

## Vitres teintées : les moyens de contrôle en question

Jamais consultés par le législateur, les professionnels du vitrage démontrent les incohérences de la loi et les difficultés pratiques du contrôle de son application. Le décret est déjà contesté en justice.



A compter du 1er janvier 2017, cette teinte sera hors-la-loi. Pourtant, on distingue aisément le conducteur derrière sa vitre. Image © Challenges – E. Bergerolle

Le décret n°2016-448 du 13 avril 2016 dispose qu'à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017, les vitres avant de tous les véhicules en circulation devront **laisser passer au moins 70 % de la lumière**. A défaut, les forces de l'ordre qui se soucient de toujours bien distinguer les gestes du conducteur pourront immobiliser le véhicule dans l'attente de sa mise en conformité. Et c'est son conducteur – qu'il soit ou non titulaire de la carte grise – qui se verra infliger une amende d'un montant de 135 euros et un retrait de trois points de permis de conduire.

On aurait pu croire que la publication de ce décret mettrait fin à l'opacité (sans mauvais jeu de mots) qui régnait depuis l'automne dernier autour de la question des vitres fumées. Las ! Nombre d'interrogations subsistent, d'ordre tant pratique que juridique. Les professionnels du secteur aimeraient les voir résolues avant la publication d'un arrêté d'application qui tarde à venir. Car, à en croire Olivier Mulot, Délégué général et porte-parole de l'Association des Professionnels du Film pour Vitrage (pour le bâtiment comme pour l'automobile), ce sont près de **1.800 emplois qui pèsent sur la balance**. *"Depuis l'annonce du décret et plus encore depuis sa parution en avril, nous avons constaté une mise en sommeil des commandes, avec une baisse de 20 % à 50 % selon les entreprises. C'est l'avenir de 1.200 entreprises qui est en jeu, dont 800 qui se spécialisent dans le seul vitrage automobile."*

*Impossible de savoir à l'œil nu si la teinte légère est conforme*

A ce jour, on ignore encore de quels moyens techniques les agents des forces de l'ordre seront dotés pour mesurer le facteur de transmission de la lumière. Par ailleurs, il reste à définir les **raisons médicales qui pourront justifier une dérogation** et le maintien de vitres très sombres. Quant aux chauffeurs de véhicules de transport de personnalités protégées, ils ne devraient pas être inquiétés.

Difficile, sinon **impossible de discerner à l'œil nu** si le vitrage avant d'une automobile laisse passer le seuil minimal légal de 70 % de la lumière. Telle est en substance la conclusion de la matinée organisée pour la presse par l'Association des Professionnels du Film pour Vitrage, les distributeurs de films solaires, le club de réflexion et d'action Automobilité & Avenir, et Me Rémy Josseume, avocat à la Cour spécialisé en Droit pénal routier.

Sur la quinzaine de journalistes présents ce 13 mai dans les locaux du Centre de Pose Carchocs à Paris, aucun ne sut dire à coup sûr laquelle des deux vitres avant de la **Volkswagen-cobaye** était la plus sombre. Encore moins dire si l'une ou l'autre était en infraction à la réglementation qui entrera en vigueur le 1er janvier 2017.

*Moyens de contrôle : le grand flou*

Benoît Lombard, représentant du distributeur de films solaires pour le bâtiment et l'automobile LeaderFilm se saisit d'un petit boîtier qui mesure le taux de lumière qui traverse la vitre. Verdict : un taux de 73 % sur la vitre côté passager dépourvue de tout film et de 40 % pour la vitre côté conducteur protégée par un film présentant un indice de 50 % de transmission de lumière visible. A titre de comparaison, lorsque le film laisse passer 88 % de TLV, l'appareil indique un facteur de 59 % : un peu mieux, donc, mais toujours bien loin des 70 % minimum requis.



*Vitrage d'origine : 73 % TLV (conforme).*

*Vitrage filmé : 40 % TLV (non conforme).*

Le problème est que la vitre déclarée non conforme sur la Volkswagen affiche une teinte très modérée, bien loin des vitres noires qui irritent – à juste titre – les forces de l'ordre. Nous avons pu constater (et nos photos le laissent clairement voir) qu'on **distingue aisément le visage et les mains du conducteur** installé derrière un vitrage qui ne laisse passer que 40 % de la lumière. De sorte que l'automobiliste en question pourra se croire à tort à l'abri de toute verbalisation passé le 1er janvier 2017.

Mais il y a pire. Benoît Lombard se saisit maintenant d'un **film non teinté**, parfaitement incolore, dont la vocation première est de retarder l'effraction par bris de glace. Sa seule présence suffit à faire passer le taux de lumière de 73 % à 60 %, soit dix points en dessous du minimum requis.

Et ce n'est pas tout. Ainsi que le souligne Olivier Mulo, le résultat varie sensiblement en fonction non seulement de la qualité et des caractéristiques du film, mais aussi de la **qualité du verre** employé par le constructeur. "*En haut-de-gamme, le verre trempé est remplacé par du feuilleté plus coûteux, mais certains de ces verres de très haute qualité parviennent à laisser passer davantage de lumière que du verre trempé classique*". La Peugeot 407 fut l'une des premières familiales de grande diffusion à proposer des vitres avant feuilletées, afin d'améliorer sensiblement l'insonorisation et la protection anti-effraction.

Ces constats surprenants risquent d'envoyer en masse les automobilistes chez leur installateur pour faire contrôler la conformité de leurs vitres avant. Du travail en perspective pour ces professionnels mais, attention, aux dires de Benoît Lombard, **tous ne sont pas équipés de photomètre**. Aucune réglementation ne leur en fait l'obligation et c'est au jugé et par comparaison que la plupart des clients choisissent la teinte de leur film.

*Le contrôle routier coûtera cher*

Les forces de l'ordre se verront-elles équipées d'un photomètre tel qu'employé ce matin par Benoît Lombard ? Probablement pas. Selon ce dernier et Olivier Mulo, cet appareil "Tint-Chek" de fabrication américaine vendu au prix de 200 dollars ne garantit pas la précision suffisante. "*Surtout, la réglementation impose d'ordinaire aux forces de l'ordre l'emploi d'un appareillage de contrôle homologué, certifié et calibré chaque année*", martèle Me Rémy Josseume. De fait, durant la conversation, le compteur du Tint-Chek variait d'un ou deux points à mesure qu'il bougeait légèrement sous la main de l'opérateur.



*Vitrage d'origine : 73 % TLV (conforme).*



*Vitrage filmé : 40 % TLV (non conforme).*

Au Québec pourtant, la police emploie bel et bien ce type de photomètre pour ses contrôles routiers. Incidemment, la réglementation locale a retenu la même valeur de 70 % comme taux minimal de lumière visible à travers le vitrage avant d'une voiture. L'alternative ? Le photomètre à 10.000 euros employé par les verriers, ou bien une **simple carte étalonnée** à placer derrière la vitre : si elle laisse voir un repère, c'est que le TLV est suffisant. Mais de l'avis de tous les professionnels, cette lecture n'offre pas la finesse souhaitée.

*Les policiers useront de leur jugement*

Au Québec, tous les agents de police ne sont pas équipés de photomètre, loin s'en faut : la plupart se fient à leur **jugement discrétionnaire**, ainsi que les y autorise la loi. Ce n'est que lorsqu'un doute sérieux subsiste que les agents émettent ce qu'on appelle au Québec un "avis de vérification". Cette requête officielle fait obligation à l'automobiliste de présenter son véhicule à un représentant de la Société d'Assurance automobile du Québec sous un certain délai, au vu de mesurer le taux de transparence de son vitrage.



Contrôle de la teinte du vitrage avec un photomètre de fabrication américaine, non homologué en France. Image © Challenges — E. Bergerolle

L'arrêté d'application tant attendu pourrait choisir cette dualité de moyens pour les forces de l'ordre françaises. Mais les professionnels de la pose de films pour vitrage sont catégoriques : à les en croire, il est impensable de s'en remettre au jugement des policiers et des Gendarmes. **Le risque d'erreur de bonne foi est trop élevé.**

Leur démonstration de ce matin vient à l'appui de leurs craintes. Mais il est juste de leur opposer que tous les cas ne sont pas tendancieux. La voiture cobaye était volontairement équipée de films finalement très proches en termes de taux de transparence, suffisamment pour faire douter le non-spécialiste. Mais il est des cas où le visage du conducteur est difficile à distinguer, ce qui signifie généralement que sa vitre laisse passer seulement 20 % de la lumière.

*Les frais seront probablement à la charge de l'automobiliste*

Au Québec, le coût de l'examen de contrôle ordonné par l'agent de police reste à la charge de l'automobiliste, tout comme ceux de l'éventuelle mise en conformité.

Il semble vraisemblable qu'il en ira de même en France, même si **la question restera en suspens tant que le texte d'application du décret ne sera pas publié**. "*Comptez une centaine d'euros pour retirer le film sur les deux vitres avant*", estime Benoît Lombard.

"N'allez pas croire que l'opération est à la portée du premier venu", certifie B. Lombard. "*Le film tient par la polymérisation d'une colle qu'il faut retirer par le biais d'un produit chimique ou d'un grattoir à lame. Il faut un certain coup de main et beaucoup de délicatesse.*"

*Le décret déjà contesté en justice*

Les professionnels du film pour vitrage automobile regrettent amèrement que le législateur n'ait pas entendu leur offre répétée de consultation. Maître Rémy Josseume a déposé le 13 mai 2016 un **recours contre le décret du 13 avril qu'il articule autour de sept griefs**. A l'entendre, l'interdiction du vitrage teinté va "*à l'encontre de la liberté du commerce et de l'industrie en interdisant brutalement la poursuite d'une activité économique installée*" ; viole le principe de sécurité juridique qui garantit aux administrés le maintien d'une situation juridique ; méprise le principe de personnalité des peines en sanctionnant le conducteur et pas le propriétaire du véhicule. Et encore ceci : le décret serait en contradiction avec le droit européen du fait de l'entrave à la liberté de circulation des personnes.

Me Josseume argue encore de l'erreur manifeste d'appréciation et soutient que l'interdiction est un moyen disproportionné d'atteindre l'objectif poursuivi. Mais le plus intéressant reste l'argument selon lequel le décret **viole le principe de non-rétroactivité des actes administratifs plus contraignants**. C'est en vertu de cette règle que les véhicules équipés de plaques d'immatriculation à fond noir peuvent continuer à circuler après l'entrée en vigueur en 1992 d'un décret rendant obligatoires les plaques blanches et jaunes à l'occasion du changement de propriétaire.