

45774. - 31 mars 2009. - **M. Jean Grellier** attire l'attention de **Mme la ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales** sur les conséquences pour les usagers de la route de la tolérance constatée dans notre pays vis-à-vis des pare-chocs agressifs et des boules de tractions non utilisées. En effet, les pare-chocs (de type chasse-buffles) comme les attaches-remorque inutilisées ne sont pas conformes à la norme CEE-R. 42 et constituent une aggravation de la dangerosité pour les usagers de la route, qu'ils soient automobilistes, cyclistes, motards ou piétons. Les dégâts matériels et humains occasionnés lors d'un accident sont beaucoup plus importants lorsque le véhicule est équipé d'un de ces deux systèmes (voire les deux). Aussi il lui demande de bien vouloir prendre rapidement les mesures nécessaires pour interdire le chasse-buffles et la boule de traction non utilisée sur notre territoire, à l'instar de certains de nos voisins européens. - *Question transmise à M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat.*

*Réponse.* - La réglementation technique des véhicules, en particulier celle relative aux pare-buffles et aux attelages, est de compétence communautaire. A la demande de la France et de quelques autres États membres, la question des pare-buffles a été examinée à Bruxelles, dans le cadre des travaux engagés pour mieux protéger les piétons et autres usagers vulnérables de la route en cas de choc par une voiture. La directive 2005/66/CE, qui résulte de ces travaux, fixe les prescriptions techniques applicables aux pare-buffles, afin qu'ils soient conçus de manière à conserver l'efficacité des pare-chocs des véhicules qu'ils équipent. Depuis le 25 mai 2007, les pare-buffles installés sur les véhicules neufs ou vendus séparément doivent être homologués conformément à ces dispositions techniques communautaires. La conformité des équipements vendus doit être attestée par un marquage indélébile apposé sur l'élément et le fabricant doit fournir la liste des véhicules sur lesquels il peut être installé, ainsi que des instructions de montage. Pour ce qui concerne les boules d'attelages, l'arrêté du 26 mars 1999 relatif aux dispositifs d'attelage mécanique des véhicules à moteur et de leurs remorques impose que les dispositifs d'attelages installés sur les véhicules de PTAC inférieur ou égal à 3,5 tonnes, mis en circulation depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1997, soient conformes aux prescriptions techniques de la directive 94/20/CE. Si le code de la route n'impose pas clairement le démontage, après usage, des dispositifs d'attelage installés sur les véhicules, l'article R. 317-23 prévoit néanmoins que « tout véhicule à moteur, toute remorque, à l'exception des véhicules ou matériels agricoles ou de travaux publics, doit être aménagé de manière à réduire autant que possible, en cas de collision, les risques d'accidents corporels, aussi bien pour les occupants du véhicule que pour les autres usagers de la route ». D'un point de vue pratique, un véhicule ne peut être équipé de manière permanente d'un dispositif d'attelage que s'il a été réceptionné avec ce dispositif ou si ce dernier est installé sans former une saillie. Dans le cas contraire, il appartient aux usagers de démonter ce dispositif après usage.