

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1974)

Commission	
Gouvernement	

Non soutenu

AMENDEMENT

N ° 1764

présenté par
M. Laqhila et M. Balanant

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 31 BIS, insérer l'article suivant:**

Après l'article L 221-3 du code de la route, il est inséré un article L 221-3-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 221-3-1.* – Tout détenteur du permis de conduire de catégories A et B âgé de 65 ans au moins doit fournir un certificat médical délivré par un médecin agréé auprès de la préfecture du département et attestant de sa capacité à conduire, dans les conditions définies à l'article R 226-2 du code de la route.

« Tous les deux ans, il est procédé à un nouveau contrôle médical d'aptitude à la conduite dont les modalités de prise en charge par l'assurance maladie sont définies par décret.

« Cet examen s'accompagne d'un stage de remise à niveau dont les conditions sont définies par décret pris en conseil d'État.

« La commission médicale départementale du permis de conduire est chargée de vérifier l'aptitude médicale à conduire. Elle peut prononcer l'interdiction totale ou partielle de conduire dans les conditions définies par décret pris en conseil d'État. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le permis de conduire matérialise un droit de circuler, décerné à des usagers accrédités par les services administratifs compétents, après validation des **aptitudes des titularisés au terme d'un examen théorique et pratique**. Son attribution admet la capacité du conducteur à circuler sans représenter de danger pour lui comme pour autrui.

Contrairement à ses voisins européens la France a fait le choix d'un permis à vie, la seule contrainte ayant été l'introduction à travers une directive européenne de la simple formalité d'un renouvellement administratif tous les 15 ans.

Pourtant d'autres considérations et conditions entrent en ligne de compte quant au maintien ou à l'attribution du permis de conduire. Parmi elles, on retrouve le cas des affections compatibles avec les aptitudes requises pour une conduite sûre mais susceptible de s'aggraver, entraînant une incapacité partielle ou totale de manœuvrer un véhicule en toute sécurité. C'est ce dernier cas de figure qui doit nous interpeller afin de venir régulariser la situation des personnes âgées de plus de 65 ans. S'il est de la responsabilité de chacun de déterminer quand cesser de conduire, il revient à l'État cependant de veiller à assurer la sécurité de nos concitoyens par des mesures compensant d'éventuelles surestimations de compétences.

Or, il est de notoriété publique que les pratiques routières se dégradent avec l'âge : dans une enquête de 2013, 77 % des Français interrogés se déclaraient favorables à une visite médicale obligatoire pour les seniors conducteurs. Elle pose également 65 ans comme âge médian idéal pour débiter ces contrôles réguliers. De même, la communauté scientifique a prouvé ce déclin des capacités et rapportent des données épidémiologiques attestant d'un côté de la part croissante des seniors dans la démographie française, d'un autre côté de leur vulnérabilité accrue au fil du temps. Ainsi, dans une étude de l'association *Gériatrix*, il ressort qu'en 2015 le nombre de tués de plus de 65 ans a atteint 25 % des effectifs tandis qu'après 75 ans, il transparaît un accroissement exponentiel de la mortalité avec près de 60 % d'accidents responsables.

Avec 85 % de la population des seniors qui disposent d'un véhicule dont l'utilisation nécessite la détention d'un permis de conduire, cet amendement poursuit une volonté triple en adéquation avec les apports de la loi sur l'orientation des mobilités :

- Accompagner les personnes âgées dans une conduite responsable et l'arrêt progressif d'une pratique autonome jugée à risque au profit d'une utilisation accrue d'un maillage en transports publics étendue;
- Corriger le laxisme d'un système juridique qui a trop longtemps souffert de négligence dans la prise en charge d'une population vieillissante dont les affections posent un réel problème de sécurité routière;
- Rapprocher nos législations en la matière des standards adoptés unilatéralement par les autres pays de l'Union Européenne pour intensifier les logiques d'élargissement de compétences dans le domaine.

En Europe, la tendance est au contrôle régulier passé un certain seuil d'âge ou périodiquement dès l'obtention du permis avec une augmentation de la fréquence passée certaines tranches d'âges : en Italie, une évaluation est obligatoire tous les 10 ans avant 50 ans, tous les 5 ans entre 50 et 70 ans puis tous les trois ans au-delà de 70 ans.

Pour un pays des libertés comme la France, l'objectif n'est pas d'astreindre pour soi-même les droits de nos citoyens avec des contraintes exagérées. Néanmoins, le principe d'une liberté qui présuppose des devoirs et donc une responsabilité civique doit gouverner toutes nos démarches.

Partant de ce constat, cet amendement entend étendre les mesures de sécurisation des routes au-delà d'un contrôle renforcé des comportements addictifs et intentionnels en imposant aux seniors dès 65

ans l'obligation de consulter sur une base bi-annuelle un médecin agréé auprès de la préfecture de leur département de résidence, afin de certifier leurs aptitudes à conduire sans danger. Le devoir de se soumettre également à un test de capacités et de mise à jour des connaissances de la législation routière incombera à cette même frange de population sur la base d'une heure tous les deux ans.

Toute décision invalidant partiellement ou totalement l'exercice de la conduite interviendra avec un caractère exécutoire et sera ouverte aux recours pour en contester l'application auprès des instances agréées.

En conséquence, cet amendement vise à réactualiser les règles de bonnes conduites et contribue à l'abaissement de la mortalité routière. Cette question récurrente mérite des décisions fortes et courageuses