

**Conseil économique et social**

Distr. générale
6 juillet 2015
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****Quatre-vingtième session**

Genève, 15-18 septembre 2015

Point 4 de l'ordre du jour provisoire

Règlement n° 55 (Attelages mécaniques)**Proposition de complément [5] à la série 01
d'amendements au Règlement n° 55
(Attelages mécaniques)****Communication du Président du groupe de travail
informel du Règlement n° 55***

Le texte ci-après, établi par le groupe de travail informel du Règlement n° 55, vise à modifier la définition de la classe S. Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement sont indiquées en caractères gras pour les ajouts et en caractères biffés pour les passages supprimés.

* 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 élabore, harmonise et actualise les Règlements, afin d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.



I. Proposition

Paragraphe 2.5, modifier comme suit :

« 2.5 les dispositifs et les pièces mécaniques d'attelage divers non normalisés ne sont pas conformes aux dimensions et aux valeurs normalisées prescrites dans le présent Règlement et ne peuvent être raccordés à des dispositifs et pièces d'attelage normalisés. ~~Ils comprennent par exemple des~~ **Il s'agit de** dispositifs ne correspondant à aucune des classes A à L, et T **ou W** définies au paragraphe 2.6 ci-dessous, ~~tels que les dispositifs et qui sont~~ conçus pour des utilisations spéciales ou des véhicules lourds, ou ~~les de~~ dispositifs divers conformes à des normes nationales existantes. ».

Paragraphe 2.6.12, modifier comme suit :

« 2.6.12 Classe S Dispositifs et pièces non conformes à l'une quelconque des classes A à L, ~~ou T ou W~~ ~~ci-dessus~~, utilisés ~~par exemple~~ pour des véhicules très lourds ou spéciaux, ou utilisés seulement dans certains pays et répandant uniquement aux législations nationales de ces pays. ».

II. Justification

1. Au moment de la rédaction du texte original du Règlement, il existait un large éventail d'attelages différents. Souvent, l'utilisation d'un type donné se limitait à une région particulière, et les mesures d'harmonisation étaient rares. L'un des objectifs du Règlement étant d'harmoniser les attelages, un nombre limité de types y figuraient. Afin de résoudre la question du passage des normes nationales au Règlement ONU, on a introduit la classe S. L'idée était que les attelages homologués conformément aux normes nationales disparaîtraient au fil des ans. Cependant, la définition actuelle laisse une certaine marge d'interprétation en raison de l'emploi de l'expression « par exemple » et, de ce fait, la classe S est utilisée à mauvais escient pour l'homologation de toutes sortes d'attelages de conception nouvelle.

2. Il en découle que les Parties contractantes qui appliquent le Règlement ne savent pas à quel niveau de sécurité s'attendre en présence d'un attelage de la classe S, bien qu'elles soient obligées d'autoriser leur utilisation sur leurs routes publiques. Il n'est pas certain qu'elles approuveraient les essais et la procédure d'homologation appliqués à ces attelages. Le service technique doit se référer aux prescriptions et aux essais correspondant au dispositif ou aux pièces normalisés ou non normalisés les plus proches (par. 4.8). Or, les autorités d'homologation et les services techniques ne partagent pas nécessairement le même avis, ce qui crée de l'incertitude. En outre, les utilisateurs d'attelages de la classe S ne savent pas selon quels critères la sécurité de leur attelage a été évaluée. Enfin, les fabricants s'interrogent sur les prescriptions à respecter.

3. L'un des objectifs des Règlements ONU est d'apporter des éclaircissements sur le niveau de sécurité requis, les prescriptions et les essais. Cet objectif n'a pas été rempli pour les attelages de la classe S. En ce qui concerne les anciens types nationaux d'attelage, déjà utilisés depuis longtemps à l'échelon régional avec un niveau de sécurité avéré, cela n'a pas causé d'inconvénient inacceptable, en particulier parce que ces attelages « nationaux » ne sont généralement pas destinés à l'exportation. Néanmoins, la classe S ne devrait pas servir à l'homologation d'attelages de conception entièrement nouvelle.

4. La présente proposition vise à conserver l'intention originale de la classe S et à exclure toute utilisation abusive. Cela étant, une autre solution pourrait être de supprimer totalement la classe S, puisque l'on peut supposer que tous les attelages

nationaux normalisés obtiendront une homologation en vertu du Règlement n° 55 si le besoin s'en fait sentir. Le Règlement et la classe S existent depuis environ treize ans. De nouveaux types d'attelages peuvent être ajoutés au Règlement lorsqu'il existe un marché pour de tels dispositifs.
