



Position de la LCVR et éléments de langage sur la proposition du permis à 17 ans (voire 16 ans) (16/12/2023)

Une mesure de communication et d'affaiblissement de la sécurité routière.

Ce qui est proposé n'est pas une réforme du permis c'est son affaiblissement. Le « grand démantèlement » poursuit son œuvre. C'est inacceptable.

La Ligue veut au contraire un choc psychologique salutaire de l'opinion en instaurant la notion de « contrat de retour à la conduite » (voir plus bas)

On semble acheter le spleen de la jeunesse avec une mesure démagogique en considérant que la SR est une variable d'ajustement dans un contexte où les jeunes 18 à 24 ans représentent 17% des tués contre 9% population et où la France s'est engagée pour la vision zéro en 2050. Cette tranche d'âge paye un trop lourd tribut en étant 549 à avoir perdu la vie dans un accident de la route en 2022.

Le développement de l'apprentissage est cité comme raison principale pour justifier cette mesure. En Allemagne où le nombre d'apprentis est depuis longtemps supérieur à celui de la France, la conduite est restée à 18 ans. La conduite accompagnée jour à plein son rôle avant l'âge de 18 ans. Serions-nous, en France, moins en capacité de trouver des solutions de mobilité ?

Cette mesure (une de plus !) semble incompatible avec la feuille de route pour contribuer à la vision zéro en 2050.

Y a-t-il eu une étude d'impact pour anticiper les risques supplémentaires en abaissant l'âge ? Aucun élément probant n'est avancé pour justifier de cette mesure.

À 17 ans on est mineur !!! Quand un mineur provoquera un homicide encore dit involontaire sera ce considéré comme une circonstance atténuante ? Cela va totalement à l'encontre de la proposition d'homicide routier que ce même gouvernement prétend étudier. Ces incohérences ne sont pas acceptables !

Sur le volet éducatif.

Nous sommes sur un constat d'échec : les jeunes meurent deux fois plus que la moyenne des conducteurs sur la route. Plutôt que de s'attaquer à résoudre cette terrible injustice, (réforme en profondeur du permis de conduire) on nous propose d'élargir la classe d'âge de la mortalité des jeunes sur la route !

Sans refonte totale du permis avec une formation responsabilisante à la conduite souhaite-t-on que les jeunes puissent aller au lycée en voiture et mourir encore plus jeunes sur la route ?

La notion de « permis » occulte la dimension de devoir de respect des autres et de la vie sur la route. Les jeunes sont lâchés sur la route après des votes de conduite et un bachotage de questions (seul devant un écran depuis 4 à 5 ans) sanctionnés par un QCM qui ne conscientise en rien aux vrais risques routiers.

La Ligue propose depuis quelque temps sans être entendue un choc psychologique dans l'opinion avec l'instauration d'un « contrat de conduite » et la refonte en profondeur du processus éducatif pour l'accès au permis. Tous les spécialistes de la gestion du risque par les jeunes (par ex Jean-Pascal Assailly qui étudie ce sujet depuis plus de 40 ans s'accordent à dire que la maturité en termes de gestion du risque par les jeunes n'est atteinte que vers 24-25 ans. Nier ce fait et vouloir lâcher les jeunes de 17-18 ans sur la route sans mesures d'accompagnement spécifiques est un non-sens.

Les professionnels de la formation à la conduite sont en grande majorité opposés à cette mesure qui a été décidée de manière unilatérale par le Première Ministre dans le cadre du Conseil de la refondation de la Jeunesse, au cours duquel le gouvernement se devait d'annoncer une mesure qui ait l'assentiment des jeunes.

Le populisme de cette mesure n'ayant fait l'objet d'aucune étude d'impact ni aucune sollicitation des avis des experts, est très regrettable.

Il existe aussi un risque de désintérêt pour le modèle efficace de l'apprentissage anticipé de la conduite (conduite accompagnée) qui permet une supervision pendant 3000 kms et pourrait avoir l'avantage de pouvoir faire la permis à 17 and mais de ne conduite seul qu'après avoir eu ses 18 ans.

Par ailleurs, sur la question de la mobilité des jeunes.

Sommes-nous face à un contexte où le besoin de mobilité des moins de 18 ans serait plus important et/ou plus crucial ? S'il est plus important, en quoi les modes alternatifs à la conduite d'une voiture ne serait plus une réponse ?

Tous les éléments dont nous disposons démontrent que ce problème de mobilité est plutôt enclin à trouver de nouvelles solutions.

- Le covoiturage s'est développé, car amplement facilité par la technologie.
- Le développement des mobilités collectives et douces en milieu urbain offre de nouvelles alternatives.
- L'accès aux voitures électriques sans permis se développe également
- D'autres solutions non directement ciblées mobilité peuvent apporter des réponses à la question posée de la mobilité des apprentis qui ne doit en aucun cas sacrifier la sécurité routière : par exemple un accès facilité au logement proche du lieu de travail ou d'apprentissage. Le caractère interministériel de la sécurité routière devrait faciliter ce type de solution globale

Bref, tous les indicateurs sont plutôt au vert. Donc, comment expliquer le propos de la première ministre qui estime que la demande des jeunes serait plus forte ?

Enfin, sur le plan de la transition, encourager à conduire plus tôt n'est-il pas contradictoire avec les défis que nous avons à relever sur la mobilité ?

Au-delà de l'enjeu premier de sécurité routière, cette décision apparaît clairement en contre sens des évolutions sociétales et d'usage que nous constatons.

Le gouvernement pointe le développement des incivilités. Il aurait tout à gagner à travailler le sujet en s'attaquant à une réforme en profondeur du permis qui au-delà d'apprendre à conduire, apprenne à « se conduire ». Ce manque de clairvoyance est étonnant !

La Ligue va être extrêmement vigilante quant à la mise en place d'une étude d'évaluation scientifique de cette mesure de manière unilatérale.