



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Sécurité routière - voitures sans permis - visibilité

Question écrite n° 2580

Texte de la question

M. Stéphane Demilly attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'intérieur, sur la nécessité de renforcer la visibilité des voitures sans permis. Selon les chiffres de l'Observatoire national de la sécurité routière, en 2016, la France a compté 57 522 accidents corporels, tuant 3 477 personnes, en blessant 72 645 dont 27 187 ont été hospitalisées. Ces chiffres démontrent que la sécurité routière nécessite une mobilisation massive des pouvoirs publics. Toutes les pistes doivent être examinées pour réduire l'accidentologie. Le cas des voitures sans permis, dont la vitesse est limitée à 45 km/h alors qu'elles sont autorisées à circuler sur des routes où la vitesse se pratique jusqu'à 90 km/h, doit aussi faire l'objet d'études spécifiques. En effet, l'écart de vitesse, du simple au double, entre les véhicules « classiques » et ce type de voiture présente de toute évidence une dangerosité particulière, notamment par mauvais temps. Selon diverses estimations, plus de 140 000 Français rouleraient avec une voiture sans permis. Il s'agit donc d'un phénomène non négligeable. Il lui demande donc les mesures qu'il envisage de prendre afin de renforcer la visibilité de ce type de véhicule.

Texte de la réponse

L'article R. 313-28 du code de la route précise que tout véhicule à progression lente, dont la liste est fixée par le ministre chargé des transports, peut être muni de feux spéciaux et de dispositifs complémentaires de signalisation par éléments fluorescents ou rétro réfléchissants. L'arrêté du 4 juillet 1972 modifié relatif aux feux spéciaux des véhicules à progression lente inclut parmi ces véhicules les quadricycles légers à moteur et prévoit, qu'à l'instar des tracteurs agricoles, ces derniers peuvent être équipés de feux spéciaux homologués (feux tournants, feux à tube à décharge ou feux jaune clignotants), en plus de l'éclairage obligatoire, afin de signaler leur présence aux usagers de la route. L'annexe I de cet arrêté cite explicitement les véhicules dont la vitesse par construction est inférieure ou égale à 45 Km/h, et plus particulièrement les quadricycles légers à moteur définis à l'article R. 311-1 du code de la route. Dès lors que le cadre juridique national prévoyait déjà la possibilité pour ce type de véhicule d'être équipé d'une signalisation spécifique, le Gouvernement n'a pas envisagé de prendre de mesures particulières supplémentaires en la matière. Toutefois, le cadre réglementaire s'appliquant aux quadricycles légers neufs est, depuis le 1er janvier 2018, le règlement de l'Union européenne (UE) n° 168/2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles. Au cours de la procédure d'homologation, il sera vérifié que les véhicules répondent à l'intégralité des prescriptions administratives et techniques applicables à la catégorie internationale L6e-B, y compris en ce qui concerne l'éclairage et la signalisation. Une fois la réception par type accordée, la France, comme tous les États membres de l'Union européenne, doit permettre l'immatriculation des véhicules réceptionnés, conformément au point 2 de l'article 6 dudit règlement. Par ailleurs, les procédures d'essai et les exigences de performance applicables aux dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse sont menées et vérifiées conformément aux dispositions de l'annexe IX du règlement UE 3/2014. Le point 2.2.3 de ladite annexe prévoit explicitement qu'aucun dispositif d'éclairage ou de signalisation lumineuse autre que ceux visés dans le texte ne peut être installé sur les véhicules de catégorie L6e-B. Ainsi l'installation de feux spéciaux à éclats n'est désormais plus autorisée par la réglementation en vigueur et applicable aux véhicules neufs. Les véhicules

usagés et réceptionnés avant le 1er janvier 2018 peuvent toutefois continuer de bénéficier des dispositions de l'arrêté du 4 juillet 1972. Par ailleurs, et de manière plus générale, il ressort des données d'accidentalité que les quadricycles légers à moteur ne constituent pas un enjeu particulier en matière de sécurité routière. En 2017, les conducteurs de ces véhicules représentaient 0,6 % des tués (soit 21 tués) et 0,4 % des personnes blessées hospitalisées (soit 115 blessés hospitalisés).

Données clés

Auteur : [M. Stéphane Demilly](#)

Circonscription : Somme (5^e circonscription) - Les Constructifs : républicains, UDI, indépendants

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 2580

Rubrique : Sécurité routière

Ministère interrogé : [Intérieur](#)

Ministère attributaire : [Intérieur](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [31 octobre 2017](#), page 5241

Réponse publiée au JO le : [19 mars 2019](#), page 2619