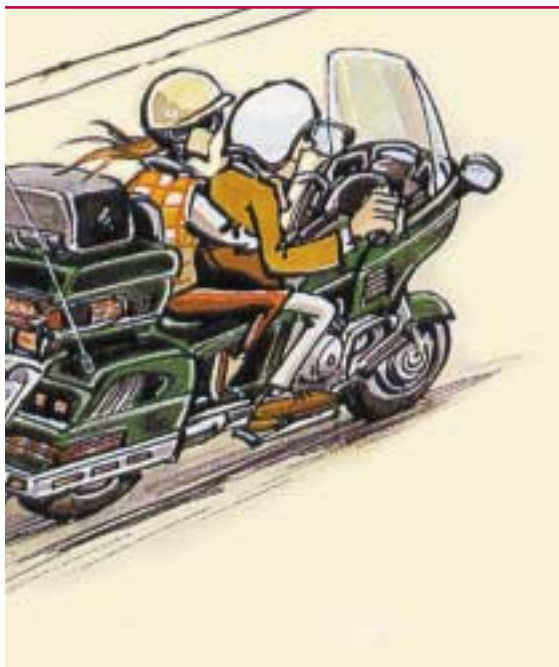


REMORQUE



de gauche à droite et cela se termine en gamelle. Pour une remorque équipée d'un frein avec inertie, les effets et le résultat seront les mêmes. Par contre, avec ma remorque monoroue construite en porte à faux, elle accentue l'adhérence du freinage de la moto. J'ai copié sur un modèle des années soixante dix.

Art R316-5 À l'exception des quatricycles, des véhicules à deux ou trois roues, des véhicules ou matériels agricoles ou de travaux publics : tout véhicule à moteur dont le poids à vide excède 350 kg, dit être muni de dispositifs de marche arrière.

Art R317-8 Toute motocyclette, tout tricycle ou quatricycle à moteur, tout cyclomoteur à trois roues muni d'une carrosserie peut ne porter qu'une plaque d'immatriculation fixée en évidence d'une manière inamovible à l'arrière du véhicule.

Art R431-6 Les conducteurs de cyclomoteurs, des cycles à plus de deux roues, de cycles attelés d'une remorque ou d'un side-car ne doivent jamais rouler de front sur la chaussée.

Remarques perso :

1°) Les cartes grises

BMW série 2 PV, PTC, PTR rien, par contre la plaque du constructeur, les poids sont indiqués dont le PTR avec side-car. Une autre BMW : carrosserie solo, places assises : 3, PTC, PV, PTR : rien. Yamaha attelée : plaque du constructeur non lisible, carrosserie : solo pl. ass. 3, PTC 75 kg, PV, PTR : rien. Une autre BMW de 78 avec side-car rien n'est indiqué. Comment s'y retrouver ?

À ce sujet, j'ai appris que BMW constructeur, a homologué ses motos attelables jusqu'à la série 2, c'est pour cela que le PTR avec side était mentionné, or, à partir de la série 5, BMW ne le fait plus. Coco.

2°) L'assurance

Aucun assureur ne doit refuser de vous assurer, leur réglementation parle de motocyclettes avec ou sans side-car dans le document A4200 pages 7.2.4 instructions techniques.

De plus, dans l'article R311-1 qui me tient à cœur, l'attelage d'un remorque de côté (en anglais side = coté) ne modifie pas le classement de celle-ci.

Les fixations ne doivent pas être soudées mais boulonnées. On ne doit jamais percer le cadre.

Toutes modifications du véhicule tracteur doit repasser aux mines ainsi sur la carte grise on verra par exemple : « Dupont Honda ou EML BMW ».

Le constructeur ne peut être responsable d'une modif apportée par un tiers : il faut pas rêver !

Comme je bricole toujours autant, après la remorque monoroue qui est sur le n°34 du JDM, je viens de finir le montage d'une marche arrière électrique sur ma Royal Star PTR 920 kg.

Il faut en profiter vite ! Tout ce petit bricolage sur les nouvelles motos fera partie du passé. Un simple aperçu, les moteurs suspendus depuis quelques années, cadre en alu total en 2006 et bien entendu les règlements qui changeront.

René Joubin de Vidauban (83). Tél. 04 94 73 13 95. ■



Côté assureur

Adjonction d'une remorque

Professionnel de l'assurance, motard et lecteur assidu du JDM, j'ai lu avec beaucoup d'attention l'article « moto et remorque ».

Les assureurs étant invités à réagir, je prends donc la plume pour vous livrer le fruit de mes réflexions. Je pense que la question que beaucoup se pose est la suivante : un véhicule (qu'il soit auto ou moto), tractant une remorque, est impliqué dans un accident de la circulation... La remorque n'avait pas été déclarée à l'assureur.

Quelle sera la position de cet assureur quant à la prise en charge du sinistre ?

La réponse est à la fois simple et compliquée :

Si aucune clause n'est prévue au contrat sur les caractéristiques des remorques pouvant être attelées ou si la remorque attelée excède les caractéristiques prévues au contrat, **l'adjonction d'une remorque non déclarée constitue une aggravation du risque sanctionnée par la règle proportionnelle** (réduction de la prise en charge à hauteur de la prime payée).

C'est-à-dire que la non assurance ne peut pas être appliquée et que la sanction est la règle proportionnelle, ce qui n'est finalement guère mieux dans l'hypothèse d'un sinistre à conséquences particulièrement graves.

Quelles en sont les conséquences ?

S'il y a **non assurance**, il n'y aura aucune prise en charge de l'assureur.

S'il s'agit d'une **règle proportionnelle**, il y aura une prise en charge partielle si l'assuré est de bonne foi.

Règle applicable

La problématique de l'adjonction d'une remorque fait l'objet d'un contentieux abondant encore récent malgré l'ancienneté des textes. Encore une fois la solution vient de la jurisprudence bien qu'elle soit encore quelque peu divergente sur la sanction à appliquer.

En effet L'art R 211-4 du code des assurances dans sa nouvelle version est issu d'un décret du 26 mars 1993 qui dispose

« les contrats prévus à l'article L 211-1 doivent spécifier les caractéristiques des remorques dont l'adjonction ne constitue pas, au sens des articles L 113-4 et L 113-9 du code des assurances une aggravation du risque couvert par le contrat garantissant ce véhicule ».

Auparavant, la jurisprudence considérait que l'adjonction d'une remorque modifiait l'instrument du risque et constituait un cas de **non assurance**. (cass.Assemblée plénière 13.12.1974).

Depuis 1993 l'assureur ne peut plus opposer une non assurance. Malgré cela, il aura fallu attendre 2004, par une interprétation à contrario de l'art R211-4 pour que la cour de cassation retienne sans ambiguïté que « l'adjonction à un véhicule terrestre à moteur d'une remorque dont les caractéristiques n'entrent pas dans les prévisions de la police constitue une **aggravation** du risque couvert par le contrat garantissant ce véhicule » (cass. civ. 23.03.2004).

On parle donc bien d'**aggravation** du risque et plus de **non assurance**.

Pourquoi faire simple

Ceci est la position de la première chambre civile de la cour de cassation ; la chambre criminelle est beaucoup plus sévère et considère que l'adjonction d'une remorque peut être sanctionnée par la nullité du contrat si l'assuré est de mauvaise foi.

Conclusions

Il est certain qu'à ce jour la sanction n'est plus la non assurance.

Soit il y aura application d'une règle proportionnelle, soit application d'une nullité du contrat selon que l'on se trouve devant la juridiction civile ou pénale. D'une manière ou d'une autre, c'est une sanction qui peut être lourde de conséquences quand on voit ce que coûte aujourd'hui un corporel grave (jusqu'à 5 000 000 €).

Mon conseil

Si je peux me permettre un conseil, il serait le suivant : pour tout attelage, de quelque nature qu'il soit, il convient de le déclarer à son assureur afin qu'il puisse en prendre compte dans le calcul de sa prime et qu'ainsi il n'existe aucune source de litige quant à l'application du contrat.

En présence d'un attelage « maison » donc non homologué, la solution est encore plus simple puisque cet attelage n'est pas autorisé à circuler sur la voie publique, il est donc inassurable.

Éric Heurtebise. E-mail : eric.heurtebise@cegetel.net ■