



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

code de la route

Question écrite n° 91529

Texte de la question

M. Jacques Valax attire l'attention de M. le ministre de l'économie, de l'industrie et du numérique sur les conséquences d'un futur décret relatif à l'interdiction des vitres teintées à l'avant des véhicules. Il est bien évidemment indispensable et nécessaire que les forces de l'ordre puissent effectuer leurs missions dans de bonnes conditions. Sans tomber dans les extrêmes, il apparaît aujourd'hui important de préciser la réglementation des vitres teintées à l'avant des véhicules pour garantir le bon contrôle de certains comportements dangereux (utilisation du téléphone au volant, non port de la ceinture de sécurité...) afin de permettre aux professionnels de ce secteur de pouvoir continuer leur activité. Il souhaiterait donc connaître les modalités de réalisation de la phase de concertation et les intentions du Gouvernement sur ce projet de décret.

Texte de la réponse

Afin de combattre l'accidentalité routière sous toutes ses formes, le ministre de l'intérieur, en lien avec l'ensemble des ministères concernés (justice, éducation nationale, transports, santé), a décidé de mettre en place un plan d'action pour la sécurité routière le 26 janvier 2015. La mesure no 23 de ce plan vise à préciser dans le code de la route la réglementation relative au taux de transparence des vitres latérales avant des véhicules. Par cette mesure, le Gouvernement entend lutter plus efficacement contre le surteintage des vitres avant des véhicules et faire ainsi appliquer la réglementation relative à l'équipement des véhicules, en faveur de la sécurité routière et des forces de l'ordre. Le taux de transparence des vitres latérales avant des véhicules au moment de leur homologation est en effet fixé par une disposition internationale (règlement no 43 ONU-CE relatif aux prescriptions uniformes relatives à l'homologation des vitrages de sécurité et de l'installation de ces vitrages sur les véhicules). Ce taux garantit, en toutes circonstances, les capacités de vision du conducteur et permet de préserver la capacité d'anticipation des usagers les plus vulnérables - motards, piétons, cyclistes - spécialement la nuit. Ceux-ci, mais également les autres conducteurs de véhicules motorisés, ont en effet besoin de pouvoir établir un contact visuel avec le conducteur. C'est un principe enseigné dans les écoles de conduite pour les deux-roues motorisés et dans les hypothèses où le conducteur porte des lunettes de soleil, c'est le mouvement de la tête qui fournit la même indication. Ce défaut de contact visuel possible fait partie des difficultés qui se posent pour le développement du véhicule autonome. Par ailleurs, ce taux de transparence maintient la capacité des forces de l'ordre à constater les infractions génératrices d'accidents ou susceptibles d'en aggraver les conséquences (usage du téléphone portable tenu en main, non port de la ceinture de sécurité, port à l'oreille de tout dispositif susceptible d'émettre du son (mesure no 22 du même plan), distracteurs de conduite...). En la matière, selon l'expertise collective IFSTTAR-INSERM (Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux - Institut national de la santé et de la recherche médicale) d'avril 2011 sur le téléphone et la sécurité routière, une communication téléphonique multiplie par 3 le risque d'accident matériel ou corporel et près d'un accident corporel de la route sur dix serait lié à l'utilisation du téléphone en conduisant. Le port de la ceinture reste également un enjeu important en matière de lutte contre la mortalité routière puisqu'en 2014, 253 conducteurs ou passagers avant tués dans des véhicules de tourisme sont ainsi enregistrés dans les bulletins d'analyse des accidents corporels comme ne portant pas la ceinture.

Parmi ceux-ci, 218 étaient au volant du véhicule. Les piétons et cyclistes constituent par ailleurs 19 % de la mortalité routière 2014 avec respectivement 499 et 159 personnes tuées, en forte augmentation par rapport à 2013 (+ 7,3 % et + 8,2 %). Ces deux catégories sont les seules dont la mortalité s'est accrue entre 2010 et 2014, de + 2,9 % pour les piétons et de + 8,2 % pour les cyclistes. Ces statistiques militent à ce que tout soit mis en œuvre pour les inverser. Ce rappel à la norme est attendu depuis longtemps par les forces de l'ordre et le contexte actuel incite encore moins à en différer la mise en œuvre. Les forces de l'ordre doivent en effet, en toutes circonstances, pouvoir identifier qui est dans le véhicule, quelles sont ses intentions et être en mesure de réagir à tout comportement dangereux. C'est ce taux de 70 % de transmission de lumière visible (TLV), en référence à la norme internationale pour l'homologation des vitrages précitée, qui est retenu dans la réglementation française comme chez nos partenaires européens et ce afin de ne pas dégrader les conditions de transparence du vitrage validées lors de son homologation et donc les conditions d'utilisation et d'entretien du véhicule imposées par la réglementation. La pose d'un film teinté ou de tout autre dispositif de teinte sur les vitres latérales est ainsi interdite dès lors qu'elle conduit à réduire ce pourcentage. Cette situation était connue des professionnels de l'automobile ayant choisi de développer une activité dans ce domaine qui auraient certainement dû en informer leurs clients. Au reste, certains professionnels se sont interdits cette pratique, rappelant sur leur site Internet son illicéité. Il convient de préciser, en cohérence avec le même règlement ONU-CE, que le gouvernement n'a pas souhaité envisager l'interdiction du surteintage des vitres arrières des véhicules. Ces dispositions n'auront ainsi aucune conséquence sur la pose de films opacifiant sur les vitres latérales arrières, sur le hayon ou encore sur la lunette arrière des véhicules pour peu qu'ils soient équipés de deux rétroviseurs extérieurs et que la conformité des vitrages ne soit pas remise en cause. Ces dispositions ont été présentées aux représentants de la profession informés de la nature des travaux en cours avant la transmission du projet de décret au conseil d'Etat. Un délai de neuf mois, entre la parution du décret et sa date de mise en œuvre, sera par ailleurs prévu que pour les propriétaires de véhicules puissent remettre leur véhicule en conformité avec la réglementation.

Données clés

Auteur : [M. Jacques Valax](#)

Circonscription : Tarn (2^e circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 91529

Rubrique : Sécurité routière

Ministère interrogé : Économie, industrie et numérique

Ministère attributaire : Intérieur

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [1er décembre 2015](#), page 9497

Réponse publiée au JO le : [6 septembre 2016](#), page 7969