



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

ceintures de sécurité

Question écrite n° 53950

Texte de la question

M. Philippe Tourtelier attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur les ceintures de sécurité dans les véhicules de transports collectifs et en particulier les cars. En application du décret du 9 juillet 2003 modifiant l'article R. 412-1 du code de la route, l'obligation du port de la ceinture est généralisée à toutes les places qui en sont équipées. L'article R. 412-1 comporte cependant un certain nombre d'exceptions, et la première concerne les personnes dont la morphologie n'est pas compatible avec le port de la ceinture à la place qu'elles occupent. Cette exception, qui vise entre autres les obésités extrêmes, pose problème car elle concerne entre 8 et 10 millions de personnes. Exclues « réglementairement » d'équipements de sécurité, ces personnes ne sont pas protégées à cause d'une longueur de sangles trop courte pour s'attacher. À court terme, une des seules pistes semble être le prolongateur de ceinture. Encore faut-il que ces prolongateurs soient sûrs et homologués. Les experts officiels devaient se pencher sur ces problèmes de sécurité automobile qui concernent également les femmes enceintes ou les jeunes enfants, dont la morphologie n'est pas adaptée aux systèmes standards actuels. En 2007 la commission centrale automobile a approuvé un cahier des charges relatif à un prolongateur de ceintures de sécurité. S'agissant des autocars, il existe aujourd'hui des systèmes de prolongateur homologués. Par ailleurs, la réglementation communautaire européenne n'interdit pas de requérir à l'installation d'un type de ceinture particulier. Ainsi dans plusieurs pays européens circulent des autocars avec des extenseurs de sangle homologués, et des systèmes de ceintures à enrouleur qui conviennent à toutes les morphologies équipent des véhicules de type autocars. Les équipements existent donc, mais les dérogations nationales persistent ! Ce faisant, c'est finalement le hasard ou la chance qui fait qu'un voyageur à forte corpulence prenant un car, par exemple, est sécurisé. À une discrimination des « gros » dans les véhicules de grande série industrielle, s'ajoute une rupture d'égalité d'un car à l'autre ! Si de plus en plus de collectivités et autorités organisatrices de transports collectifs de voyageurs (ou de scolaires) ont conscience de cette situation, en l'état actuel de la législation et de la réglementation, ils leur est difficile d'imposer, à un exploitant de liaisons régionales routières, ou à un autocariste, ces systèmes optionnels, légèrement plus coûteux. Seule une évolution accélérée des textes en vigueur peut changer les données du problème, en rendant obligatoires ces équipements. Chaque année, plusieurs centaines de personnes perdent la vie ou sont gravement blessées faute de ceinture. Moins il y aura d'exemptions au port de la ceinture, plus il y aura de vies sauvées et de blessures atténuées. Il lui demande donc quelles mesures il compte prendre pour assurer la sécurité de toutes les personnes transportées dans les autocars.

Texte de la réponse

Plusieurs directives européennes et le code de la route prévoient l'obligation du port de la ceinture de sécurité à toutes les places qui en sont équipées. Cette obligation comporte des exceptions, prévues à l'article R. 412-1 du code de la route. La première exception concerne les personnes dont la morphologie n'est pas compatible avec le port de la ceinture à la place qu'elles occupent. En pratique, cette disposition ne concerne que les personnes pour lesquelles la sangle équipant en série le véhicule est trop courte. En effet, la quasi-totalité des personnes peuvent porter les ceintures de sécurité de longueur standard qui sont obligatoires sur tous les véhicules neufs.

Pour répondre à la demande de personnes de forte corpulence qui, bien que réglementairement dispensées du port de la ceinture, souhaiteraient néanmoins en porter une, le Gouvernement, en l'absence de réglementation européenne correspondante, a saisi la Commission centrale automobile. Cette dernière a, le 6 février 2007, approuvé un cahier des charges relatif à un prolongateur de ceintures de sécurité. Depuis, aucun fabricant de ceintures de sécurité n'ayant fait de demande d'homologation sur la base de ce cahier des charges, il en résulte qu'aucun prolongateur homologué en France n'est à ce jour commercialisé sur le marché national. Afin d'examiner les conditions dans lesquelles un tel dispositif pourrait être mis en oeuvre, le conseil général de l'écologie et du développement durable a été chargé d'examiner cette question.

Données clés

Auteur : [M. Philippe Tourtelier](#)

Circonscription : Ille-et-Vilaine (2^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 53950

Rubrique : Sécurité routière

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 30 juin 2009, page 6345

Réponse publiée le : 20 avril 2010, page 4568