



# ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

## ceintures de sécurité

Question écrite n° 25490

### Texte de la question

M. Éric Jalton souhaite attirer l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer sur le décret n° 2003-637 du 9 juillet 2003, qui modifie l'article R. 412-1 du code de la route. Ce décret, qui transpose au niveau national la directive 2003/20/CE du Parlement européen et du Conseil datée du 8 avril 2003, a en effet rendu obligatoire le port de la ceinture de sécurité « à tous les véhicules à moteur de catégories M1, M2, M3, et N1, N2 et N3 telles que définies à l'annexe II de la directive 70/156/CEE destinés à circuler sur la route, ayant au moins quatre roues et une vitesse maximale par construction supérieure à 25 kilomètres par heure ». S'il est vrai que cette directive dénote la volonté de l'Union de mener une politique active de prévention routière, il ne fait pas de doute qu'elle ne tient pas compte des réalités régionales, en particulier lorsqu'elle impose aux États membres de mettre en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le 9 mai 2006. En effet, si l'on ne considère que les véhicules de catégories M2 (véhicules affectés au transport de personnes comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises et ayant un poids maximal qui n'excède pas 5 tonnes) et M3 (véhicules affectés au transport de personnes comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises et ayant un poids maximal excédant 5 tonnes), sur les 418 entreprises existant en Guadeloupe, aucune ne possède ce type de dispositif. Par conséquent, l'ensemble des propriétaires guadeloupéens se trouveront dans l'obligation de procéder aux aménagements nécessaires, ou de se débarrasser de leur(s) véhicule(s) actuel(s) afin de s'en procurer de nouveaux répondant à tous les critères énoncés dans la présente directive, y compris ceux qui en sont récemment devenus propriétaires. Or, vous n'êtes pas sans savoir que le coût d'achat d'un tel véhicule est important. Par conséquent, certains propriétaires guadeloupéens ne pourront même pas rentabiliser leur affaire avant de s'engager dans l'achat d'un autre véhicule pour être en conformité avec la réglementation en vigueur. Par ailleurs, la non-application immédiate de l'arrêté ministériel du 26 février 1996 a eu pour effet de favoriser la vente de véhicules de catégories M2 et M3 dotés de strapontins et ce, avec la complicité de l'État puisque ces véhicules ont franchi avec succès les contrôles du service des mines et ont obtenu une homologation en bonne et due forme. D'où le désarroi des membres du syndicat central des transporteurs automobiles professionnels de la Guadeloupe et dépendances qui lui ont exprimé la profonde colère qui les animait, car tous ont aujourd'hui l'impression d'avoir été les victimes d'une vaste escroquerie. Dans cette affaire, en effet, les fabricants auront gagné leur part, l'État aura gagné la sienne et les concessionnaires, eux aussi, peu scrupuleux du sort d'autrui auront gagné la leur. Si l'on n'intervient pas au plus vite, les propriétaires se trouveront dans l'impossibilité de supporter les surcoûts occasionnés par la rénovation ou le renouvellement de leur outil de travail avant l'échéance de 2006. Aussi, il lui demande d'accorder aux transporteurs interurbains de Guadeloupe une exemption temporaire de six ans à partir du 9 mai 2003, afin de leur permettre de préparer ce bouleversement dans de meilleures conditions.

### Texte de la réponse

Le port de la ceinture de sécurité dans les véhicules de transport en commun de personnes, imposé par le décret n° 2003-637 du 7 juillet 2003 modifiant l'article R. 412-1, ne concerne évidemment que les véhicules qui

en sont munis. L'installation des ceintures de sécurité dans les véhicules de transport en commun de personnes a été rendue obligatoire pour ceux mis pour la première fois en circulation à partir du 1er octobre 2001 pour la catégorie M 2 et du 1er octobre 1999 pour la catégorie M 3. Les véhicules mis en circulation antérieurement sans ceintures continuent à être utilisés en l'état sans rétroactivité de la mesure qui serait d'ailleurs techniquement impossible du fait de l'absence de points d'ancrage de ceintures sur les anciens véhicules. Par ailleurs, et de façon tout à fait indépendante, l'arrêté du 26 février 1996 a effectivement, d'une part, interdit les strapontins dans les autocars de grande capacité (M 3) mis en circulation après le 1er octobre 1999 et, d'autre part, pour ceux mis en circulation avant cette date, imposé leur démontage au plus tard le 15 juillet 2003. Les opérateurs économiques qui ont acheté des véhicules équipés de strapontins à partir de 1996 savaient qu'ils ne pourraient plus utiliser les strapontins à partir du 15 juillet 2003.

## Données clés

**Auteur :** [M. Éric Jalton](#)

**Circonscription :** Guadeloupe (1<sup>re</sup> circonscription) - Députés n'appartenant à aucun groupe

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 25490

**Rubrique :** Sécurité routière

**Ministère interrogé :** équipement, transports et logement

**Ministère attributaire :** équipement, transports et logement

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 29 septembre 2003, page 7391

**Réponse publiée le :** 10 novembre 2003, page 8657