



15ème législature

Question N° : 4082	De Mme Annaïg Le Meur (La République en Marche - Finistère)	Question écrite
Ministère interrogé > Transition écologique et solidaire		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports routiers	Tête d'analyse >Homologation cadres à tracter	Analyse > Homologation cadres à tracter.
Question publiée au JO le : 19/12/2017 Réponse publiée au JO le : 22/05/2018 page : 4335 Date de changement d'attribution : 26/12/2017 Date de renouvellement : 27/03/2018		

Texte de la question

Mme Annaïg Le Meur attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, sur l'arrêté du 26 mars 1999 relatif aux dispositifs d'attelage mécanique des véhicules à moteur et de leurs remorques transposant 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. En France, 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 destinée à cet usage. La non reconnaissance juridique des cadres à tracter met dans l'illégalité leurs utilisateurs français alors que ces cadres à tracter sont pourtant autorisés dans plusieurs pays membres de l'Union européenne. Cette interprétation différente par les autorités françaises crée des inégalités et des incompréhensions entre les citoyens européens de différentes nationalités. Ces inégalités quant à l'usage d'un mécanisme d'attelage mécanique garantissant le freinage du véhicule tracté, apparaissent difficilement explicables aux usagers français. Aussi, elle lui demande de bien vouloir œuvrer à l'homologation des cadres à tracter afin de rendre leur usage légal par les camping-caristes français.

Texte de la réponse

La directive 2007/46/CE du 5 septembre 2007 établit 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 cette 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. Au sens de la législation européenne, une remorque est un véhicule non automoteur sur roues, conçu et construit pour être tracté par un véhicule à moteur. Cette définition est reprise depuis de nombreuses années dans le code de la route. 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. 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. Le dispositif « cadre à tracter » a pour effet de transformer un véhicule à moteur en

un véhicule remorqué. Dans ces conditions il devrait répondre à l'ensemble des dispositions applicables aux remorques. Or certaines ne sont pas respectées, notamment concernant les dispositifs d'éclairage, de signalisation, et de freinage : - éclairage et signalisation : les remorques doivent être équipées de deux catadioptres arrière, triangulaires, interdits sur les véhicules à moteur ; - freinage d'un véhicule remorqué de catégorie O2 (véhicules de la catégorie O ayant une masse maximale supérieure à 0,75 tonne, mais n'excédant pas 3,5 tonnes) : une remorque est 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'essais réglementaires selon des dispositions européennes harmonisées qui sont différentes de celles appliquées à un véhicule à moteur. En France, cette configuration du véhicule automoteur tracté 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). Les dispositifs d'attelage utilisés pour qu'un camping-car puisse tracter un véhicule à moteur, bien que pouvant être homologués selon la directive 94/20/CE relative aux dispositifs d'attelage mécanique des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi qu'à leur fixation à ces véhicules, 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. 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. En conclusion, en dehors des opérations spécifiques de dépannage, le seul moyen légal et sécurisé de transporter une voiture derrière un camping-car est une remorque porte-voiture. L'introduction dans l'article R. 311-1 du code de la route d'une nouvelle catégorie « véhicule à moteur, conçu et construit pour le transport de personnes ayant au moins 4 roues ainsi qu'un poids maximum de 2 tonnes, spécialement aménagé par un dispositif mécanique homologué permettant d'être tracté par un véhicule à moteur » pour introduire une catégorie de véhicule automoteur tracté ne semble pas envisageable au regard des éléments susvisés. Le dispositif permettant de le tracter devrait être installé à demeure sur le véhicule, ce qui n'est pas le cas dans le cadre de l'utilisation du cadre à tracter. L'introduction de cette nouvelle catégorie ne résoudrait pas le problème. De plus, il faudrait que le véhicule réponde aux dispositions techniques des deux catégories véhicule automoteur et véhicule tracté sans avoir à être modifié, ce qui n'est pas le cas lors de l'utilisation de cadres à tracter.