

Mme Kattrin Jadin au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au Premier ministre, sur "le permis moto à 24 ans" (n° 410)

Kattrin Jadin: Si la formation et la sensibilisation des futurs motards restent primordiales, il convient également de tenir compte d'autres conditions extérieures, comme l'état du réseau routier ou les autres usagers. Augmenter l'âge pour l'obtention du permis ne m'apparaît pas être le meilleur moyen de résoudre le problème.

Pensez-vous que cette mesure répondra au problème de la sécurité des motards? Avez-vous pris des contacts avec les personnes concernées par le monde de la moto? Quelles ont été leurs réactions? Un secrétaire d'État en affaires courantes peut-il prendre de telles mesures?

Etienne Schoupe, secrétaire d'État: Ce dossier englobe la transposition des dispositions européennes en matière de permis pour la conduite d'une moto.

La matière du permis de conduire est réglée au niveau européen. La directive 91/439 du Conseil du 29 juillet 1991 instaurait un âge minimum de vingt et un ans pour l'accès à la catégorie A. Elle a été remplacée par la directive 2006/126 du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 qui impose un âge minimum de vingt-quatre ans pour l'accès à la catégorie A. La date limite de transposition est le 19 janvier 2011.

Dans le nouveau système belge transposant la directive européenne, un candidat peut opter pour l'accès direct au permis A mais doit, pour ce faire, avoir vingt-quatre ans minimum ou opter pour l'accès progressif après deux ans d'expérience de conduite dans la catégorie A2, le permis A2 pouvant être obtenu à vingt ans, soit en accès direct, soit en accès progressif après deux ans d'expérience de conduite dans la catégorie A1 pour laquelle l'âge minimum est de dix-huit ans. Les personnes qui, à 18 ans, commencent la conduite d'une moto par une petite cylindrée, peuvent passer à une cylindrée supérieure à 20 ans et à la cylindrée la plus élevée à 22 ans. Les personnes qui souhaitent commencer la conduite par une moto de la catégorie de cylindrée la plus élevée doivent être âgées de 24 ans.

Les statistiques montrent que les motocyclistes représentent 17 % des tués sur les routes européennes. Le risque de décès est 20 fois plus élevé à moto qu'en voiture. Les rapports de l'IBSR montrent également que le nombre de victimes mortelles et de blessés graves parmi les motocyclistes ne baisse pas, à l'inverse de ce que l'on constate pour toutes les autres catégories de véhicules. Pour 2009, on déplore une augmentation de 128 décès parmi les motocyclistes. Les motocyclistes sont considérés comme un groupe à problèmes spécifique dans le cadre du nouveau programme d'action de l'Union européenne 2011- 2020.

L'Europe cherche à réduire l'insécurité pour les motocyclistes par le biais de l'accès progressif au permis de conduire moto et en retardant l'âge requis pour l'accès direct au permis de conduire pour les motos de cylindrée supérieure. Nous sommes tenus d'appliquer ces directives et je suis également partisan de cette modification. Par ailleurs, nous devons également nous préoccuper de mettre en place une formation à la conduite appropriée.

Une concertation avec les représentants des motocyclistes, des constructeurs, des écoles de conduite et des centres d'examen a eu lieu le 1er septembre 2010, avant même la rédaction du texte.

Actuellement, les Régions sont associées à la procédure et l'avis du Conseil d'État est sollicité pour pouvoir procéder à la transposition dans le délai prescrit.

En effet, Madame De Bue, la sensibilisation aux motards et la visibilité sont des éléments importants pour la sécurité routière.

Je remercie Mme Musin pour son soutien par rapport à l'âge requis de dix-huit ans pour la conduite d'une moto légère. La conséquence en est que l'âge pour la conduite d'une moto plus puissante est reporté à vingt-deux ans.

Il est vrai que la directive s'exprime peu ou pas sur la formation en vue de l'examen pratique. La formation actuelle est en tout cas insuffisante. J'ai chargé mon administration de me présenter une amélioration dans l'esprit de la directive et des meilleures pratiques dans les autres pays européens. J'attache une importance aussi grande à la formation qu'à l'examen.

Je ne suis pas chaud pour maintenir l'équivalence entre la catégorie A1 et le permis B. D'un autre côté, je ne perds pas de vue qu'un scooter peut être une solution idéale aux problèmes de mobilité en milieu urbain. C'est pourquoi j'ai estimé devoir maintenir l'équivalence, à condition d'avoir suivi une formation raccourcie à la conduite spécifique d'un deux-roues motorisé.

Katrin Jadin: Les directives européennes s'imposent à nous, certes, mais je trouve curieux que cette initiative ait pu être présentée comme tombant du ciel. Le problème concernant les fonctionnaires devra être réglé rapidement. Je partage vos soucis quant à la formation et je suis convaincue de la nécessité d'améliorer les infrastructures routières de certaines de nos régions.