



# ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

matériel de transport

Question écrite n° 7763

## Texte de la question

M. Jacques Péliissard attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur la portée de la directive européenne 94 20 CE relative à la mise en place de nouvelles normes de modèles d'attelage mécanique. Cette directive est problématique pour les PME françaises du secteur, entreprises dont la dimension relativement modeste ne leur permet pas de posséder les mêmes possibilités financières d'adaptation aux nouvelles contraintes en la matière que les groupes étrangers, au capital beaucoup plus important. Aussi, alors que le Gouvernement avait fait part le 20 octobre dernier, en réponse à la question écrite n° 2265 du 18 août 1997, de son accord pour reporter d'un an, c'est-à-dire au 1er janvier 1999, l'application de la directive précitée, les entreprises françaises ont aujourd'hui d'autres motifs de graves inquiétudes quant à son champ d'application. En effet, il serait envisagé par les pouvoirs publics d'exiger l'homologation à ces nouvelles normes de tous les attelages, y compris pour les véhicules d'occasion. Plus de 400 modèles seraient ainsi concernés. Les PME hexagonales ne disposeraient dès lors ni du temps ni des ressources suffisantes pour réaliser la mise aux normes. Cette situation serait d'autant plus pénalisante pour elles que les autres pays membres de l'Union européenne ont certes conservé la date d'application au 1er janvier 1998, mais pour les seuls véhicules neufs. En outre, dans une telle hypothèse, les attelages devront être homologués au regard de ces nouvelles contraintes alors que les véhicules les tractant ne seraient pas eux-mêmes à la norme 92 53 pourtant élaborée parallèlement à la directive 94 20. Enfin, une telle décision, autant dangereuse au regard des capacités financières des entreprises françaises que des exigences légales du calendrier, ne pourrait être respectée dans la pratique compte tenu des lourdeurs du système d'homologation français. Effectivement, les organismes accrédités ne semblent pas à l'heure actuelle véritablement opérationnels pour absorber un tel surcroît de demandes. L'unique procédure exige pour l'entrepreneur de recevoir l'homologation de l'UTAC via le laboratoire national d'essais. Cette procédure est très onéreuse et beaucoup trop longue. Ainsi, à titre d'exemple, une entreprise jurassienne du secteur a déposé une demande d'agrément pour un premier attelage à mettre aux normes au mois de mai 1997 et n'a reçu une réponse qu'au mois de novembre suivant. Dans les principaux pays concurrents, les entreprises peuvent travailler avec des organismes agréés qui proposent des délais de l'ordre de six semaines. L'éventuelle décision d'appliquer la directive européenne 94/20 à l'ensemble des attelages, y compris pour les véhicules d'occasion, ne manquerait donc pas de saturer le système français d'homologation et mettrait gravement en cause la pérennité même des entreprises hexagonales. L'indispensable amélioration de la qualité des attelages mécaniques dont le but est de contribuer efficacement à la sécurité routière est certes une nécessité, mais elle ne doit pas donner lieu à une approche maximaliste en la matière pénalisant les sociétés françaises et donc l'emploi. Il souhaite dès lors que le Gouvernement - qui avait fait part dans sa réponse à la question écrite précitée de son « souci majeur » de préserver l'emploi dans une zone de revitalisation rurale - lui apporte tous apaisements à ce sujet et lui précise clairement ses intentions en matière de définition du champ d'application de la directive européenne 94/20/CE.

## Texte de la réponse

Dans sa question n° 2265 du 18 août 1997, l'honorable parlementaire appelait l'attention sur les délais d'application, qu'il jugeait courts, de la directive 94/20/CE. Le Gouvernement avait en effet transposé dans la législation française, par arrêté du 21 octobre 1996, applicable au 1er janvier 1998, les dispositions de cette directive. Ce délai n'était pas totalement raisonnable. C'est pourquoi le Gouvernement a, par l'arrêté du 5 septembre 1997, décidé de reporter au 1er janvier 1999 l'échéance initialement prévue au 1er janvier 1998. Dans sa question n° 7763 du 15 décembre 1997, l'honorable parlementaire critique maintenant le fond de la décision du 21 octobre 1996. La sécurité du consommateur et l'équité de la concurrence doivent cependant être prises en compte. Il n'est donc pas envisageable de reporter une nouvelle fois l'application de cette réglementation de sécurité.

## Données clés

**Auteur :** [M. Jacques Pélissard](#)

**Circonscription :** Jura (1<sup>re</sup> circonscription) - Rassemblement pour la République

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 7763

**Rubrique :** Industrie

**Ministère interrogé :** équipement et transports

**Ministère attributaire :** équipement et transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 15 décembre 1997, page 4599

**Réponse publiée le :** 2 mars 1998, page 1214