



15ème législature

| | | |
|--|--|---|
| Question N° : 7528 | De M. Jean-Hugues Ratenon (La France insoumise - Réunion) | Question écrite |
| Ministère interrogé > Solidarités et santé | | Ministère attributaire > Intérieur |
| Rubrique > outre-mer | Tête d'analyse > Réduction de l'impact direct des ultra-violet | Analyse > Réduction de l'impact direct des ultra-violet. |
| Question publiée au JO le : 17/04/2018 Réponse publiée au JO le : 12/06/2018 page : 5115 Date de changement d'attribution : 24/04/2018 | | |

Texte de la question

M. Jean-Hugues Ratenon attire l'attention de Mme la ministre des solidarités et de la santé sur les risques d'une exposition prolongée au soleil et aux ultra-violets. Depuis le 1er janvier 2017 tout l'outre-mer se mobilise pour demander une révision du, un décret (n° 2016-448 du 13 avril 2016) portant sur la modification certains dispositions du code la route relatives aux véhicules, pour qu'il soit en adéquation aux conditions ultramarines. La spécificité des outre-mer, exposés au soleil toute l'année rend légitime cette demande de dérogation afin de pallier le choc thermique, au risque de problèmes de santé, ainsi qu'aux attaques des rayons ultra-violet qui sont qualifiés d'extrêmes sur le département (entre 12 et 18 quand les taux supérieurs à 11 sont considérés comme extrême par l'Organisation mondiale de la santé et l'Organisation météorologique mondiale - source météo France). En outre et par exemple lorsqu'à Paris le nombre annuel d'heures d'ensoleillement est de 1 661 heures il est de 3 300 heures à Saint-Leu de La Réunion avec un indice UV extrême. Cela démontre bien qu'on n'a pas pris en compte cette spécificité des territoires d'outre-mer. Il ne saurait être contesté que l'absence de film de protection solaire augmente significativement la température de l'habitacle. La conséquence directe liée à cette augmentation est un usage accru de la climatisation et donc une surconsommation de carburant. La pollution qui en découle et l'impact sur l'environnement est réel. Suivie d'une dégradation matérielle des véhicules concernés l'impact direct des UV sur l'intérieur du véhicule entraîne et accélère la dégradation de l'habitacle notamment tableau de bord et siège. La comparaison avec un véhicule de métropole est sans appel. D'autre part cette réglementation impacte aussi directement les entreprises du secteur du film. Par conséquent il lui demande, que soit accordée une opacité suffisante pour protéger l'automobiliste des outre-mer. Il n'est pas question de remettre en cause l'objectif assuré par le Gouvernement à savoir la lutte contre certaines infractions routières et la lutte contre l'insécurité en général. Cependant, une dérogation peut être accordée aux outre-mer. Il souhaiterait donc connaître ses intentions sur cette question.

Texte de la réponse

Le décret no 2016-448 du 13 avril 2016 est venu préciser dans le code de la route la réglementation relative au taux de transparence des vitres latérales avant des véhicules, rappeler les interdictions déjà prévues par les textes et en permettre la sanction en cas de non-respect. 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, Organisation des nations unies-Commission économique - 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 garanti, 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. 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, distracteurs de conduite, etc.). En la matière, selon l'expertise collective de l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux - Institut national de la santé et de la recherche médicale (IFSTTAR-INSERM) 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. En 2016, 268 conducteurs ou passagers avant, tués dans des véhicules de tourisme, étaient encore enregistrés dans les bulletins d'analyse des accidents corporels comme ne portant pas la ceinture. Parmi ceux-ci, 226 étaient au volant du véhicule. Ce rappel à la norme était attendu depuis longtemps par les forces de l'ordre et le contexte actuel incite encore moins à en différer la mise en oeuvre. 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. Cette mesure est par ailleurs également appliquée en Polynésie Française, cette collectivité d'outre-mer ayant expressément indiqué dans sa réglementation que l'apposition de films teintés sur les vitres latérales avant des véhicules était interdite. La pose d'un film teinté ou de tout autre dispositif de teinte sur les vitres latérales avant est ainsi interdite dès lors qu'elle conduit à réduire ce pourcentage. Pour toutes ces raisons, il apparaît utile que ces mêmes dispositions soient appliquées sur l'ensemble du territoire. Cette situation était connue des professionnels de l'automobile ayant choisi de développer une activité dans ce domaine. Il convient cependant 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'ont 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. Le décret portant cette mesure a été publié au Journal officiel du 14 avril 2016. Les propriétaires de véhicules ont eu jusqu'au 1er janvier 2017 pour remettre leur véhicule en conformité avec la réglementation.