

LE CONTEXTE

La proposition de directive européenne dont il est question ici ne concerne pas uniquement la question du renouvellement du permis de conduire : bien plus ambitieuse, elle vise aussi à harmoniser de nombreuses questions liées, en général, au permis de conduire : dématérialisation, âge minimum, catégories, etc. Ce texte – qui serait la troisième directive sur le sujet après celles de 2006 et 2018 – entre dans le cadre de l’objectif que s’est fixé l’Union Européenne : supprimer totalement les décès et les blessés graves sur les routes en 2050.

Karima Delli, Présidente écologiste de la Commission transport au Parlement européen, qui défend la directive, considère que « *Les règles en vigueur sont périmées, elles datent de 2006.* »

Les efforts menés par les États membres en la matière ont réellement porté leurs fruits : le nombre de tués sur les routes, à l’échelle de l’Union, est passé de plus 51 000 en 2001 à moins de 20 000 vingt ans plus tard, mais les écarts entre pays européens (échelle de 1 à 4 en terme d’accidentalité) et les marges de progression restent très importantes.

C’est donc pour donner un nouvel élan à la sécurité routière que le Parlement européen examine un projet de directive d’une trentaine d’articles (lien ci-dessous) qui, s’il était adopté, devrait être transposé dans l’arsenal législatif des États membres dans les deux ans qui suivent, et appliqué un an plus tard. Si le Parlement européen adopte ces dispositions, elles devraient donc s’appliquer en France dès 2027.

https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-9-2023-0445_FR.pdf

LE TEXTE

Cette proposition constitue la **troisième révision** des règles relatives aux permis de conduire introduites pour la première fois en 1980 par la directive 80/1263/CEE, suivie par la deuxième directive sur les permis de conduire 91/439/CEE et la troisième directive sur les permis de conduire 2006/126/CE.

- La première partie du texte est consacrée à la **dématérialisation**, et prévoit qu’à partir de 2028, les États membres délivrent systématiquement à la fois des « permis mobiles » (dématérialisés) et des permis physiques. Les permis dématérialisés seraient reconnus dans la totalité des États membres et les applications permettant de vérifier ceux-ci seraient accessibles et harmonisées dans tous les États de l’Union.
- Le projet de directive vise également à **harmoniser**, à l’échelle de toute l’Union, **les catégories de permis** (B pour les automobiles, A pour les motos, D pour les transports en commun, etc.). Il prévoit de créer de nouvelles catégories de permis notamment pour les engins agricoles.
- La directive prévoit aussi une fluidification entre pays des principes de gestion des contrôles et d’application des sanctions afin que le **zéro impunité** devienne la règle au sein de l’Europe.

Le texte cible particulièrement **les jeunes**.

- Il prévoit une **période probatoire d’au moins deux ans** après la réussite de l’examen de conduite pour les conducteurs débutants, et une règle de tolérance zéro à l’égard de la conduite en état d’ivresse

- Il est également prévu de fixer **un âge minimum unique pour l'obtention du permis de conduire** à l'échelle de toute l'UE, contrairement à la situation actuelle où les États membres ont la faculté d'abaisser cet âge. Les flexibilités permettant aux États membres d'abaisser l'âge minimal pour certaines catégories de permis de conduire devraient être supprimées. Il serait en revanche laissé aux États membres la possibilité de relever cet âge minimal par rapport aux règles communes. Le texte propose de permettre aux jeunes de passer leur examen de conduite et de commencer à conduire des voitures et des camions à partir de l'âge de 17 ans, pour autant qu'ils soient accompagnés, afin d'acquérir l'expérience de la conduite.
- La directive propose également **l'adaptation de la formation à la conduite** et des examens en la matière afin de mieux préparer les conducteurs à la présence d'usagers vulnérables sur la route. Cela contribuera à améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes, ainsi que des utilisateurs de vélos et trottinettes électriques, à mesure que l'UE se tourne vers une mobilité urbaine plus durable.
- L'article 10 du projet de directive aborde la question de la **durée de validité du permis**.

ZOOM SUR L'ARTICLE 10 : PERMIS RENOVELABLE SUR AVIS MÉDICAL

Le texte fixe, pour les permis les plus courants (B et A) une durée de validité de 15 ans. Notons que le texte initial prévoyait même de réduire cette durée à 5 ans au-delà de 70 ans, « *afin d'augmenter la fréquence des contrôles médicaux* », mesure qui a été supprimée par amendement, afin de ne pas être discriminatoire vis-à-vis des personnes âgées.

Ces différents points peuvent évoluer au cours du débat. En effet, la rapporteure du texte, Karima Delli, se montre favorable à un durcissement : elle estime que la validité des permis devrait être fixée à « *10 ans maximum* », et qu'à partir « *de 60 ans, la validité administrative doit également être abaissée pour s'assurer que les conducteurs soient pleinement aptes à conduire* ». Le renouvellement administratif du permis tous les 15 ans a été décidé en 2013 et les premiers renouvellements interviendront donc en 2028.

À l'origine, la proposition de la Commission européenne était de soumettre les conducteurs à une « *auto-évaluation* ». Insuffisant, a jugé la rapporteure, qui a réussi à introduire dans le texte la nécessité d'une « *visite médicale obligatoire pour toute personne qui passe ou renouvelle un permis de conduire* ». La visite médicale serait donc imposée y compris lors du premier passage du permis de conduire.

La députée insiste sur le fait qu'il ne s'agit pas de stigmatiser les personnes âgées, mais de mettre l'accent sur tous les problèmes de santé, les pathologies qui peuvent constituer, à tout âge, un danger pour le conducteur et pour les autres. Des troubles comme l'épilepsie, le diabète, les apnées du sommeil peuvent, par exemple, mettre le conducteur en danger (malaises, endormissement...).

L'examen médical envisagé dans le texte prévoit également le contrôle de la vue et de l'ouïe, ce qui pourrait conduire à écarter du droit à conduire les personnes les plus âgées souffrant de troubles auditifs ou visuels.

Le texte sera examiné en séance les 27 et 28 février, puis, s'il était adopté serait appliqué en 2027

SITUATION EN EUROPE ET DANS LE MONDE

En Europe, en matière de permis de conduire, chaque pays fait comme il veut. La Belgique et la France n'imposent aucun contrôle médical. Alors qu'aux Pays Bas, au Danemark, en Italie, au Portugal, en Espagne ou en Grèce, le principe de visite médicale est instauré.

Dans certains pays européens, comme l'Italie ou le Portugal, les conducteurs doivent passer une visite médicale dès l'âge de 50 ans. En Espagne ou en Grèce, ils y sont tenus à partir de l'âge de 65 ans, de 70 ans au Danemark, ou de 75 ans aux Pays-Bas. A noter qu'au Japon le permis de conduire doit être renouvelé tous les 5 ans pour les conducteurs qui n'ont pas

commis d'infractions et tous les 3 ans pour les autres et les plus de 70 ans. Ce renouvellement obligatoire s'accompagne de tests médicaux (vue, ouïe, questionnaire) et de remise à niveau de la réglementation.

En Europe, seules la France, l'Allemagne, la Belgique et la Pologne, accordent le permis à vie.

EN FRANCE

En France, le principe de précaution de la visite médicale est déjà appliqué pour les professionnels de la route. Pour le conducteur ordinaire le principe est aujourd'hui de lui laisser l'initiative de solliciter une visite médicale par un médecin agréé quand le médecin traitant qui a obligation d'informer son patient joue son rôle. La recommandation du CNSR du 6 déc 2023 sur le contrôle de l'aptitude médicale à la conduite pointe que le système actuel a des failles en termes d'information et de formation insuffisante des médecins.

Une visite médicale peut aussi être sollicitée suite à un signalement auprès de la préfecture.

L'arrêté du 28 mars 2022 liste les pathologies requérant un contrôle obligatoire par un médecin agréé incluant les addictions

Qui est concerné à ce jour par le contrôle médical périodique ?

- permis A et B lorsqu'ils sont utilisés pour exercer une activité de taxi, transport de personnes à 2 ou 3 roues, voiture de tourisme avec chauffeur, ambulance, véhicule affecté au ramassage scolaire ou au transport public de personnes
- permis C, C1 (poids lourd) ;
- permis D, D1 (transport en commun) ;
- permis CE, C1E, DE, D1E (certains véhicules avec remorque).

Selon l'ONISR en 2021, le facteur malaise ou somnolence concerne 37% des tués impliquant un VT et 12% de la mortalité routière. Même si le facteur médical n'est évidemment pas nécessairement impliqué dans ces chiffres, on doit constater que ces facteurs de risque sont non négligeables.

POINT DE VUE DE LA LIGUE

La directive est globalement cohérente avec l'objectif que s'est fixé l'Europe et la France à réduire par deux le nombre de tués et de blessés graves sur la décennie 2021-2030 et de viser zéro tué et blessé grave en 2050. En Europe, même si les résultats s'améliorent, l'objectif visé de 12 700 morts en 2021 n'avait pas été atteint (20 000 morts par an à ce jour). En France métropolitaine, en 2022, on comptabilise 3267 tués chiffre quasi identique à 2013 (3268 tués) ce qui confirme une stagnation liée à une absence de volontarisme politique. Suite aux récentes mesures d'allègement des sanctions liées au permis à points, on observe d'ailleurs une augmentation continue des victimes sur 5 mois, depuis octobre 2023, alors que la baisse devrait atteindre -15,7% par an pour atteindre l'objectif fixé.

Les positions défendues par la Ligue contre la violence routière sont globalement inspirées et concordantes avec celles de l'European Transport Safety Council (ETSC), ONG qui se consacre à la réduction du nombre de morts et de blessés graves sur nos routes. Les recommandations ci-dessous sont largement basées sur l'expertise de l'ETSC.

Mesures concernant les jeunes et la conduite

Depuis 2006, l'Union européenne recommande judicieusement un âge minimum de 21 ans pour les conducteurs de camions et de 24 ans pour les conducteurs d'autobus. Plusieurs États membres autorisent la conduite de camions à partir de 18 ans, à condition que le conducteur soit titulaire d'un certificat de capacité professionnelle (CCP). Toutefois, la proposition de la Commission exigerait que tous les États membres proposent un programme de conduite accompagnée permettant aux jeunes de 17 ans de conduire un camion. Lors du vote de décembre 2023, la commission TRAN du Parlement Européen a soutenu cette proposition, ce que nous regrettons vivement.

Cette disposition pourrait augmenter considérablement le nombre de jeunes conducteurs de poids lourds, avec des conséquences très négatives pour la sécurité routière. Les données des pays où l'âge minimum a déjà été abaissé à 18 ans (avec un CCP) montrent clairement que les plus jeunes conducteurs de poids lourds (18-19 ans) sont beaucoup plus susceptibles de provoquer un accident. Plus une personne commence jeune à conduire seule sans restriction, plus elle risque d'avoir un accident mortel, en particulier avant l'âge de 18 ans. **La Ligue contre la violence routière s'oppose donc à toute réduction de l'âge minimum pour conduire en Europe.**

La Ligue contre la violence routière soutient fermement une période probatoire pour les conducteurs novices, comme le prévoit le texte actuel. En ce qui concerne l'éducation à la sécurité routière, nous demandons la possibilité pour les États membres de l'UE d'introduire l'éducation à la sécurité routière et à la gestion des risques dans leurs programmes scolaires obligatoires, comme c'est le cas dans le texte actuel.

La Ligue contre la violence routière est opposée à la possibilité d'autoriser les jeunes de 16 ans à conduire n'importe quel type de voiture, à condition qu'elle soit équipée d'un limiteur de vitesse fixé à 45 km/h car un véhicule puissant même bridé à 45 km/h, garde des capacités d'accélération dangereuses pour un jeune conducteur novice – d'autant plus dangereuses si ce véhicule est lourd.

Les compagnies d'assurance savent depuis longtemps que plus le conducteur est jeune et plus le véhicule est puissant, plus le risque d'accident de la route et la gravité des dommages sont élevés. **La Ligue contre la violence routière soutient toute proposition d'amendement sur la limitation de la puissance des véhicules pour les conducteurs novices pendant leur période probatoire.**

Contrôles médicaux

La visite médicale obligatoire ne générera sans doute pas un gain considérable en termes de vies sauvées et de blessés graves épargnés mais il s'agit d'une **mesure de précaution qui est totalement cohérente avec l'ambition de rendre nos routes sûres**. Face à l'ambition de l'objectif de zéro morts et blessés graves à l'horizon 2050, nous considérons que **le principe du « permis à vie » n'est plus acceptable et** que le contrôle de l'aptitude médicale à la conduite tous les 15 ans peuvent donc aider à détecter des défaillances physiques et cognitives et de tendance à la somnolence en fonction des médicaments pris. Le permis à vie non, le permis de vivre oui !

Nous regrettons toutefois de ne pas disposer d'études qui permettent de chiffrer précisément l'impact de la visite médicale dans les pays qui les ont mis en œuvre.

La Ligue rappelle que le facteur santé dans les accidents mortels de la route n'est pas qu'un problème de seniors, mais plutôt un problème de pathologie incompatible avec la conduite pouvant concerner tous les âges. En ce sens le contrôle médical régulier au long de la vie est un bon principe.

Nous soutenons le développement de lignes directrices fondées sur des preuves pour les médecins de famille et autres professionnels de la santé afin d'aider à évaluer les capacités

fonctionnelles d'une personne soupçonnée d'être un conducteur inapte et de coordonner avec les autorités chargées de délivrer les permis de conduire, comme c'est le cas dans le texte actuel.

Nous considérons que cette proposition devra être complétée :

- D'une action de sensibilisation à la nécessité de solliciter un contrôle médical s'il a été conseillé par le médecin traitant
 - D'une mise en place au niveau local d'un double dispositif :
 - de conseil et d'appui à la médiation auprès des familles confrontées à la décision de signaler les inaptitudes d'un proche
 - d'accompagnement des personnes perdant leur permis sur les solutions alternatives de mobilité.
- Nous proposons l'expérimentation de dispositifs à l'échelle départementale impliquant les préfetures, les départements, les médecins agréés et les acteurs de la mobilité.
- D'une nouvelle approche du permis autour du concept de contrat de conduite qui doit sensibiliser à la notion de devoir et de responsabilité.

Motocycles

Au total, 4 000 motocyclistes ont été tués dans l'UE en 2021. La Ligue *soutient l'obligation d'un test de compétences et de comportement pour les catégories AM et A1*, comme c'est le cas dans le texte actuel.

Formation des conducteurs

La Ligue contre la violence routière est favorable au principe de réintroduction dans la directive de normes de qualité pour les formations, formateurs et examinateurs.

La Ligue contre la violence routière propose que l'intégration des progrès des sciences cognitives et comportementales soient pleinement intégrées dans l'évolution des contenus des formations et des compétences des formateurs et examinateurs.

La formation devrait encourager les jeunes apprenants à réfléchir à leurs limites en tant qu'usagers de la route, aux raisons qui les poussent à vouloir apprendre à conduire, à leur attitude vis-à-vis de la sécurité et aux risques spécifiques auxquels ils sont confrontés. Les travaux de recherche ont conclu que des niveaux plus élevés dans la matrice des objectifs de la formation des conducteurs permettent de former des conducteurs intrinsèquement plus prudents.

Éthylotests antidémarrage

La Ligue contre la violence routière soutient la mise en place de programmes d'éthylotests antidémarrage pour les contrevenants dépendants qui perdraient leur permis de conduire, leur donnant ainsi la possibilité de continuer à conduire, tant que leur taux d'alcoolémie est inférieur à une valeur déterminée.

Limite de poids des véhicules pour le permis b

La commission TRAN souhaite augmenter la limite de poids des véhicules de catégorie B jusqu'à 4,25 tonnes. L'argument avancé est qu'il s'agit de permettre aux gens de conduire de nouvelles camionnettes électriques avec leur permis B. Mais le texte adopté le permet pour tous les véhicules « à carburant alternatif ». Actuellement, la législation européenne limite les permis B aux véhicules pesant jusqu'à 3,5 tonnes. Ce qui constituait la seule barrière face au risque de voir arriver sur les routes européennes des « heavy trucks » américains (qui sont notoirement plus dangereux).

Les camionnettes sont surreprésentées dans les accidents mortels sur les routes européennes : au total, 2 630 personnes ont été tuées dans des collisions impliquant des véhicules utilitaires légers (VUL) dans l'UE pour la seule année 2018, ce qui représente 11% de l'ensemble des décès sur la route. L'augmentation de la limite de poids ne ferait qu'exacerber ce phénomène.

Par conséquent, **La Ligue contre la violence routière recommande de ne pas autoriser d'augmentation de poids ou de la limiter à 400 kg**, ce qui est largement suffisant pour garantir une autonomie raisonnable (une augmentation de poids de 750 kg comme actuellement planifié est inutile et le deviendra de plus en plus : l'évolution technologique permet un allègement des batteries qui va se poursuivre dans les prochaines années). Par ailleurs, **si dérogation il y a, nous recommandons de la limiter clairement aux véhicules électriques à batterie.**