

**Conseil économique et social**

Distr. générale
9 décembre 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

Soixante-seizième session

Genève, 17-21 février 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 semblables aux 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.

GE.13-26261 (F) 100114 100114



* 1 3 2 6 2 6 1 *

Merci de recycler



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

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 3.7.5, supprimer.

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.**».

Paragraphe 3.6.1, modifier comme suit:

«... Les contraintes admissibles dans le cas du calcul théorique doivent répondre aux dispositions du paragraphe **3.6.4** de la norme ISO 7641/1:2012.

...

Les contraintes admissibles en fonction des masses nominales pour les remorques ayant une masse totale C supérieure à 3,5 t doivent répondre aux dispositions du paragraphe **3.6.4** de la norme ISO 7641/1:2012.».

Paragraphes 3.6.2 et 3.6.3, modifier comme suit:

«... Les contraintes admissibles dans le cas du calcul théorique doivent répondre aux dispositions du paragraphe **3.6.4** de la norme ISO 7641/1:2012.».

II. Justification

1. Dans la présente proposition, le fait que la classe C soit 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, ce type est construit et soumis à des essais en vue d'avoir un jeu plus faible que les autres types d'attelages.

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 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.

3. 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.
4. 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.

5. 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.

6. La valeur statique spécifiée actuellement ($0,25 \times D$) 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.

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

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.

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

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.

7. La nouvelle version de la norme ISO 7641/1 n'apporte aucune modification aux prescriptions concernant les timons tel qu'indiqué aux paragraphes 3.6.1 à 3.6.3 de l'annexe 6 du Règlement n° 55 (série 01 d'amendements).

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.