ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

syndrome d'apnée obstructive du sommeil

Question écrite n° 8787

Texte de la question

M. Jean-Marc Roubaud appelle l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des affaires européennes sur l'apnée du sommeil. Les problèmes d'apnée du sommeil, source potentielle et fréquente de somnolence et de trouble de la vigilance au volant, sont absents des législations dans au moins treize pays européens. Les spécialistes réclament une directive européenne pour éviter des accidents de la route, surtout pour les professionnels de la route, afin d'obtenir une situation cohérente et uniforme dans les pays de l'Union européenne. Seuls neuf pays (Allemagne, Belgique, Espagne, Finlande, France, Pays-Bas, Pologne, Royaume-Uni et Suède) mentionnent explicitement l'apnée du sommeil dans leur législation et considèrent ceux qui en sont affectés comme inaptes à la conduite sauf s'ils suivent un traitement. De plus, ces législations cachent des disparités. Ainsi, contrairement à ce qui se passe par exemple en Grande-Bretagne ou en Espagne, un médecin belge diagnostiquant cette apnée chez un patient n'a pas l'obligation d'en avertir les autorités délivrant les permis. Á l'inverse, pour être jugé apte à reconduire, la fourniture d'un certificat médical attestant que les symptômes ont disparu gréce au traitement (tel le port d'un masque nocturne spécial) est demandée en Allemagne, en Belgique, en Espagne, en Finlande, en France, en Grande-Bretagne et en Pologne. Mais en Belgique et en Grande-Bretagne, il faut, en outre, un certificat stipulant que le patient suit correctement son traitement. Un seul pays prend spécifiquement en compte les chauffeurs professionnels. En France, en effet, un chauffeur professionnel auquel le permis aura été retiré pour cause d'apnée ne pourra le récupérer qu'après avoir subi un test de maintien de la vigilance fondé sur un électroencéphalogramme. L'apnée du sommeil concerne jusqu'à 24 % des hommes et 9 % des femmes entre trente et soixante ans, dont une proportion non négligeable souffrent ensuite pendant la journée d'une somnolence excessive et d'un sérieux déficit d'attention ou de concentration. Ces derniers représentent 4 % de la population en moyenne et sont jusqu'à neuf fois plus nombreux à être impliqués dans un accident de la route que la moyenne de la population. En France, un accident mortel sur quatre, voire un sur trois sur autoroute, serait dû à la somnolence ou à une perte de concentration. En conséquence, il lui demande de lui faire connaître sa position sur la possibilité d'une directive européenne afin d'obtenir une situation cohérente et uniforme dans les pays de l'Union européenne.

Texte de la réponse

Les conditions de délivrance et d'obtention du permis de conduire dans l'Union européenne ont été révisées en 2006. Plusieurs textes ont été revus afin de rédiger une seule directive sur le permis de conduire en Europe (abrogation de la directive 91/439/CEE, refonte des directives 94/72/CE, 96/47/CE, 97/26/CE, 2000/56/CE et 2003/59/CE). La directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil (parue au JOUE le 30/12/2006) présente ainsi l'ensemble des procédures communes touchant à l'obtention et la gestion des permis de conduire. Elle préconise ainsi une harmonisation des formats, ainsi qu'une durée d'utilisation limitée afin de réduire au minimum les possibilités de fraude. Plusieurs aspects sont harmonisés, et les restrictions liées aux problèmes de santé figurent à l'annexe III de la directive. De nombreuses pathologies sont mentionnées (prises de drogues, de médicaments, alcoolisme, troubles mentaux, diabète, maladies cardiovasculaires, affections neurologiques, surdité, vision atténuée, handicap de l'appareil locomoteur). L'apnée du sommeil ne figure pas

dans le texte. Cependant, ce dernier laisse la possibilité aux États qui le souhaitent d'aller plus loin, et donc de conditionner l'obtention du permis de conduire au dépistage et au traitement d'autres pathologies. La prise en compte de l'apnée du sommeil est donc laissée à l'appréciation des états membres, qui peuvent, à l'instar de la France ou du Royaume-Uni, prendre des mesures importantes à ce sujet. Toutefois, au vu des risques décrits dans la question, cette maladie mériterait effectivement qu'une harmonisation européenne tienne compte de ses effets sur les conducteurs. Cette opération pourrait éventuellement être menée via un processus de comitologie, comme cela est indiqué dans la directive.

Données clés

Auteur : M. Jean-Marc Roubaud
Circonscription : Gard (3e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 8787
Rubrique : Santé
Ministère interrogé : Affaires européennes
Ministère attributaire : Affaires européennes

Date(s) clée(s)

Question publiée le : 30 octobre 2007, page 6619
Réponse publiée le : 29 janvier 2008, page 737