

DOSSIER FEMA

DEUX-ROUES MOTORISES ET REMORQUES : LA SITUATION EN EUROPE

UN DOSSIER EUROPEEN

L'usage des remorques pour deux-roues motorisés, s'il représente une faible part du trafic total, n'en est pas moins une pratique répandue, et ce à travers toute l'Europe. Une grande variété de modèles est disponible, répondant à des besoins variés allant du transport courte distance avec cyclomoteur au touring sur plusieurs milliers de kilomètres. Dans tous les cas, l'ajout d'une remorque à un deux-roues motorisé permet une plus grande flexibilité d'utilisation, en augmentant la capacité de transport sur de longues distances.

Bien qu'utilisées dans toutes les régions d'Europe quel que soit le climat, l'infrastructure ou les habitudes locales, les remorques pour deux-roues motorisés sont soumises à des législations différentes selon les pays pour ce qui est de la circulation et de l'homologation. Légales dans certains pays, les remorques sont *persona non grata* dans d'autres.

Au niveau de l'Union Européenne, des réglementations existent, mais sans édicter de règles impératives recouvrant tous les domaines. Cette situation disparate s'est récemment aggravée, avec une décision de la Cour de Justice des Communautés Européennes (CJCE) donnant raison à l'Italie qui a choisi d'interdire l'immatriculation des remorques pour des raisons de sécurité. D'autres problèmes apparaissent, comme des difficultés d'homologation en Suède, qui pourraient se propager aux pays voisins.

Une analyse des textes et des pratiques en vigueur s'impose pour mieux comprendre la situation et les possibles retombées pour les motards européens.

1. LE CAS GENERAL : REMORQUES OUI, MAIS

1.1. Règlements européens en matière d'homologation

L'homologation des remorques pour deux-roues motorisés (ci-après désignées simplement « remorques ») et des systèmes d'attache liés est régie partiellement par deux directives européennes de 1993 (93/93/CE) et 1997 (97/24/CE). Ces deux directives indiquent les règles à respecter pour l'homologation des matériels par les autorités compétentes, passage obligé pour immatriculer un véhicule.

La directive 93/93/CE (les références sont données en annexe) toujours en vigueur indique dans ses considérants que « *les prescriptions de la présente directive ne peuvent pas avoir pour effet d'obliger à modifier leurs réglementations les États membres qui ne permettent pas sur leur territoire que des véhicules à moteur à deux roues tirent une remorque* ». En conséquence, les règles sur les remorques données dans la directive ne s'appliquent que si les remorques sont légales dans l'Etat membre ; celui-ci peut toujours décider de les interdire. Il n'y a donc pas d'harmonisation européenne en matière d'utilisation des remorques.

1.2. Libre circulation des marchandises et exceptions

En annexe se trouve une liste assez complète des situations pays par pays ; on voit que l'Italie reste une exception en étant le seul pays d'Europe des 15 à toujours interdire les remorques.

Les traités européens, sur le papier et dans la pratique, sont tout à fait clairs sur la question de la libre circulation des marchandises : tout article légalement mis sur le marché dans un pays

membre doit pouvoir être vendu librement dans tous les autres. Des exceptions sont possibles, si un Etat membre justifie devant la Cour de Justice que le produit présente une menace grave et immédiate à la santé publique, la sécurité publique ou l'ordre public. Si ces exceptions sont régulièrement invoquées par les Etats membres, elles n'emportent que très rarement la décision de la Cour, qui est très sévère en la matière.

Dans le cas de l'Italie c'est en soulevant une de ces exceptions – sécurité publique – que le gouvernement a obtenu gain de cause. Nous aborderons les détails de cette affaire et ses conséquences un peu plus loin.

1.3. Circulation des véhicules en Europe

Il faut bien noter que les restrictions à l'utilisation de remorques ne s'appliquent qu'aux véhicules immatriculés dans le pays concerné, pas aux véhicules légalement immatriculés à l'étranger circulant en voyage ou en transit. Bien que la Convention de Vienne sur la circulation des véhicules à moteur permette à un Etat de refuser l'entrée d'un type de véhicule si celui-ci est illégal sur son territoire, aucun pays européen ne s'est engagé dans cette voie ni n'envisage de le faire.

Tout comme un automobiliste britannique n'est pas tenu d'acheter un gilet fluorescent pour circuler en France, ou un motard allemand peut rouler dans l'Hexagone avec sa moto de 120 chevaux, une moto avec remorque immatriculée au Danemark peut circuler en Italie en toute légalité.

2. LE CONFLIT SUEDOIS ET LE ROLE DES CONSTRUCTEURS

Des motards suédois, à travers l'association nationale SMC, membre de la FEMA, ont signalé avoir rencontré des difficultés d'un genre nouveau alors qu'ils tentaient de faire homologuer leurs attelages. L'agence d'homologation n'avait jamais causé de problème auparavant, notamment avec l'application depuis 1999 de la directive 97/24/CE, mais exige depuis le avril 2009 un certificat du constructeur du deux-roues motorisé indiquant le poids maximum tractable.

L'agence d'homologation se base sur la Directive européenne 93/93/CE de 1993 régissant l'homologation des remorques. Celle-ci spécifie au point 3.2.4 que « *les véhicules à moteur à deux, trois ou quatre roues peuvent être autorisés à remorquer une masse déclarée par le constructeur qui ne doit pas dépasser 50 % de la masse à vide du véhicule.* »

Donc, seuls le constructeur est habilité à indiquer le poids maximum tractable par un deux-roues motorisé. Sans cette information, l'agence d'homologation refuse de valider l'installation d'attelages.

Or, les informations obtenues par la FEMA montrent qu'aucun constructeur ne souhaite communiquer ces données. Les manuels techniques indiquent généralement que le véhicule n'est pas conçu pour tracter une remorque, et que l'installation d'un attelage est déconseillée.

Bien que seule la Suède semble être touchée, une extension du phénomène à d'autres pays n'est pas à exclure. Aucun règlement n'oblige les constructeurs à livrer les données du poids maximum tractable, ni à construire des deux-roues motorisés conçus pour tirer une remorque. Les constructeurs sont-ils frileux, peu désireux de subir les retombées juridiques d'accidents impliquant des remorques ? Ou ne souhaitent-ils pas donner le feu vert à l'ajout d'équipements dont les conséquences sur la sécurité n'ont pas été complètement étudiées ? Dans tous les cas, la résolution de la situation ne peut venir que du camp des constructeurs.

3. INTERDICTION ITALIENNE, INQUIETUDES EUROPEENNES

Face à l'interdiction des remorques en Italie, un citoyen italien a déposé en 2005 une plainte auprès de la Commission Européenne, avec l'appui de l'association nationale Coordinamento Motociclisti (CM), membre de la FEMA. La Commission européenne s'est saisie du dossier, invoquant la libre circulation des marchandises déjà évoquée plus haut, et après avoir contacté la FEMA pour obtenir des informations, a attaqué la législation italienne devant la Cour de Justice Européenne.

Devant la Cour, l'Italie a invoqué l'exception de sécurité publique ; qui selon elle justifie l'interdiction pure et simple, mesure présentée comme nécessaire, appropriée et proportionnée. Argumentation périlleuse et rarement couronnée de succès, car il importe à l'Etat de prouver que le produit concerné porterait gravement atteinte à l'ordre public, la santé publique ou la sécurité publique ; alors qu'il est déjà disponible dans un ou plusieurs autres pays européens où aucun problème n'est signalé.

Dans son verdict rendu en février 2009, la Cour de Justice a donné raison à l'Italie. La Cour a jugé que l'interdiction des remorques était justifiée au regard des impératifs de la sécurité routière. Elle a aussi indiqué que si un Etat membre devait prouver que ses mesures restrictives étaient à la fois appropriées et nécessaires, la charge de la preuve n'allait pas jusqu'à obliger l'Etat à prouver qu'aucune autre mesure imaginable n'aurait pu atteindre ce même objectif. En d'autres termes, même si l'Etat n'applique pas la meilleure solution, il suffit que celle qu'il applique soit suffisante. D'autres mesures auraient pu atteindre les buts indiqués, mais les Etats membres ont le droit de viser un objectif tel que la sécurité routière *« par l'introduction des règles générales et simples facilement comprises et appliquées par les conducteurs ainsi qu'aisément gérées et contrôlées par les autorités compétentes. »*

Si la déception chez les motards italiens amateurs de remorques est évidente, les effets potentiels de cette jurisprudence sont importants. En effet, la Cour de Justice – dont les décisions, il faut le rappeler, s'appliquent directement aux Etats membres et surpassent les juridictions nationales – vient de consacrer les exigences de la sécurité routière comme un besoin supérieur à la libre circulation en Europe ; et justifie l'interdiction pure et simple comme un moyen légitime et proportionné d'atteindre les objectifs de la sécurité routière. Et ce, sans véritables preuves que la pratique visée représente un risque pour les usagers de la route.

Alors, demain l'interdiction des motos dans un pays d'Europe au nom de la sécurité ? Pas encore, notamment au regard du principe de proportionnalité. Mais il est envisageable de voir de plus en plus de pratiques restrictives légitimées, au nom de l'exigence impérieuse de préservation de la sécurité routière.

Néanmoins, un retournement de situation est toujours possible. Un des arguments de l'Italie était que l'absence de certification de la part des constructeurs concernant l'usage des remorques et le poids maximum tractable créait un flou juridique concernant l'homologation, et qu'en conséquence, il était impossible de certifier que l'utilisation de remorques pouvait se faire en toute sécurité. Dès lors, une initiative des constructeurs visant à clarifier la situation en fournissant les données requises pourrait amener à une ré-évaluation de la situation par le législateur italien d'une part, et la Cour de Justice d'autre part.

4. LE TRAVAIL DE LA FEMA ET LE NOUVEAU REGLEMENT-CADRE EUROPEEN SUR L'HOMOLOGATION DES DEUX-ROUES

La FEMA travaille depuis fin 2008 sur le projet de la Commission Européenne visant à mettre au point un nouveau règlement-cadre sur l'homologation des deux-roues motorisés. Avec ce texte unique, l'exécutif européen souhaite simplifier la législation en remplaçant les règles existantes, qui forment une véritable jungle législative composée de 20 directives et plus de 100 amendements, certains d'entre eux vieux de plus de 35 ans.

Le projet de règlement reprend pour l'essentiel les éléments existants, mais pourrait inclure de nouvelles exigences, notamment en termes d'émissions polluantes et de sécurité. On retrouve notamment la question de l'ABS obligatoire, la levée de la limite de puissance à 100 chevaux dans certains Etats, et de nouvelles règles anti-modification.

Rien n'est figé pour l'instant, et la FEMA participe activement aux discussions avec la Commission européenne et les autres acteurs du dossier, afin de faire valoir le point de vue des usagers de deux-roues motorisés. Dans ce cadre, la FEMA souhaite aborder la question de l'homologation des remorques pour deux-roues, afin d'obtenir un engagement clair de la Commission en faveur de la libre circulation des marchandises ; engagement qui pourrait trouver sa place dans le nouveau règlement-cadre afin de mettre fin aux inégalités qui touchent les usagers des différents pays membres de l'Union européenne.

REFERENCES

Directive 97/24/CE relative à certains éléments ou caractéristiques des véhicules à moteur à deux ou trois roues:

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31997L0024:EN:HTML>

Directive 93/93/CEE relative aux masses et dimensions des véhicules à moteur à deux ou trois roues :

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31993L0093:EN:HTML>

Affaire C-110/05 Commission contre République italienne, sur la question de l'interdiction des remorques aux deux-roues motorisés :

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:62005J0110:FR:HTML>

ANNEXE: Remorques pour deux-roues motorisés, la situation en Europe pays par pays

Pays	Remorques autorisées	Comments
Autriche	OUI	Les règles sont identiques à celles régissant les remorques pour voitures (largeur, poids, plaque d'immatriculation, assurance, etc.)
Belgique	OUI/NON	Les motos peuvent tracter une remorque, mais pas les side-cars.
République Tchèque	OUI	Les motos peuvent tracter une remorque tant que celle-ci respecte les normes techniques en vigueur (même législation que pour les voitures)
Danemark	OUI/NON	Les remorques sont autorisées depuis 1998, seuls les modèles à une roue sont interdits.
Finlande	OUI	Les remorques à un seul essieu sont autorisées, la limite du poids tractable est égale à 50% du poids de la moto. La vitesse est limitée à 80km/h si la remorque est équipée d'amortisseurs, 60km/h dans le cas contraire.
France	OUI	
Allemagne	OUI	Les remorques sont autorisées mais la vitesse est limitée à 60km/h, ce qui limite dans les faits l'accès aux voies rapides pour des raisons évidentes de sécurité.
Grèce	N.D.	
Irlande	NON	En l'absence de législation spécifique, le flou juridique a prévalu jusqu'en 2009. Une nouvelle législation interdit spécifiquement les remorques.
Italie	NON	Interdiction basée sur l'absence de législation spécifique. Une décision de la Cour de Justice des Communautés Européennes (CJCE) a donné raison à l'Etat italien, qui a basé son argumentation sur des impératifs de sécurité.
Luxembourg	OUI	Poids limité à 150kg, vitesse limitée à 90km/h sur autoroute et 75km/h sur routes de campagne (mêmes limites que pour les voitures)
Pays-Bas	OUI	Vitesse limitée à 80km/h (même limite que pour les voitures)
Norvège	OUI	Remorques autorisées depuis 1999
Portugal	N.D.	
Suède	OUI	Remorques autorisées mais des problèmes d'homologation sont apparus en 2009 (voir document)



Espagne	N.D.	
Suisse	OUI	Vitesse limitée à 80km/h
Royaume-Uni	OUI	Remorques autorisées depuis 1984 pour les motos de plus de 125cc. Les remorques doivent être conformes à la réglementation en vigueur.

CONTACTS

Pour plus d'informations, contacter :

FEMA - Federation of European Motorcyclists' Associations

Rue des Champs 62
1040 Bruxelles, Belgique
Tel +32 2 7369047
Fax +32 2 7369401
info@fema-online.eu
www.fema-online.eu

Pour des témoignages d'utilisateurs concernés :

Maria NORDQVIST
Secrétaire International
Sveriges MotorCyklister – SMC
Forskargatan 3, 781 70 Boriänge, Suède
Tel +46 243 669 79
Portable +46 70 538 3938
Fax +46 243 822 87
maria.nordqvist@svmc.se
www.svmc.se

Riccardo FORTE
President
Coordinamento Motociclisti – CM
Via C. De Lellis 8, 00151 Rome, Italie
Tel +39 06 58201177
Portable +39 348 8709944
forte@cmfem.IT
www.cmfem.it