

Pourquoi ce décret contre les vitres teintées est excessif.

Suite à la parution au Journal Officiel du Décret n°2016-448 du 13 avril 2016 empêchant purement et simplement la teinte des vitres avant des véhicules, nous avons décidé de prendre la parole pour éclaircir de nombreux points sur la situation.

Tout d'abord, pourquoi sommes-nous restés silencieux durant ces dernières années ? Question d'autant plus pertinente que le Groupe ODiam représente et fédère plus de 70 centres de pose de film sur vitrage automobile et bâtiment depuis plus de 10 ans...

Nous pensions que les pouvoirs publics, et les acteurs ayant pesé directement ou indirectement dans ce décret (associations de motards, association contre la violence routière, syndicats de police, gouvernement, et autres) auraient eu l'honnêteté d'engager une concertation visant à satisfaire toutes les parties. Cela n'a jamais eu lieu. Ce décret est donc perçu comme une décision imposée et partiellement injustifiée.

Personne n'a jamais songé à nier qu'il faille limiter et légiférer sur la teinte des vitres avant des véhicules, et les professionnels que nous sommes, ainsi que nos confrères, l'ont maintes fois répété, bien avant les premières rumeurs à propos de ce décret. Mais imposer un facteur de transmission de la lumière visible (TLV) d'au moins 70% est ni plus ni moins que disproportionné et excessif.¹

Une teinte allant jusqu'à 35% de TLV permet de clairement voir de l'intérieur vers l'extérieur, et réciproquement, même de nuit.² L'argument de visibilité ne tient donc pas. Dans un souci de bonne volonté commune, nous, professionnels, acceptons même de limiter cette TLV à 50%.

En effet, nous comprenons et adhérons entièrement à l'argument sécuritaire (et y avons adhéré bien avant la publication de ce décret ou des attentats), tant du point de vue de la sécurité routière que des menaces encourues par les forces de l'ordre. Cependant, nous jugeons ce décret excessif, car un décret recommandant une TLV à 50% aurait été suffisant et compatible avec les objectifs de politique publique décrits ci-après.

Il est donc essentiel de comprendre qu'un décret interdisant des TLV des vitres avant des véhicules en dessous de 50% satisfera l'objectif dudit décret, les professionnels du secteur, ainsi que les objectifs de politique publique de l'État.

Avant d'aborder les autres points, veuillez noter qu'il ne s'agit que d'un décret, et non d'une loi. Un décret peut être cassé durant deux mois à partir du jour de sa publication (i.e. jusqu'au 13 juin 2016). Nous allons nous atteler avec nos membres, nos confrères, nos partenaires, et l'association **APFV** (seule et unique association à but non lucratif représentant les professionnels de la pose de film sur vitrage) à utiliser les voies à notre disposition pour abroger, casser, ou modifier ce décret.³

¹ Une vitre de véhicule est déjà teintée à 70% de TLV à sa sortie de l'usine. Aucune personnalisation n'est donc possible en appliquant des films solaires. Cela empêche purement et simplement la pose de n'importe quel filtre solaire ou protection de vitrage supplémentaire.

² Pour rendre les occupants invisibles de l'extérieur, la TLV doit être de 5% ou moins.

³ Entre autre actions, nous étudions la nomination d'un avocat administratif (spécialiste en droit administratif), ayant pour objectif la reconsidération de ce décret, inacceptable en l'état, par les autorités compétentes.

Bien que nous reconnaissons l'utilité d'un tel décret, nous exposons une liste non-exhaustive des raisons pour lesquelles nous pensons que les mesures imposées par ce décret sont **disproportionnées** et **excessives** au regard du but visé par ce dernier.

Influence des syndicats de Police

Commençons par le spectre politique, sans langue de bois. Les syndicats de police ont été, à juste titre et avec le soutien de tous les Français, largement sollicités ces dernières années. La menace terroriste et le manque d'effectif n'aidant pas à améliorer les conditions d'une profession essentielle à la sécurité de la population, le gouvernement doit faire des gestes envers cette profession. Nous ne contestons pas le soutien à cette profession. Nous nous élevons contre le gouvernement qui utilise ce décret pour satisfaire cette profession, par ailleurs bien malmenée. D'autant que, comme démontré précédemment, l'argument de visibilité ne peut être avancé par ces forces de l'ordre lorsqu'il s'agit de constater le port de la ceinture de sécurité ou l'infraction au téléphone portable.

Nous déplorons donc l'instrumentalisation électoraliste dont notre profession fait l'objet. Malgré toute l'estime que nous éprouvons pour les forces de l'ordre, nous ne souhaitons pas être le dommage collatéral des syndicats de police.

Nous rappelons que toutes les entreprises du secteur de la pose de film solaire ont déjà précisé au gouvernement que jusqu'à 35% de TLV, la visibilité de l'intérieur vers l'extérieur, et réciproquement, de jour comme de nuit, n'est pas affectée. Comme nous comprenons que les autorités souhaitent une certaine facilité pour les forces de l'ordre notamment, nous proposons une TLV de 50%. Mais là encore, personne ne nous écoute, aucune concertation, négociation ou consensus, ce qui motive notre action.

Notre contestation de ce décret est d'autant plus motivée que nous refusons cet état de dommage collatéral injustifié qui fera fermer de très nombreuses petites entreprises et laissera des travailleurs sans source de revenus.

Dépenses publiques

L'État se doit de gérer au mieux les finances publiques. Pourtant, toutes les dispositions de vérification des termes de ce décret devront être mises en œuvre par l'État. En conséquence, l'État devra équiper les forces de l'ordre d'instruments de mesure de TLV, autant dire dépenser des dizaines de millions d'euros au frais du contribuable. Est-ce vraiment cela un État qui gère au mieux les finances publiques ? Après les milliards d'euros jetés à la poubelle pour des portiques de contrôle des poids lourds, voici un État qui dépense les deniers publics dans des projets à rentabilité nulle à moyen terme.

D'autant que cette mesure, comme démontré ici, n'impactera pas la menace terroriste, la délinquance, la sécurité routière, ou le marché automobile. Au contraire, et tout aussi absurde que cela puisse paraître, l'État va dépenser les deniers publiques pour : laisser entrer les rayons ultraviolets dans les habitacles des véhicules ; abaisser l'isolation thermique des habitacles, augmentant la pollution (suite à la hausse de la consommation de carburant issue de la climatisation en été, et du chauffage en hiver) ; augmenter la réussite des car jacking ; augmenter l'éblouissement des conducteurs (facteur accidentogène démontré).

Nous refusons que l'État dépense de l'argent publique au nom de tant de points négatifs, sachant que les points positifs invoqués sont faux (aucune étude sérieuse, scientifique et indépendante), ce qui motive notre contestation de ce décret.

Santé publique

Comme évoqué préalablement, de nombreuses professions et usagers particuliers de la route sont pénalisés par ce décret,⁴ notamment les français vivants dans le sud de la France ainsi que dans les DOM-TOM et autres régions ensoleillées. L'État n'a peut-être pas conscience des conséquences d'un tel décret sur la santé publique, et, à moyen terme, sur les finances de la sécurité sociale.

Que l'on ne s'y méprenne pas : les méfaits du soleil sur les yeux et la peau ne sont plus à démontrer,⁵ et l'utilité de filtres protecteurs (crème solaire, lunettes de soleil, et films solaires) n'est plus à démontrer.

Comment l'État se justifiera et se défendra contre les futures maladies et procédures judiciaires engendrées par ce décret ? Car les personnes soumises à cette loi se retourneront contre l'État responsable de ce décret.

En conséquence, notre contestation est aussi motivée par la détérioration en termes de santé publique que ce décret entraînera, de manière certaine, s'il n'est pas modifié.

Environnement

Mme Ségolène Royal a signé ce décret en tant que représentante de l'écologie. Plus précisément, en tant que ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat. Comment une telle aberration peut-elle avoir lieu ?

En effet, comment une ministre chargée de la préservation de l'environnement et de la gestion énergétique du pays peut signer un décret qui va accroître la consommation en carburant des conducteurs, engendrant une hausse de la pollution.⁶ Sur quelle étude scientifique et indépendante a-t-elle fondée sa décision ?

Car toutes les études menées sur les propriétés des films solaires automobile démontrent que ces derniers améliorent l'isolation thermique en été (et légèrement en hiver) entraînant une baisse de la consommation de carburant issue de l'utilisation de la climatisation en été (et du chauffage en hiver).

Comment un pays qui a tant œuvré pour la COP21 en particulier, et dans la mise en avant de solutions écologiques en général, peut rester cohérent avec un tel décret ?

⁴ Chauffeurs de véhicules (VTC, taxi, routiers, livreurs, agriculteurs, transports en commun, véhicules blindés ou sensibles), chauffeurs privés, vacanciers, et personnes à peau claire.

⁵ La recherche scientifique a clairement démontré que le cancer de la peau, la cataracte, et la Dégénérescence Maculaire Liée à l'Age (DMLA) sont essentiellement liés à une surexposition aux rayons ultraviolets.

⁶ Des études ont montré qu'en hiver, augmenter la température d'un degré Celsius entraîne une augmentation d'énergie de chauffage d'environ 7%. En été, baisser la température d'un degré Celsius augmente la consommation d'énergie de climatisation d'environ 11%.

Notre contestation de ce décret s'inscrit donc dans une logique environnementale, visant à préserver cet outil, régulateur thermique efficace à zéro émission.⁷

Sécurité routière

Mr Alain Vidalies a signé ce décret en tant que secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche. Sachant que les vitres légèrement teintées à l'avant permettent d'éviter l'éblouissement lorsque le soleil est à l'horizon (couché et levé de soleil), et que l'argument de visibilité est rejeté jusqu'à 35% de TLV, signer un tel décret en invoquant la sécurité routière n'est-il pas disproportionné ?

Aucune étude en accidentologie n'a démontré de lien direct, pertinent et significatif, entre des vitres teintées jusqu'à 35% de TLV (ou 50% de TLV, ce que nous recommandons) et les accidents de la route.

En supposant qu'une telle étude existe, ou que la volonté de l'Etat en publiant un tel décret est d'améliorer la sécurité routière, pourquoi ne pas interdire désormais le port de lunettes de soleil au volant ?

Pourtant, les professionnels de la pose de film solaire sont favorables à une limitation à 35% ou 50% de TLV, et l'ont toujours dit.

Face à tant d'absurdités et du manque de fondement scientifique et objectif, nous contestons et contesterons ce décret qui n'aide en rien la sécurité routière dans sa forme actuelle.

Economie

Depuis les premières rumeurs sérieuses de législation contre l'utilisation des vitres teintées,⁸ une situation de grande incertitude s'est emparée des consommateurs et des professionnels du secteur.

Cette situation d'incertitude, commencée en 2014, a conduit à la fermeture d'une cinquantaine de sociétés, situation uniquement due au manque de dialogue et de communication de l'Etat.

Avec ce nouveau décret, l'état confirme sa volonté de voir disparaître, purement et simplement, plus de 2000 emplois directs, sans parler des emplois inhérents aux sous-traitants et autres activités indirectes d'une telle profession (lavage automobile, remplacement de pare-brise, covering, lettrage publicitaire, film transparent de protection de vitrage, fournisseurs, fabricant et distributeurs de film solaire automobile).

Cette situation est inacceptable car aucun accompagnement de l'état n'est prévue dans ce décret, tant pour la profession, que pour les consommateurs qui devront déboursier de leur poche, une fois de plus, les euros nécessaires à la dépose des vitres teintées avant.

Notre contestation de ce décret vise aussi à protéger la profession, les emplois directs et indirects, ainsi que les possesseurs et futurs consommateurs de vitres teintées à l'avant (avec une TLV supérieure à 35% ou 50%).

⁷ Les vitres teintées ne nécessitent pas d'énergie pour fonctionner.

⁸ À l'époque, et jusqu'à la publication de ce décret, l'état n'a même pas daigné communiquer sur les vitres avant et/ou arrière, et a laissé les professionnels et consommateur dans une situation d'incertitude inédite.

Motards

Les arguments des motards ont toujours été entendus de la part des professionnels de la pose de films solaires. Nous avons toujours recommandé une teinte supérieure à 35% de TLV, notamment afin de permettre aux motards se trouvant sur le côté du véhicule d'anticiper les réactions de l'automobiliste, aussi prévisibles qu'elles soient.⁹

Bien que nous partagions ces revendications, aucune étude n'a démontré qu'une TLV supérieure à 35% affectait cette anticipation.

Notre contestation de ce décret s'appuie donc sur le rejet pur et simple de cet argument de visibilité invoqué par les motards et les forces de l'ordre. Limiter à 70% de TLV revient à supprimer purement et simplement notre activité sur les vitres avant (et donc affectera grandement le reste de notre activité), alors qu'un consensus autour de 50% de TLV, voir 35% de TLV, permettrait à chacun de préserver ses revendications tout en n'affectant pas la profession des poseurs de films solaires ainsi que les possesseurs et consommateurs de cet outils aux bienfaits qui ne sont plus à démontrer.

Normes de l'UNECE

Les motivations juridiques de ce décret voulant interdire les vitres teintées à l'avant des véhicules tournent autour de la nécessité de rendre les dispositions techniques et administratives du code de la route cohérentes avec les évolutions adoptées par l'Union européenne et par la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (UNECE).

Sauf que, après lecture de ces évolutions de l'UNECE, ce que Mr Jean-Jacques Urvoas, garde des sceaux, ministre de la justice, signataire de ce décret, a dû entreprendre, et bien que ces normes ne soient aucunement contraignantes sur le territoire français, les vitres teintées (à l'avant) peuvent être autorisées pour tous les véhicules ayant des rétroviseurs.

Notre contestation de ce décret se basera sur l'incohérence entre la motivation de ce décret, et la réalité des motifs invoqués.

Approche comparative

Mr Bernard Cazeneuve, ministre de l'intérieur et signataire de ce décret, invoque à qui veut l'entendre la situation sécuritaire de la France comme motivation de ce décret.

Pourtant, les pays les plus menacés par la menace terroriste (USA, Turquie, Colombie, Israël) n'ont jamais interdit les vitres teintées au-dessus de 50% de TLV.

Notre contestation de ce décret s'inscrira donc dans une comparaison internationale des limitations de teinte des vitres avant des véhicules afin de démontrer l'excès de zèle du gouvernement dans une loi qui sera néfaste à l'Etat français ainsi qu'à ses sujets.

⁹ Cet argument d'anticipation sur les côtés invoqué par les motards n'est valable qu'à faible vitesse de leur part, et uniquement dans le cas où ces derniers effectuent cet effort de regarder dans l'habitacle au moment où ils passent devant la vitre avant (i.e. lorsqu'ils doublent le véhicule). Outre l'aspect dangereux de cette démarche puisque le motard, comme l'automobiliste, doit regarder devant soi, cette démarche paraît marginale. En d'autres termes, aucune décision ou décret ne peut et ne doit être émis sur la base de démarches minoritaires.

Conclusion

Au vu de ces éléments, deux points importants ressortent de ce décret :

- L'objectif du décret (renforcer la politique sécuritaire) peut être atteint à travers des moyens moins contraignants pour notre profession (par exemple, limiter à 50% de TLV au lieu de 30%).
- La révision du décret est nécessaire car ce dernier est, en l'état, incompatible avec de nombreux objectifs de politique publique.

Une question plus générale ressort de ce décret particulier. Quels sont les réels objectifs de l'État ?

L'objectif de l'Etat est de s'assurer de la **santé** de ses sujets, de la **préservation de l'environnement** de ses sujets, de l'**amélioration de la situation économique** de ses sujets, de **limiter les dépenses publiques** de ses sujets, de la **sécurité** de ses motards et automobilistes, et des outils à disposition des forces de l'ordre pour maintenir la sécurité de ses sujets.

A la lumière des éléments développés dans cet article, l'Etat se rend coupable, si ce décret n'est pas cassé ou modifié, d'une incompatibilité entre le mandat pour lequel il est en fonction (bien être de ses sujets) et la réalité des actions du gouvernement qui gère l'Etat (décret).

Notre contestation de ce décret s'appuiera, entre autre, sur cet ensemble d'incohérences néfaste aux citoyens français, et à la mise à jour des arguments fallacieux et infondés développés pour argumenter ce décret contre les vitres teintées à l'avant des véhicules.

Les mesures législatives disproportionnées ont toujours fait l'objet d'une fin de non-recevoir auprès des instances compétentes, notamment dans les pays européens.¹⁰ En conséquence, nous allons argumenter autour de cet excès (REP : recours pour excès de pouvoir) afin de faire modifier ce décret pour qu'il respecte tous ses objectifs sans affecter les professionnels du secteur.

Par John ODiam

Directeur et Fondateur du Groupe ODiam

¹⁰ L'arrêt CJCE Commission c/ Portugal du 10 avril 2008 (C-265/06) précise que « la directive 92/22, telle que modifiée par la directive 2001/92, s'applique aux vitrages destinés à fournir une protection contre le soleil (vitres teintées), mais non aux films colorés destinés à être apposés sur les vitrages des véhicules après leur réception ». Un recours en manquement mettant en cause le Portugal (CJCE 10 avril 2008, Commission c/ Portugal, affaire C-265/06) a eut lieu. Le Portugal cherchait à justifier l'interdiction de l'application de films teintés sur les vitres de voiture par un objectif de lutte contre la criminalité, car des vitres non teintées permettent un meilleur contrôle de l'habitacle par un simple coup d'œil extérieur, notamment afin de vérifier le bon port de la ceinture de sécurité. La Cour de justice rejette cet argument au motif que la mesure n'était :

- Pas nécessaire : la Cour note que « le contrôle visuel en question n'est qu'un moyen parmi d'autres à la disposition des autorités compétentes pour lutter contre la criminalité et contre les infractions au port obligatoire de la ceinture de sécurité » (pt 42).
- Pas proportionnée : la mesure était, selon la Cour, excessive puisqu'elle interdisait tout type de vitre teintée sans avoir égard aux coloris utilisés. Or ceux-ci sont nombreux et plus ou moins translucides.
- Et en plus la législation portugaise est incohérente car le Portugal admet la commercialisation et l'utilisation de véhicules ayant des vitres teintées dès l'origine.
- Il s'agit donc d'une mesure d'effet équivalent aux restrictions quantitatives (MEERQ) non justifiée.