ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

réglementation

Question écrite n° 90827

Texte de la question

M. Philippe Folliot attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, concernant la directive européenne n° 94/20/CE du 30 mai 1994 relative aux dispositifs d'attelage mécanique des véhicules et de leurs remorques ainsi qu'à leur fixation à ces véhicules. Bien que celle-ci homologue les dispositifs d'attelage utilisés pour tracter un véhicule à moteur par un camping-car, elle est parfois interprétée comme une restriction à l'usage de ces cadres à tracter, au profit des remorques porte-voitures. Néanmoins, les cadres à tracter apparaissent comme étant des moyens tout aussi sécurisés pour transporter une voiture derrière un camping-car. Ainsi, il souhaiterait connaître sa position à ce sujet.

Texte de la réponse

La directive européenne no 94/20/CE du 30 mai 1994 relative aux dispositifs d'attelage mécanique des véhicules et de leurs remorques ainsi qu'à leur fixation à ces véhicules a été transposée par l'arrêté du 26 mars 1999 modifié. Cet arrêté a, dans un premier temps, imposé les prescriptions de la directive uniquement aux véhicules de moins de 3,5 tonnes (les véhicules légers) et depuis le 29 avril 2009, étendu son champ d'application aux véhicules de plus de 3,5 tonnes (les poids-lourds). L'application de cette directive est induite par la directive 2007/46/CE du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules. S'agissant d'une directive-cadre, cette dernière a pour objet d'harmoniser les référentiels d'homologation des véhicules au sein des États membres de l'Union européenne. Ainsi, les dispositions communautaires, applicables aux véhicules en circulation résultant de la directive 2007/46/CE, définissent trois catégories internationales de véhicules : – catégorie M : véhicules à moteur de transport de personnes ; – catégorie N : véhicules à moteur de transport de marchandises ; – catégorie O : remorques. Chaque catégorie de véhicules doit répondre à un ensemble de directives techniques particulières traitant de la sécurité de construction, de la sécurité fonctionnelle ou des émissions. La directive 94/20/CE est l'une de ces directives particulières. Elle définit l'homologation d'un dispositif d'attelage, et son installation sur les véhicules. Cette classification communautaire est d'application obligatoire et ces définitions sont reprises au niveau national à l'article R. 311-1 du code de la route qui liste l'ensemble des catégories de véhicules en situation légale sur la route. Pour tracter un véhicule à moteur, en l'occurrence une voiture particulière (catégorie internationale M1) à l'aide d'un camping-car (également de catégorie internationale M1), il est fait usage d'un appareillage dénommé « cadre à tracter » qui soulève des problèmes réglementaires et techniques. En France, cette configuration n'est pas permise par le code de la route, en dehors du cas particulier du dépannage. En effet, l'article R. 311-1 précise que la constitution d'un ensemble routier est expressément définie comme l'attelage d'un véhicule à moteur (catégorie M ou N) et d'une remorque (catégorie O), une remorque étant notamment caractérisée par un dispositif de freinage compatible avec la catégorie du véhicule à moteur destiné à la tracter et cela quel qu'il soit. L'efficacité de freinage de la remorque fait l'objet d'un essai réglementaire selon des dispositions européennes harmonisées. Les dispositifs d'attelage utilisés pour tracter un véhicule à moteur par un camping-car, bien que

pouvant être homologués selon la directive 94/20/CE précitée, sont détournés de leur fonction normale pour être adaptés à l'avant d'un véhicule à moteur. L'entité technique est conforme aux dispositions réglementaires communautaires mais pas son installation sur le véhicule remorqué (qui rappelons-le est un véhicule à moteur) qui doit être modifié pour accueillir le cadre à tracter. Ces modifications portent notamment sur l'ajout de points d'ancrage à l'avant et, pour les systèmes équipés d'un système de freinage, par la pose d'un câble ou d'une tringlerie qui actionne le freinage du véhicule à moteur remorqué. Les problèmes techniques et de sécurité résident notamment sur la résistance des ancrages et la validation du freinage, ainsi que sur la signalisation du véhicule remorqué qui est celle d'un véhicule à moteur, et non pas celle d'une remorque. Par ailleurs, lorsque le véhicule à moteur remorqué est dételé, il est nécessaire de démonter le cadre à tracter. Ces opérations de montage et démontage qui ne sont pas réalisées par un professionnel alors qu'elles peuvent intervenir sur le système de freinage, sont potentiellement un problème de sécurité. Il convient également de prendre en compte que cet assemblage non conforme conduirait en cas d'accident, dû par exemple à un décrochement, à déclarer au vu du certificat d'immatriculation que le véhicule remorqué est en fait une voiture (sans chauffeur), ce qui pourrait amener l'assureur à revoir les conditions de prise en charge des dommages occasionnés. En conclusion, en dehors des opérations spécifiques de dépannage, le seul moyen légal et sécurisé de transporter une voiture derrière un camping-car est de poser celle-ci sur une remorque porte-voiture.

Données clés

Auteur : M. Philippe Folliot
Circonscription : Tarn (1re circonscription) - Union des démocrates et indépendants
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 90827
Rubrique : Sécurité routière
Ministère interrogé : Transports, mer et pêche
Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clée(s)

Question publiée au JO le : 3 novembre 2015, page 8068
Réponse publiée au JO le : 9 février 2016, page 1355