Cette proposition vise donc à corriger cette situation.

6. Le texte actuel du paragraphe 3.7.5 de l'annexe 5 est ambigu. Son contenu est reformulé plus clairement et transféré dans un nouveau paragraphe 3.6 de l'annexe 5.

7. 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.

8. La valeur statique spécifiée actuellement ($0,25 \times D$) est fondée sur des travaux de recherche anciens sur des attelages à timon normalisés, avec lesquels les forces s'exerçant dans le sens de l'ouverture sont causées par le frottement entre l'axe et l'anneau du timon. Or à notre avis, cette référence est inadaptée. Les attelages à crochet représentent un cas différent.

9. L'anneau du timon exerce une force directe sur le système de fermeture/verrouillage.

10. Dans le cas des attelages à crochet, toute l'expérience acquise indique que l'on obtient une force effective plus élevée dans le sens de l'ouverture, causée directement par l'anneau du timon (classe L) en conditions réelles sur route.

11. La valeur actualisée est tirée des règlements agricoles internationaux s'appliquant à des dispositifs d'attelage et de fixation semblables.

12. On la retrouve aussi dans la réglementation nationale de l'Allemagne; dans ce cas elle est fondée sur des travaux de recherche prenant en compte l'expérience des homologations nationales acquise dans le pays.
