



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

**Forum mondial de l'harmonisation des Règlements
concernant les véhicules**

Groupe de travail des dispositions générales de sécurité

127^e session

Genève, 15-19 avril 2024

Point 9 de l'ordre du jour provisoire

Règlement ONU n° 147 (Pièces mécaniques d'attelage (véhicules agricoles))**Proposition de complément 1 à la série originale
d'amendements au Règlement ONU n° 147 (Pièces
mécaniques d'attelage (véhicules agricoles))****Communication de l'expert du Royaume-Uni
de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord***

Le texte ci-après, soumis par l'expert du Royaume-Uni, tend à modifier le Règlement ONU n° 147. L'amendement proposé vise à éliminer la possibilité que les autorités d'homologation n'appliquent pas toutes les mêmes prescriptions techniques lorsque des pièces mécaniques d'attelage pour tracteurs agricoles dont la vitesse maximale est supérieure à 60 km/h sont soumises à des essais d'homologation de type. Il permettrait d'harmoniser les prescriptions d'homologation avec celles de l'Union européenne, qui sont reconnues comme correctes sur le plan de la conception et applicables en toute sécurité à toutes les vitesses. Pour ce faire, il est proposé de supprimer la disposition de l'annexe 6 qui impose le recours à des prescriptions techniques différentes pour les pièces mécaniques d'attelage utilisées sur les tracteurs agricoles dont la vitesse maximale est supérieure à 60 km/h. Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement figurent en caractères biffés pour les suppressions.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2024 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2024 (A/78/6 (Sect. 20), tableau 20.5), 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

Paragraphe 1.1 de l'annexe 6, lire :

- « 1.1 Des échantillons de dispositif d'attelage doivent être soumis à des essais de résistance et à des essais fonctionnels. Sur les dispositifs d'attelage, la résistance est vérifiée par un essai dynamique. La résistance de l'attelage mécanique doit être éprouvée par application d'une force de traction alternative sur un banc d'essai. Si la conception de l'attelage mécanique (par exemple, jeu excessif ou crochet de remorquage) est telle qu'il est impossible de réaliser l'essai avec une force alternative, on peut également appliquer une charge d'essai croissante dans la direction de traction ou de pression, la valeur la plus élevée étant retenue. Le cas échéant, des essais statiques pourront en outre être nécessaires. En lieu et place de l'essai dynamique, les attelages mécaniques des classes i, q et r destinés à être montés sur des véhicules agricoles dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h peuvent être éprouvés conformément au paragraphe 3.3.3.2 de la présente annexe (essai statique). ~~Les attelages mécaniques de toutes les classes destinés à être montés sur des véhicules agricoles dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 60 km/h doivent être essayés conformément à l'annexe 6 du Règlement ONU n° 55, série 01 d'amendements.~~ En outre, l'autorité d'homologation de type ou le service technique peut décider de ne pas procéder à un essai dynamique ou statique si la pièce est de conception simple et se prête à un contrôle théorique, notamment dans le cas des dispositifs et pièces des classes d, e, f, i et j et des dispositifs et pièces similaires de la classe s. Des contrôles théoriques peuvent également être effectués pour déterminer les conditions correspondant aux cas les plus défavorables. Par principe, les contrôles théoriques doivent garantir la même qualité de résultat que les essais dynamiques ou statiques. En cas de doute, ce sont les résultats des essais pratiques qui seront déterminants. ».

II. Justification

1. Le Règlement ONU n° 147 est entré en vigueur le 2 janvier 2019. En raison du seuil de vitesse de 60 km/h y figurant, les autorités d'homologation de type risquent de ne pas toutes appliquer les mêmes prescriptions lors de l'homologation d'attelages de tracteurs de la classe T1b dont la vitesse maximale est supérieure à 60 km/h.
2. En application du paragraphe 1.1 de l'annexe 6 du Règlement ONU n° 147, les véhicules agricoles dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 60 km/h doivent actuellement être éprouvés conformément à l'annexe 6 du Règlement ONU n° 55 tel que modifié par la série 01 d'amendements. Toutefois, la majorité des attelages correspondants ne sont ni répertoriés ni décrits dans le Règlement ONU n° 55. Les autorités d'homologation de type doivent donc considérer qu'ils appartiennent à la classe S et les soumettre à l'essai équivalent le plus proche. Cela signifie que des attelages destinés à être commercialisés peuvent être soumis à différentes prescriptions.
3. Certains essais du Règlement ONU n° 55 tel que modifié par la série 01 d'amendements exigent d'appliquer des forces asynchrones ou alternées, ou les deux, tandis que les essais du Règlement ONU n° 147 reposent sur des forces synchrones, ou des forces appliquées de façon croissante dans la direction de traction. La plupart des types d'attelage figurant dans le Règlement ONU n° 147 ne se prêtent pas à la méthode d'essai du Règlement ONU n° 55 tel que modifié par la série 01 d'amendements en raison de la quantité de jeu autorisée, ce qui rend les essais très difficiles.
4. La classe G du Règlement ONU n° 147 (crochet d'attelage) illustre bien le problème car sa conception fait que l'anneau de timon sera mobile lors de l'essai. Selon le paragraphe 1.1 de l'annexe 6 du Règlement ONU n° 147, si la conception de l'attelage mécanique (par exemple, jeu excessif ou crochet de remorquage) est telle qu'il est impossible de réaliser l'essai avec une force alternative, on peut également appliquer une charge d'essai

croissante dans la direction de traction ou de pression, la valeur la plus élevée étant retenue. Cette disposition ne figure pas dans le Règlement ONU n° 55 tel que modifié par la série 01 d'amendements, ce qui empêche de soumettre les attelages à crochet du Règlement ONU n° 147 à des essais.

5. Le Règlement ONU n° 147 comporte toutes les prescriptions de conception et d'essai correspondant au vaste éventail de pièces mécaniques d'attelage utilisées sur les véhicules agricoles. Il reprend également les prescriptions en matière de conception technique et d'essais d'autres réglementations, par exemple celles de l'annexe XXXIV du Règlement délégué (UE) 2015/208 de la Commission européenne, lequel est appliqué aux tracteurs de catégorie T1b dans toute l'Union européenne pour l'homologation de type de l'ensemble du véhicule sans que la vitesse maximale soit limitée à 60 km/h.
