

Les enjeux du permis de conduire et les responsabilités de l'utilisateur

I. Introduction :

Au même titre que les études, le permis de conduire est un examen que pratiquement tout le monde passe aujourd'hui. Il représente le "visa" pour pouvoir conduire une voiture. Mais au delà, il constitue un élément de liberté, permettant d'aller et venir de façon autonome, mais aussi d'aller travailler. Et pour beaucoup de gens, ne pas détenir le "permis" est un handicap. D'ailleurs, lorsqu'un demandeur d'emploi répond à une annonce, la plupart du temps, il lui est demandé s'il détient la « fameuse » carte rose. Pour une personne malade ou en situation de handicap, le handicap est double. En effet, peu de personnes savent qu'au delà des examens théoriques et pratiques, de nombreuses conditions liées à l'état de santé de la personne engendre des conditions d'accès au permis de conduire, une restriction, une suppression momentanée, voire une interdiction de conduire ou tout simplement un frein à l'apprentissage et /ou d'ordre financier. En l'absence de connaissances suffisantes ou de prise de conscience des enjeux du permis de conduire, la personne ne peut évaluer les responsabilités encourues pour elle même et la société qui l'entoure.

II. Développement :

A) Condition à l'obtention du permis de conduire

Le permis de conduire doit être délivré après que des épreuves sérieuses aient été réussies, et non distribué dans une « pochette surprise » ! Pour mémoire et planter le décor, la première partie de cette analyse présente un bref rappel des conditions à l'accès au permis de conduire :

- avoir 17 ans pour accéder à l'examen théorique ; l'apprentissage peut avoir lieu avant cet âge

En dehors des auto-écoles, depuis plus de 10 ans, les Mutualités socialistes proposent à ses affiliés le Service Drive Mut qui prépare et accompagne les futurs candidats à l'examen théorique. Parmi leurs missions, les Mutualités ont également un rôle de prévention. C'est pourquoi, bien avant que ces matières obligatoires pour l'examen pour tout candidat, la Mutualité a développé un module spécifique afin de faire prendre conscience aux futurs candidats que l'usage de médicaments, de drogues, d'alcool, ... ont de réels enjeux sur la conduite automobile et la société (risques d'accident), que la conduite peut être responsable, que être conducteur s'inscrit dans un contexte sociétal, consumériste, environnemental, ...

- après obtention de l'examen théorique, la personne peut obtenir un permis provisoire de 3 ans, réduit à 18 mois si elle est passée par une auto-école.

Le futur candidat au permis a deux possibilités pour apprendre à conduire :

1. filière libre : formation qui permet à un candidat d'apprendre la conduite avec un guide de son choix qui a lui-même son permis depuis plus de 8 ans. Le nom du guide n'est pas cité sur le permis provisoire. Le choix du véhicule est laissé libre.

Si un candidat, affilié à la Mutualité socialiste passe par le service Drivemut , les instructeurs Drive Mut brevetés par l'Etat de peuvent assister, dans leurs véhicules à double commande, les candidats au permis de conduire automobile en qualité de guide durant leurs cours pratiques.

2. Auto-école : Après avoir suivi une formation de 20 heures de cours pratiques en auto-école et pour peu que l'auto-école octroie l'autorisation nécessaire, le candidat peut conduire seul pour poursuivre sa formation.

- Avoir 18 ans pour accéder à l'examen pratique

L'examen pratique pourra être passé dès l'âge de 18 ans pour autant que le candidat ait au moins réalisé 3 mois de stage d'apprentissage et ce, quelle que soit la filière suivie.

Cet examen se compose comme par le passé de manœuvres et de la traditionnelle épreuve sur la voie publique. Toutefois, depuis le 1^{er} décembre 2006, les manœuvres ont lieu sur un terrain privé et, en plus, sur la voie publique.

En cas d'échec à deux reprises à cet examen pratique, une formation de 6 heures pratiques en auto-école devient obligatoire.

Préalablement et pour avoir accès au permis, depuis la nouvelle législation relative au permis de conduire (AR du 23/03/1998 et appliquée depuis le 01/10/1998), toute personne doit remettre une déclaration sur l'honneur aux termes de laquelle le candidat « atteste qu'à sa connaissance, il n'est pas atteint d'un défaut physique ou d'une affection mentionnée dans l'annexe 6 du dudit arrêté ». Dans le cas contraire la personne doit pouvoir s'orienter vers un médecin afin de faire compléter une attestation d'aptitude à la conduite automobile.

- Une fois le permis en poche...

Après la réussite de l'examen pratique, le candidat reçoit un permis de conduire probatoire qui ne sera « confirmé » qu'au terme d'une année durant laquelle il devra tout particulièrement être attentif à ne pas enfreindre la législation routière.

En cas d'infractions graves, de conduite sous influence, etc , le permis peut être purement et simplement retiré avec pour conséquence, l'obligation, pour le candidat, de représenter et réussir à nouveau les examens théoriques et pratiques.

B) Situations types par type de handicap

Suivant des situations types et tout au long de cette analyse, certains éléments relatifs à l'attestation, à la responsabilité du médecin, du conducteur automobile seront relatés.

Qui peut avoir accès au permis de conduire ?

De par nos contacts et échanges réguliers avec les personnes handicapées, ces dernières nous témoignent des difficultés à l'accès au permis de conduire. Citons les plus courants :

Déficience intellectuelle

Pour les personnes handicapées avec une déficience mentale légère ou avec des difficultés de compréhension, l'apprentissage et la participation aux cours théorique est difficile.

Faute d'aide suffisante à l'apprentissage théorique et surtout par découragement suite aux échecs répétitifs lors de l'examen, la personne s'oriente vers des véhicules sans permis dit selon la loi du code de la route « Véhicules lents » Ce type de véhicules de type « Ligier ». est utilisable par toute personne sans possession de permis de conduire si cette dernière est née avant le 30/09/82. Pour les plus jeunes nés après le 1/10/1982, le permis est devenu obligatoire pour conduire ce type de véhicule limité à ≤ 45 km/h.

Suite à cette modification du code de la route, nous avons été confrontés à certains de nos membres qui utilisant ce type d'engin pour se rendre au travail en entreprise de travail adapté se sont vus dans l'obligation de négocier avec leurs employeurs des modalités pratiques faute de transports en commun disponibles. Une nouvelle fois, consciente de la sécurité des usagers de la route à mettre des mesures spécifiques pour réduire les accidents de la route, L'ASPH ne peut que déplorer une nouvelle forme de discrimination pouvant aller jusqu'à une perte d'emploi faute de transport adapté à la situation de la personne.

Pour les personnes sourdes

Que des personnes sourdes puissent conduire surprennent énormément les entendants qui supposent, sans y réfléchir, qu'il faut entendre. C'est une idée reçue entachée « d'audicentrisme », attitude qui consiste à juger les Sourds avec des critères d'entendants. Les médecins connaissent peut être bien les aspects médicaux de la surdité, la déficience auditive, mais ils ignorent l'aspect social des surdités, les compétences et capacités compensatrices développées par les sourds. Dans la loi Belge, rien n'empêche une personne sourde à conduire dans la mesure où elle ne souffre pas de troubles d'équilibre (ex : maladie de Ménière).

Et pourtant, si on veut bien y réfléchir un instant, *quid* de l'audition d'un automobiliste ? Enfermé dans une boîte en tôle vitrée, soumis aux bruits du moteur, du roulement, du vent et, souvent, de l'autoradio, tous les conducteurs sont malentendants ! Et, à partir d'une certaine vitesse, ou si l'autoradio est assez fort, ils sont sourds ! Faut-il rappeler que l'usage du klaxon en ville est depuis longtemps interdit, les casques obligatoires des motards réduisent l'entrée d'informations auditives, ... Le sens majeur pour conduire n'est donc pas l'audition, mais bien la vue. Le slogan utilisé par la France lors d'une campagne en prévention routière, laisse réfléchir : "Au volant, la vue c'est la vie !". Or, s'ils ne voient pas mieux, il est bien connu que les sourds développent une excellente analyse de leur champ visuel, en particulier en périphérie, ce qui leur permet de détecter très tôt un événement et de l'anticiper. Toutes les études réalisées par les compagnies d'assurance n'ont pas montré un taux d'accident chez les conducteurs sourds plus élevé que la moyenne. Ainsi, ce sont les sourds qui seraient en droit de s'étonner : comment les entendants font-ils pour conduire en étant rendus momentanément sourds, ce qui n'est pas leur état normal ?...

L'accès aux examens pose toutefois quelques réflexions et/ou difficultés pour ce type de déficience.

L'examen théorique est basé exclusivement sur le support de la langue écrite par l'intermédiaire des questions à choix multiples. Toutefois, il faut savoir que pour les personnes sourdes sévères ou profondes, de par leurs difficultés auditives, ont un faible niveau de la langue française, voire sont illettrées. En 2004 selon des statistiques françaises effectuées par la Direction de la

Sécurité routière, il est démontré que le taux de réussite à l'examen théorique pour les personnes maîtrisant mal la langue française était alors d'environ de 26,8%.

Au vu de notre diversité culturelle dans notre pays, au-delà des personnes handicapées, l'inaccessibilité au permis de conduire constitue un véritable enjeu public, étant un obstacle à l'intégration sociale, personnelle et professionnelle des personnes concernées.

Contrairement à la France qui depuis sa loi du 11 février 2005 article 77 et complétée par son décret du 18 janvier 2006 relatif à la conduite automobile pour les personnes sourdes et malentendantes, la Belgique n'a prévu aucune mesure lors de l'apprentissage. En effet, depuis lors en France, bien que cette pratique n'est pas toujours offerte par toutes les autoécoles, l'organisation de sessions spécialisées pour les épreuves théorique et pratique du permis de conduire de catégorie B est obligatoire. Lors de ces sessions, les candidats sourds et malentendants bénéficieront du dispositif de communication adapté à leurs besoins. Ils bénéficient durant l'examen du dispositif de communication adapté de leur choix, leur permettant une bonne compréhension des épreuves. Cette possibilité peut être utilisée pour traduire :

- l'accueil et la présentation de l'épreuve,
- les questions et les réponses relatives aux vérifications,
- les annonces faites suite aux éventuelles erreurs sérieuses ou graves,
- le bilan de l'évaluation le cas échéant.

Durant les épreuves, le candidat peut faire appel notamment à un interprète en langue des signes ou à un codeur en langage parlé complété.

En Belgique, le Service de jeunesse spécialisé pour personnes sourdes le CREE – Collectif Recherche Et Expression - situé à Bruxelles, organise, pour les personnes sourdes résidant en Communauté française, un apprentissage théorique au permis de conduire basé sur 25h de cours signés au prix de 100 €. La remise de livre et de documents de travail aide à la compréhension mais aussi l'organisation et l'accompagnement à l'examen sont possibles. Une intervention de l'AWIPH est possible pour les habitants de la région wallonne.

L'asbl Voir et Conduire à Bruxelles organise également des cours de préparation à l'examen théorique.

Malgré cette offre de service, la difficulté reste puisque le niveau de la technicité de la langue des signes diffère entre les interprètes et les candidats sourds. En effet, le domaine de la sécurité routière fait intervenir des mots qui n'ont pas une représentation signée officielle et reconnue par tous les utilisateurs. Au vu des nombreuses offres multimédias, il serait intéressant de voir des supports multimédias beaucoup plus performants et adaptés au

public, LASER – L'Action de la Sécurité Routière – en France en fait son chemin de bataille.

D'autre part, la difficulté est accentuée pour l'apprentissage à la conduite. Pour assimiler les techniques d'apprentissage, la personne sourde peut mettre 3 fois plus de temps à comprendre les consignes et préparer l'examen. Le nombre minimum de 20 h de pratique est largement dépassé et engendre des surcoûts non négligeables. Quand on connaît les revenus de certaines personnes handicapées, le prix d'un permis de conduire peut être très élevé. En effet, à notre connaissance, très peu, voir aucun moniteur d'auto-école ne pratique la langue des signes. Si un interprète est nécessaire à cet apprentissage, ce dernier est à charge de la personne sourde.

En terme de sécurité au sens large, comme association représentant et défendant les personnes handicapées, l'ASPH défend le droit de conduire sans aucune discrimination. Toutefois, il convient que notre revendication soit responsable. Il est des situations de handicap qui peuvent engendrer des conduites « à risque tant pour la personne elle-même, que pour ses passagers et/ou les autres usagers de la route.

Pour les personnes avec une déficience visuelle

Lors d'une demande de permis de conduire et Selon annexe 6 due l'arrêté royal du 23 mars 1998 mis à jour le 23 septembre 2002, les personnes déficientes visuelles peuvent conduire une voiture légère avec un permis B moyennant certains critères. Le médecin traitant devra orienter son patient vers un médecin spécialisé qui complétera l'attestation d'aptitude à la conduite. Après des tests ophtalmologiques, la personne doit pouvoir présenter aucun défaut ni rétrécissement du champ visuel. Pour les personnes ne disposant qu'une vision partielle (usage d'un seul œil), le champs visuel doit être au minimum de 120 °.

Pour les personnes porteuses de lunettes ou lentilles, si le médecin signifie à la personne que la conduite nécessite une correction optique, cette dernière sera mentionnée sur l'attestation et écrite sur le permis de conduire.

En cours de vie, pour les personnes souffrant d'une acuité visuelle réduite telle que la rétinite pigmentaire qui évolue en rétrécissant progressivement le champ visuel, la personne doit pouvoir comprendre et accepter les risques qu'elle engendre pour elle même et les autres conducteurs. Elle doit rendre son permis de conduire aux instances de police.

Pour les personnes avec des difficultés locomotrices

De nos jours, la conduite automobile constitue un élément incontournable dans notre confort de vie au quotidien. Pour la personne en fauteuil roulant, elle doit être également considérée comme partie intégrante de tout un programme de réadaptation et à ce titre doit être envisagée systématiquement, même s'il est évident que tous ne pourront y accéder en pratique. Grâce à la facilité de déplacement qu'elle procure, elle ouvre de nombreuses perspectives de liberté et d'engagement dans la société, et plus particulièrement sur le plan professionnel.

Amener une personne tétraplégique à conduire oblige le médecin à se poser certaines questions pour résoudre les problèmes qui s'imposent inévitablement. Malheureusement, les données de la littérature sont pauvres sur cette question épineuse à bien des égards.

Pour tout nouveau candidat : l'examen d'un candidat handicapé physique non titulaire de permis de conduire. Le candidat doit subir une épreuve théorique du code de la route. Pour la pratique, dans un premier temps, l'inspecteur s'attachera à vérifier l'adéquation des équipements avec le(s) handicap(s), et dans un second temps, à vérifier la bonne utilisation de ces aménagements, en plus des connaissances et des savoir-faire évalués lors des examens traditionnels.

Lorsqu'une personne en possession d'un permis de conduire a été victime d'un accident laissant des séquelles physiques d'une gravité telle que la conduite d'un véhicule normal lui est impossible, elle aspire néanmoins bien souvent à continuer de conduire. Il faut d'abord qu'elle passe une visite médicale. L'examen théorique n'est pas à repasser. Lors de la régularisation du permis de conduire, l'inspecteur se contente de vérifier si les aménagements sont correctement adaptés et utilisés en circulation. Il ne s'agit donc pas d'un test de capacité complet, mais d'une simple régularisation du titre déjà détenu.

En Belgique, de prime abord, une personne handicapée physique n'éprouve pas de difficultés à l'accès du permis de conduire théorique. L'apprentissage de la conduite automobile peut toute fois nécessiter un apprentissage avec un véhicule adapté. C'est pourquoi, elle sera orientée vers le CARA^{1*} afin de déterminer les aménagements du véhicule à prévoir en fonction des limitations physiques de la personne. Ces aménagements peuvent passer

¹ * CARA : Centre d'Aptitude à la Conduite et d'Adaptation des Véhicules, est un département de l'Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR) qui a pour mission d'évaluer l'aptitude à la conduite des candidats présentant une diminution des capacités fonctionnelles pouvant influencer la conduite en toute sécurité d'un véhicule à moteur. Cela concerne tous les véhicules à moteur dont la conduite requiert un permis allant de la catégorie A3 classe 3 à la catégorie D+E

par un système d'embarquement/débarquement de la chaise roulante à l'arrière ou sur la porte latérale arrière, un lève personne pour un transfert du fauteuil roulant au siège du véhicule, des adaptations des manettes de commande (pédales au volant, boîte de vitesse automatique...)

Les aménagements techniques sont nombreux, plus ou moins sophistiqués et donc plus ou moins onéreux selon les cas et les sociétés qui les proposent. Ils ne doivent en aucun cas modifier l'équipement de base du véhicule choisi et doivent permettre à une personne valide de conduire le véhicule en question. Ils sont parfois réutilisables lors d'un changement de véhicule. Leur choix dépend non seulement des possibilités fonctionnelles des patients, mais aussi d'arguments autres, qu'ils soient financiers ou médicaux légaux. Des aménagements de base tels que la boîte de vitesse automatique, la direction et freinage assistés sont proposés par les constructeurs automobiles sur la plupart des véhicules de série. D'autres sont proposés à tous conducteurs valides ou moins valides comme l'ouverture automatique et la fermeture centralisée des portes, avec ou sans commandes, ... et ne sont pas pris en compte lors d'un aménagement pris en charge par les fonds communautaires.

En effet, pour toute adaptation, les fonds communautaires peuvent intervenir pour l'adaptation de certains véhicules. Les montants et le choix des adaptations doivent être élaborés dans un devis à joindre au dossier de demande. Avant toute commande du véhicule et/ou des aménagements, la personne doit recevoir un avis favorable au risque de devoir prendre en charge certains frais non négligeables.

Au vu du coût financier de certains aménagements et les revenus de la personne handicapée qui peuvent être parfois précaires, des situations de surendettement pourraient survenir.

A contrario, la voiture familiale, qui a besoin d'adaptation pour véhiculer une personne handicapée non détentrice du permis de conduire, peut bénéficier également des fonds communautaires pour faire adapter le véhicule comme passager.

Quelque soit l'aménagement à prévoir pour le passager ou le conducteur en situation de handicap, lorsque l'opportunité s'y prête, il est préférable pour la personne d'essayer en réel les aménagements à prévoir soit au CARA, soit lors de salons du handicap comme Autonomie à Liège ou Reva à Gand. Dans ce type de salon, la personne handicapée peut également se faire à l'idée des aménagements potentiels, évaluer le bénéfice qu'elle pourrait en tirer, voir reprendre goût à la conduite surtout lorsque la personne a été victime d'un accident.

Comme pour la personne qui a souffert d'un AVC – Accident Vasculaire Cérébral- ou hémiparésie, une personne handicapée suite à un accident de

la vie privée, de la route ou professionnel doit pouvoir retrouver sa place dans la société. Il lui faudra parfois plusieurs mois de rééducation afin de récupérer une nouvelle autonomie. Certes, la vie ne sera plus comme avant, mais elle permettra de faire des projets, envisager l'avenir sur de nouveaux horizons, voire de reconduire et pourquoi pas retrouver une certaine liberté.

Pour d'autres pathologies ou handicap

Comme annoncé dans les conditions à l'examen pratique, l'annexe 6 couvre bien d'autres pathologies ou handicap tels que les personnes souffrant d'affections nerveuses ou neurologiques, psychiques, épilepsie, somnolence pathologique, problèmes du système cardio-vasculaire, alcoolisme, prise de médicaments, affections des reins et du foie et enfin implants.

Pour l'ensemble des personnes souffrant de telles pathologies ou des différentes formes de handicap citées dans l'analyse, ces dernières peuvent avoir accès à la conduite automobile lorsque leur maladie est stabilisée et régulièrement suivie par le corps médical. Des restrictions dans la durée de validité du permis de conduire, la vitesse autorisée, les horaires de conduite peuvent être décidés par le CARA.

Au vu de la complexité d'application de l'annexe 6 par le corps médical, il est préférable que des décisions aussi graves de conséquences que l'interdiction de conduire soient prises par un organe indépendant plutôt que le médecin traitant. En effet, la personne détentrice d'un permis de conduire, lors d'un accident, le tribunal lui retirerait son permis de conduire mais aussi cela aurait de lourdes conséquences en terme de responsabilité vis-à-vis de la personne qui aurait remis une fausse attestation ; en terme d'assurances, cela peut être également très lourd!

D'autre part, suivant l'annexe 6, toute personne souffrant d'une affection évolutive susceptible d'en affecter le fonctionnement au point de compromettre la sécurité routière devient inapte à la conduite. Par conséquent, le médecin traitant qui connaît mieux son patient doit l'en informer. Ce médecin n'a aucun pouvoir quand à en informer les autorités concernées pour faire retirer le permis ni même prévenir l'une ou l'autre compagnie d'assurance.

Pour tous les conducteurs :

En région wallonne, pour tous les candidats qui éprouvent des difficultés à l'apprentissage du cours théoriques peuvent bénéficier de séances spéciales moyennant la preuve que leurs facultés mentales et/ou intellectuelles, et/ou que leur niveau d'alphabétisation sont insuffisants pour passer l'examen théorique audiovisuel. Sont considérées comme preuves, entre autres, les

documents suivants: certificats ou attestations d'un centre psycho-médico-social (PMS), d'un centre public d'aide sociale, d'un institut d'enseignement spécial, d'un centre d'observation et de guidance, d'un centre d'orientation professionnelle. Ces séances spéciales sont possibles dans les centres agréés que vous trouverez sous la rubrique suivante : <http://www.escampare.be/html/centrex.htm#adr>

Les candidats qui ont échoué au moins cinq fois à l'examen théorique peuvent également demander à subir l'examen théorique en séance spéciale.

Suivant certaines conditions liées à la situation de handicap, l'AWIPH peut apporter une aide financière via les aides matérielles à l'intégration dans l'apprentissage de l'examen théorique ou pratique ou l'adaptation du véhicule. L'intervention du fond communautaire ne peut être renouvelé que tous les 5 ans. (voir conditions : http://www.awiph.be/pdf/integration/etre_autonome/aide_materielle/arrete_aide_materielle_04022004.pdf) et autres fonds communautaires .

En cas d'aménagement du véhicule, toute modification technique apportée au véhicule nécessite une obligation de repasser le véhicule au contrôle technique avant même la 1^{ère} utilisation. Cette démarche met à l'abri le propriétaire du véhicule d'un éventuel recours de l'assurance en cas d'accident qui serait dû à l'aménagement apporté.

Immatriculation du véhicule

En Belgique, il n'existe aucun avantage spécial en faveur de la personne handicapée relatif à l'immatriculation d'un véhicule. La personne doit suivre les mêmes démarches que monsieur et madame tout le monde.

Assurance

Pour tous véhicules, la seule assurance qui est obligatoire en vertu de la loi du 1^{er} juillet 1956 est l'assurance de responsabilité civile. Pour les véhicules adaptés, il est nécessaire d'assurer en plus les adaptations et de faire valoir auprès de l'expert le surcoût de ces dernières. Lors d'un accident, si certains aménagements sont endommagés, l'assurance pourra les faire réparer ou les remplacer car le fond communautaire n'interviendra pas dans ces cas là. De même, nous conseillerons à la personne handicapée de vérifier si le matériel mobile tel que son fauteuil roulant, les appareils pour une aide à la communication ou à la respiration... est bien pris en charge par l'assurance lors de ses déplacements ou en cas de vol dans le véhicule.

Fort de constater les nombreux appels des affiliés qui nous expriment la difficulté à trouver un assureur voulant prendre en charge un contrat d'une

personne handicapée ou un surcoût de la prime d'assurance lié au handicap, l'ASPH réalisera en 2010, une enquête spécifique dans ce domaine quelque soit l'objet des différentes assurances en vigueur.

Fiscalité

Pour les personnes détentrices d'une attestation de handicapée délivrée par le SPFSS- (formulaire vert de la Vierge noire pour le commun des mortels), certaines d'entre-elles peuvent bénéficier d'une réduction du taux de TVA pour l'achat d'un véhicule ainsi que lors des différents entretiens du véhicules. Les différentes factures du garagiste ne seront plus au taux normal en vigueur mais bien à 6 %. De plus, la restitution des 6 % de TVA à l'achat du véhicule est effectuée quelques mois plus tard (voir condition http://www.belgium.be/fr/mobilite/vehicules/personnes_handicapees/acheter_un_vehicule/)

Il faut rappeler également que la réduction du taux de TVA n'est valable que pour l'utilisation de la voiture par une personne invalide ou handicapée qu'elle utilise comme moyen de locomotion personnel, et ceci minimum pendant trois ans. Cet avantage ne peut être remis au conjoint ou à un membre de la famille qui possède un autre véhicule transportant la personne handicapée domiciliée à la même adresse.

Cette disposition n'implique pas que la personne invalide ou handicapée conduise elle-même le véhicule : elle peut évidemment se faire conduire par un tiers. Sa présence dans le véhicule est toutefois requise chaque fois que celui-ci est utilisé sur la voie publique.

Il est admis que le véhicule soit occasionnellement utilisé pour des déplacements effectués sans la présence de la personne invalide ou handicapée, pour autant toutefois que ce soit à des fins en rapport avec sa situation particulière (retour du lieu de travail, de l'école ou de l'hôpital où elle a été conduit, par exemple).

En outre, après de nombreux revendications de l'ASPH auprès du monde politique, l'administration ne critiquera dorénavant plus l'usage du véhicule sans la présence de la personne handicapée mineur d'âge ou placé sous statut de minorité prolongée, pour autant que le véhicule soit utilisé par le représentant légal de la personne handicapée et que la famille ne dispose pas d'un autre véhicule. Cet assouplissement sera maintenu jusqu'au moment où le mineur d'âge concerné bénéficiera soit de l'allocation de remplacement de revenus soit de l'allocation d'intégration visée par la loi du 27 février 1987 relative aux allocations aux handicapés (Moniteur belge du 1er avril 1987).

Hormis les situations particulières visées ci-dessus, si elle est utilisée en dehors de la présence de l'invalide ou de la personne handicapée (par exemple,

par son épouse qui se rend à son travail au moyen de ce véhicule), la voiture est considérée comme étant affectée à des fins autres que la locomotion personnelle de celui-ci.

Lorsque l'utilisation abusive de la voiture se produit au cours de la période de trois ans, le bénéficiaire est tenu de reverser à l'Etat un solde en fonction de la durée restante mais ne peut plus également bénéficier du taux réduit sur les pièces et réparations futures.

III. Conclusion :

Le niveau de difficulté ayant augmenté avec les années et plus particulièrement depuis la nouvelle réglementation sur le code de la route, l'apprentissage du permis de conduire devient de plus en plus difficile de surcroît pour une personne handicapée. Nous avons relevé plus haut que des moyens d'apprentissage adaptés facilitant l'apprentissage et l'examen du code de la route existent mais sont méconnus de la population concernée. D'autre part, sans vouloir dénigrer la langue française, ni infantiliser les candidats, une version des questions en « facile à lire » pourrait être utilisée pour faire passer l'examen théorique aux diverses personnes qui ont des difficultés de compréhension et/ou avec la langue française écrite.

Selon la législation belge, tout candidat au permis de conduire doit signer 3 déclarations :

- l'absence de déchéance du droit de conduire
- les aptitudes liées aux fonctions visuelles conformes
- l'aptitude physique et psychique générale.

En ce qui concerne les personnes déjà titulaires d'un permis de conduire, l'article 24 de la loi relative à la police de la circulation routière précise que le titulaire d'un permis de conduire présentant une affection ou une anomalie physique ou psychique reprise dans les critères médicaux a 4 jours pour rentrer son permis de conduire à l'autorité qui lui a délivré, bien souvent la commune. Il pourra le récupérer sur simple présentation médicale par un médecin. Si l'attestation mentionne des adaptations et/ou une restriction, tout comme le port de lunettes ou de lentilles, elles seront notées sur le permis.

Si le permis de conduire a été obtenu sur la base d'une fausse déclaration, le document est saisi et confisqué en cas de condamnation. Une peine de prison de 15 jours à 6 mois et/ou une amende de 200 à 2000 euros peut également être prononcée (art. 30 de la législation routière).

Sur le plan des assurances, les compagnies d'assurances considèrent une fausse déclaration comme une forme de rupture de contrat. Lors de la

conclusion d'une police d'assurance, le candidat signe un document par lequel il déclare que son état physique et psychique est conforme aux critères médicaux, sauf s'il en a été convenu autrement. Toute modification de l'état physique/psychique doit être communiquée à la compagnie d'assurances. Il suffit, pour ce faire, de lui envoyer une photocopie du permis adapté. A défaut, le contrat conclu avec la compagnie d'assurances n'a aucune valeur et, en cas d'accident, tous les frais sont imputés au conducteur ou au preneur d'assurance, quel que soit le responsable de l'accident.

A ce jour, il n'existe aucun contrôle systématique de l'aptitude physique et mentale des conducteurs après que le permis de conduire leur a été délivré. De plus, la durée de validité du permis de conduire est bien souvent non limitée. En comparaison avec d'autres pays, par exemple au Danemark, un certificat médical est nécessaire à partir de 70 ans, et sa durée est variable entre 4 et 1 an après 80 ans. En Espagne ou en Italie, un certificat médical agréé par un organe reconnu est valable pour 10 ans dès l'âge de 18 ans jusque 45/50 ans, 5 ans pour les 45/50- 70 ans et 2/3 ans pour les + de 70 ans. La Grande Bretagne demande quant à elle, un test d'acuité visuelle et un questionnaire de santé après 70 ans.

Au Canada, la législation va beaucoup plus loin en dérogeant au respect du secret médical puisqu'un médecin est tenu d'informer les autorités compétentes de l'affection ou l'inaptitude à conduire d'un patient dès l'âge de 16 ans.

Au vu du nombre de cartes de stationnement délivrées (51 451 cartes en 2007,) nous ne pouvons pas imaginer le nombre de conducteurs potentiels.

D'autre part, un stage de conduite automobile est toujours judicieux à accomplir quelque soit l'âge et/ou la situation de handicap afin de prendre conscience des réels dangers de la route et ses limites personnelles face aux obstacles inattendus ou liés à la météo. C'est pourquoi, depuis 2003, seule la province du Brabant Wallon offre à ses citoyens pour la modique somme de 50 euros, au lieu de 395 €, la possibilité de réaliser un stage à l'école de la Maîtrise Automobile sur le circuit de Nivelles. Comme association défendant et représentant de nombreuses personnes handicapées, nous encourageons cette démarche et ne manquerons pas d'interpeller les autres provinces à initier cette pratique.

Et enfin, de nombreuses campagnes de prévention pour la sécurité routière existent pour limiter les accidents dus à l'alcool, la vitesse, la drogue... mais aucune d'entre elles ont eu trait aux problèmes de santé des conducteurs qui selon la liste reprise dans l'annexe 6, doivent représenter plusieurs milliers de personnes en Belgique et dans le monde.

Sources :

<http://www.mobilite.fgov.be/data/route/ozb/03ozbf.pdf>

http://www.cultura-sorda.eu/resources/Tesis_Borgetto_2006.pdf

<http://www.anmsr.asso.fr>

www.ophtalmo.net

www.belgium.be/mobilite/vehicule/personnes_handicapées/vehicule_adapté

www.ceremh.org

l'hémilien : dossier spécial « la re-conduite automobile », GEH asbl

Chargée de l'analyse : Christine Bourdeauducq
Animatrice coordinatrice, conseillère en mobilité et
en accessibilité

Responsable de l'analyse : Gisèle Marlière
Secrétaire Générale de l'ASPH

Date : 15 novembre 2009