Recueil de la jurisprudence

ARRÊT DE LA COUR (cinquième chambre)

22 mai 2014*

«Renvoi préjudiciel — Transports — Directive 2006/126/CE — Annexe III, point 6.4 — Validité — Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne — Articles 20, 21, paragraphe 1, et 26 — Convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées — Permis de conduire — Aptitude physique et mentale à la conduite d'un véhicule à moteur — Normes minimales — Acuité visuelle — Égalité de traitement — Absence de possibilité de dérogation — Proportionnalité»

Dans l'affaire C-356/12,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l'article 267 TFUE, introduite par le Bayerischer Verwaltungsgerichtshof (Allemagne), par décision du 5 juillet 2012, parvenue à la Cour le 27 juillet 2012, dans la procédure

Wolfgang Glatzel

contre

Freistaat Bayern,

LA COUR (cinquième chambre),

composée de M. T. von Danwitz, président de chambre, MM. E. Juhász, A. Rosas (rapporteur), D. Šváby et C. Vajda, juges,

avocat général: M. Y. Bot,

greffier: M. M. Aleksejev, administrateur,

vu la procédure écrite et à la suite de l'audience du 20 juin 2013,

considérant les observations présentées:

— pour M. Glatzel, par M^e E. Giebler, Rechtsanwalt,

— pour Freistaat Bayern, par M. M. Niese, en qualité d'agent,

— pour le gouvernement allemand, par M. T. Henze et M^me K. Petersen, en qualité d'agents,

— pour le Parlement européen, par MM. A. Troupiotis et P. Schonard, en qualité d'agents,

— pour le Conseil de l'Union européenne, par M^mes E. Karlsson, R. Wiemann et Z. Kupčová, en qualité d'agents,

* Langue de procédure: l'allemand.

— pour la Commission européenne, par M. G. Braun et M^me^ J. Hottiaux, en qualité d'agents,

ayant entendu l'avocat général en ses conclusions à l'audience du 18 juillet 2013,

rend le présent

Arrêt

1 La demande de décision préjudicielle porte sur la conformité de l'annexe III, point 6.4, de la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil, du 20 décembre 2006, relative au permis de conduire (JO L 403, p. 18, et rectificatif JO 2009, L 19, p. 67), telle que modifiée par la directive 2009/113/CE de la Commission, du 25 août 2009 (JO L 223, p. 31, ci-après la «directive 2006/126»), avec les articles 20, 21, paragraphe 1, et 26 de la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne (ci-après la «Charte»), concernant les normes minimales relatives à l'aptitude physique à la conduite d'un véhicule à moteur en matière d'acuité visuelle.

2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant M. Glatzel au Freistaat Bayern au sujet de la décision par laquelle M. Glatzel s'est vu refuser la délivrance d'un permis de conduire pour les véhicules relevant des catégories C1 et C1E, telles que définies par la directive 2006/126, au motif que l'acuité visuelle dont celui-ci dispose à son œil le moins bon n'atteint pas le niveau minimal exigé à l'annexe III, point 6.4, de cette directive.

Le cadre juridique

Le droit international

3 La convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées, approuvée au nom de la Communauté européenne par la décision 2010/48/CE du Conseil, du 26 novembre 2009 (JO 2010, L 23, p. 35, ci-après la «convention de l'ONU sur le handicap»), énonce à son préambule, sous e):

«Les États parties à la présente convention,

[...]

e) reconnaissant que la notion de handicap évolue et que le handicap résulte de l'interaction entre des personnes présentant des incapacités et les barrières comportementales et environnementales qui font obstacle à leur pleine et effective participation à la société sur la base de l'égalité avec les autres».

4 Aux termes de l'article 1^er^ de cette convention, intitulé «Objet»:

«La présente convention a pour objet de promouvoir, protéger et assurer la pleine et égale jouissance de tous les droits de l'homme et de toutes les libertés fondamentales par les personnes handicapées et de promouvoir le respect de leur dignité intrinsèque.

Par personnes handicapées, on entend des personnes qui présentent des incapacités physiques, mentales, intellectuelles ou sensorielles durables dont l'interaction avec diverses barrières peut faire obstacle à leur pleine et effective participation à la société sur la base de l'égalité avec les autres.»

5 L'article 2 de ladite convention, intitulé «Définitions», dispose:

«Aux fins de la présente convention:

[...]

On entend par ‘discrimination fondée sur le handicap’ toute distinction, exclusion ou restriction fondée sur le handicap qui a pour objet ou pour effet de compromettre ou réduire à néant la reconnaissance, la jouissance ou l’exercice, sur la base de l’égalité avec les autres, de tous les droits de l’homme et de toutes les libertés fondamentales dans les domaines politique, économique, social, culturel, civil ou autres. La discrimination fondée sur le handicap comprend toutes les formes de discrimination, y compris le refus d’aménagement raisonnable;

[...]»

6 L’article 4 de la convention de l’ONU sur le handicap, intitulé «Obligations générales», énonce:

«1. Les États parties s’engagent à garantir et à promouvoir le plein exercice de tous les droits de l’homme et de toutes les libertés fondamentales de toutes les personnes handicapées sans discrimination d’aucune sorte fondée sur le handicap. À cette fin, ils s’engagent à:

a) adopter toutes mesures appropriées d’ordre législatif, administratif ou autre pour mettre en œuvre les droits reconnus dans la présente convention;

b) prendre toutes mesures appropriées, y compris des mesures législatives, pour modifier, abroger ou abolir les lois, règlements, coutumes et pratiques qui sont source de discrimination envers les personnes handicapées;

c) prendre en compte la protection et la promotion des droits de l’homme des personnes handicapées dans toutes les politiques et dans tous les programmes;

d) s’abstenir de tout acte et de toute pratique incompatible avec la présente convention et veiller à ce que les pouvoirs publics et les institutions agissent conformément à la présente convention;

e) prendre toutes mesures appropriées pour éliminer la discrimination fondée sur le handicap pratiquée par toute personne, organisation ou entreprise privée;

[...]»

7 Aux termes de l’article 5 de cette convention, intitulé «Égalité et non-discrimination»:

«1. Les États parties reconnaissent que toutes les personnes sont égales devant la loi et en vertu de celle-ci et ont droit sans discrimination à l’égale protection et à l’égal bénéfice de la loi.

2. Les États parties interdisent toutes les discriminations fondées sur le handicap et garantissent aux personnes handicapées une égale et effective protection juridique contre toute discrimination, quel qu’en soit le fondement.

3. Afin de promouvoir l’égalité et d’éliminer la discrimination, les États parties prennent toutes les mesures appropriées pour faire en sorte que des aménagements raisonnables soient apportés.

4. Les mesures spécifiques qui sont nécessaires pour accélérer ou assurer l’égalité de facto des personnes handicapées ne constituent pas une discrimination au sens de la présente convention.»

8 L'article 27 de ladite convention, intitulé «Travail et emploi», dispose à son paragraphe 1, sous a):

«Les États parties reconnaissent aux personnes handicapées, sur la base de l'égalité avec les autres, le droit au travail, notamment à la possibilité de gagner leur vie en accomplissant un travail librement choisi ou accepté sur un marché du travail et dans un milieu de travail ouverts, favorisant l'inclusion et accessibles aux personnes handicapées. Ils garantissent et favorisent l'exercice du droit au travail, y compris pour ceux qui ont acquis un handicap en cours d'emploi, en prenant des mesures appropriées, y compris des mesures législatives, pour notamment:

a) interdire la discrimination fondée sur le handicap dans tout ce qui a trait à l'emploi sous toutes ses formes, notamment les conditions de recrutement, d'embauche et d'emploi, le maintien dans l'emploi, l'avancement et les conditions de sécurité et d'hygiène au travail».

Le droit de l'Union

9 Aux termes du considérant 8 de la directive 2006/126:

«Pour répondre à des impératifs de sécurité routière, il convient de fixer les conditions minimales auxquelles le permis de conduire peut être délivré. Il faut procéder à une harmonisation des normes relatives aux examens à subir par les conducteurs et à l'octroi du permis. À cet effet, les connaissances, les aptitudes et les comportements liés à la conduite des automobiles devraient être redéfinis, l'examen de conduite devrait être basé sur ces concepts et les normes minimales concernant l'aptitude physique et mentale à la conduite de ces véhicules devraient être redéfinies.»

10 Le considérant 14 de cette directive énonce:

«Il convient d'arrêter des dispositions spécifiques pour favoriser l'accès des personnes physiquement handicapées à la conduite des véhicules.»

11 Le considérant 19 de ladite directive prévoit:

«Il convient de permettre à la Commission de procéder à l'adaptation au progrès scientifique et technique des annexes I à VI.»

12 L'article 4 de la directive 2006/126, intitulé «Catégories, définitions et âges minimums», dispose:

«1. Le permis de conduire prévu à l'article 1er autorise la conduite des véhicules à moteur des catégories définies ci-après. [...]

[...]

4. Automobiles:

[...]

d) catégorie C1:

automobiles autres que celles des catégories D1 ou D dont la masse maximale autorisée excède 3 500 kg sans dépasser 7 500 kg et qui sont conçues et construites pour le transport de huit passagers au maximum outre le conducteur; aux automobiles de cette catégorie peut être attelée une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 750 kg;

e) catégorie C1E:

— sans préjudice des dispositions relatives aux règles d'homologation des véhicules concernés, ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur rentrant dans la catégorie C1 ainsi que d'une remorque ou semi-remorque dont la masse maximale autorisée excède 750 kg, sous réserve que la masse autorisée de l'ensemble n'excède pas 12 000 kg;

— sans préjudice des dispositions relatives aux règles d'homologation des véhicules concernés, ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur rentrant dans la catégorie B et d'une remorque ou semi-remorque dont la masse autorisée excède 3 500 kg, sous réserve que la masse autorisée de l'ensemble n'excède pas 12 000 kg;

— l'âge minimum est fixé à 18 ans pour les catégories C1 et C1E, sans préjudice des dispositions relatives à la conduite de ces véhicules figurant dans la directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés au transport de marchandises ou de voyageurs[, modifiant le règlement (CEE) nº 3820/85 du Conseil ainsi que la directive 91/439/CEE du Conseil et abrogeant la directive 76/914/CEE du Conseil (JO L 226, p. 4)];

[...]»

13 Aux termes de l'article 7 de cette directive, intitulé «Délivrance, validité et renouvellement»:

«1. Le permis de conduire est uniquement délivré aux demandeurs qui:

a) ont réussi une épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements et une épreuve de contrôle des connaissances et qui répondent à des normes médicales, conformément aux dispositions des annexes II et III;

[...]

3. Le renouvellement du permis de conduire au moment où sa validité administrative vient à échéance est subordonné aux conditions suivantes:

a) la continuation du respect des normes minimales concernant l'aptitude physique et mentale à la conduite telles qu'exposées à l'annexe III pour les permis de conduire des catégories C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 et D1E; [...]

[...]»

14 L'article 8 de ladite directive, intitulé «Adaptation au progrès scientifique et technique», dispose:

«Les modifications nécessaires pour adapter les annexes I à VI au progrès scientifique et technique sont adoptées selon la procédure visée à l'article 9, paragraphe 2.»

15 Aux termes de l'article 9 de la directive 2006/126, intitulé «Comité»:

«1. La Commission est assistée par le comité pour le permis de conduire.

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 *bis*, paragraphes 1 à 4, et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.»

16 L'annexe III de la directive 2006/126 porte sur les normes minimales concernant l'aptitude physique et mentale à la conduite d'un véhicule à moteur, y compris les exigences en matière de vision. Aux fins de cette annexe, les conducteurs sont classés en deux groupes, à savoir le groupe 1 comprenant les conducteurs de véhicules des catégories A, A1, A2, AM, B, B1 ainsi que BE et le groupe 2 réunissant les conducteurs de véhicules des catégories C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 ainsi que D1E.

17 Quant aux examens médicaux relatifs à la vision, l'annexe III de la directive 2006/126 prévoit ce qui suit:

«6. Tout candidat à un permis de conduire devra subir les examens appropriés pour s'assurer qu'il a une acuité visuelle compatible avec la conduite des véhicules à moteur. S'il y a une raison de penser que le candidat n'a pas une vision adéquate, il devra être examiné par une autorité médicale compétente. Au cours de cet examen, l'attention devra porter plus particulièrement sur l'acuité visuelle, le champ visuel, la vision crépusculaire, la sensibilité à l'éblouissement et aux contrastes et la diplopie, ainsi que sur d'autres fonctions visuelles qui peuvent compromettre la sécurité de la conduite.

Pour les conducteurs du groupe 1 qui ne satisfont pas aux normes relatives au champ visuel ou à l'acuité visuelle, la délivrance du permis de conduire peut être envisagée dans des 'cas exceptionnels'; le conducteur doit alors se soumettre à l'examen d'une autorité médicale compétente afin de prouver qu'il ne souffre d'aucun autre trouble de la vision affectant notamment sa sensibilité à l'éblouissement et aux contrastes et sa vision crépusculaire. Le conducteur ou candidat doit également se soumettre à un test pratique positif supervisé par une autorité compétente.

Groupe 1:

6.1. Tout candidat à la délivrance ou au renouvellement d'un permis de conduire doit avoir une acuité visuelle binoculaire, avec correction optique s'il y a lieu, d'au moins 0,5 en utilisant les deux yeux ensemble.

En outre, le champ visuel horizontal ne doit pas être inférieur à 120° et doit s'étendre d'au moins 50° vers la gauche et la droite et de 20° vers le haut et le bas. Aucun défaut ne doit être présent dans un rayon de 20° par rapport à l'axe central.

Si une maladie oculaire progressive est détectée ou déclarée, le permis de conduire peut être délivré ou renouvelé sous réserve d'un examen régulier de la vision du candidat pratiqué par une autorité médicale compétente.

6.2. Tout candidat à la délivrance ou au renouvellement d'un permis de conduire qui a une perte fonctionnelle totale de la vision d'un œil ou qui utilise seulement un œil (par exemple, en cas de diplopie) doit avoir une acuité visuelle d'au moins 0,5 avec correction optique s'il y a lieu. L'autorité médicale compétente doit certifier que cette condition de vision monoculaire existe depuis assez longtemps pour que l'intéressé s'y soit adapté et que le champ de vision de cet œil répond à l'exigence fixée au [point] 6.1.

6.3. Après une diplopie ou la perte de la vision d'un œil, il convient de prévoir une période d'adaptation d'une durée appropriée (par exemple, six mois) au cours de laquelle la conduite sera interdite. Au terme de cette période, la conduite ne sera autorisée qu'après avis favorable de spécialistes de la vision et de la conduite.

Groupe 2:

6.4. Tout candidat à la délivrance ou au renouvellement d'un permis de conduire doit avoir une acuité visuelle, avec correction optique s'il y a lieu, d'au moins 0,8 pour le meilleur des deux yeux et d'au moins 0,1 pour le moins bon. Lorsqu'une correction optique est utilisée pour atteindre les valeurs de 0,8 et 0,1, l'acuité minimale (0,8 et 0,1) doit être obtenue soit à l'aide de verres de lunettes d'une puissance n'excédant pas huit dioptries, soit à l'aide de lentilles de contact. La correction doit être bien tolérée.

En outre, le champ visuel horizontal des deux yeux ne doit pas être inférieur à 160° et doit s'étendre d'au moins 70° vers la gauche et la droite et de 30° vers le haut et le bas. Aucun défaut ne doit être présent dans un rayon de 30° par rapport à l'axe central.

Le permis de conduire n'est ni délivré ni renouvelé si le candidat ou le conducteur souffre d'une altération de la sensibilité aux contrastes ou d'une diplopie.

Après une perte importante de la vision d'un œil, il convient de prévoir une période d'adaptation d'une durée appropriée (par exemple, six mois) au cours de laquelle la conduite est interdite. Au terme de cette période, la conduite n'est autorisée qu'après avis favorable de spécialistes de la vision et de la conduite.»

18 Selon l'annexe III, point 1.3, de la directive 2006/126, les États membres peuvent prévoir des dispositions en vue d'appliquer aux conducteurs de véhicules relevant de la catégorie B et utilisant leur permis de conduire dans un but professionnel (taxis, ambulances, etc.), les dispositions prévues à ladite annexe pour les conducteurs du groupe 2.

19 En outre, aux termes du point 5 de cette annexe, en ce qui concerne le groupe 2, les États membres pourront exiger lors de la délivrance ou de tout renouvellement ultérieur d'un permis de conduire, des normes plus sévères que celles mentionnées à ladite annexe.

Le droit allemand

20 L'article 2, paragraphe 2, première phrase, de la loi sur la circulation routière (Straßenverkehrsgesetz), dans sa version publiée le 5 mars 2003 (BGBl. 2003 I, p. 310, et rectificatif p. 919), telle que modifiée en dernier lieu par l'article 2, paragraphe 118, de la loi du 22 décembre 2011 (BGBl. 2011 I, p. 3044, ci-après le «StVG»), est rédigé comme suit:

«Le permis de conduire doit être délivré pour la catégorie concernée, lorsque le candidat

[...]

3. est apte à la conduite de véhicules à moteur,

[...]»

21 L'article 2, paragraphe 4, première phrase, du StVG définit la notion d'«aptitude» de la manière suivante:

«Est apte à la conduite de véhicules à moteur toute personne qui remplit les conditions physiques et mentales nécessaires à cet effet et qui n'a pas commis d'infractions graves ou répétées aux dispositions relatives à la circulation routière ou à des dispositions pénales.»

22 Les exigences précises auxquelles il convient de satisfaire pour qu'une personne soit reconnue apte à la conduite de véhicules à moteur sont déterminées par le règlement relatif à l'accès des personnes à la circulation routière (règlement relatif au permis de conduire) [Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straβenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung)], du 13 décembre 2010 (BGBl. 2010 I, p. 1980), tel que modifié en dernier lieu par le règlement du 26 juin 2012 (BGBl. 2012 I, p. 1394).

23 En ce qui concerne la vision, l'article 12, paragraphe 1, de ce règlement dispose:

«Aux fins de la conduite de véhicules à moteur, la vision du candidat doit satisfaire aux exigences visées en annexe 6».

24 L'annexe 6, point 2.2.1, dudit règlement prévoit:

«Acuité visuelle centrale diurne:

Il convient de corriger, pour autant que ladite correction soit possible et bien tolérée, tout défaut de vision, dans le respect des valeurs minimales suivantes d'acuité visuelle: acuité du meilleur des deux yeux ou acuité visuelle binoculaire: 0,8; acuité du moins bon des deux yeux: 0,5.

[...]

Dans certains cas particuliers, compte tenu de l'expérience de conduite et de l'utilisation du véhicule, l'acuité visuelle du moins bon des deux yeux peut être inférieure à 0,5 pour les catégories C, CE, C1, C1E, sans pour autant être inférieure à 0,1. Un examen ophtalmologique est nécessaire dans de tels cas.»

Les faits du litige au principal et la question préjudicielle

25 M. Glatzel, né en 1959, s'est vu retirer son permis de conduire par une décision judiciaire adoptée au mois d'avril 2010, au motif qu'il avait conduit en état d'ébriété.

26 Par une décision administrative datant du mois de novembre 2010, le Landratsamt Schwandorf a partiellement fait droit à la demande de M. Glatzel en lui délivrant un nouveau permis de conduire qui l'autorise à conduire des véhicules à moteur relevant notamment des catégories A, A1 et BE, telles que définies par la directive 2006/126, ainsi que ceux relevant de certaines catégories nationales conférant le droit de conduire des cycles dotés d'un moteur d'appoint, des motocycles légers et des véhicules légers à moteur d'une vitesse maximale par construction égale à 45 kilomètres par heure, ainsi que des tracteurs de chantier ou agricoles d'une vitesse maximale par construction respectivement égale à 25 et 32 kilomètres par heure.

27 En revanche, par la même décision, M. Glatzel s'est vu refuser la délivrance d'un nouveau permis de conduire pour les véhicules de catégories C1 et C1E, à savoir, notamment, les véhicules poids lourds. Le Landratsamt Schwandorf a motivé ce refus par le fait qu'un examen ophtalmologique avait révélé que M. Glatzel souffrait d'une amblyopie unilatérale, impliquant une perte fonctionnelle importante de la vision d'un œil. Alors que son acuité visuelle centrale atteindrait 1,0 pour l'œil gauche et serait dès lors complète, et que l'acuité visuelle binoculaire atteindrait aussi cette même valeur, M. Glatzel n'aurait été capable, lors de l'examen, de percevoir avec son seul œil droit que des mouvements de la main. Par conséquent, l'acuité visuelle de l'œil droit de M. Glatzel ne satisferait pas aux exigences prévues par la législation allemande pour la délivrance d'un permis de conduire pour des véhicules relevant de ces dernières catégories.

28 À la suite d'une réclamation infructueuse contre ce refus, M. Glatzel a saisi le Verwaltungsgericht Regensburg (tribunal administratif de Regensbourg). Ce dernier ayant rejeté son recours, M. Glatzel a interjeté appel de ce jugement devant la juridiction de renvoi, le Bayerischer Verwaltungsgerichtshof.

29 Celui-ci a ordonné des mesures d'instruction et a demandé, notamment, un rapport d'expertise auprès d'un service ophtalmologique afin d'établir l'état actuel de la vision de M. Glatzel et afin de dire si, et dans quelle mesure, celui-ci peut compenser des déficiences existantes, en l'occurrence en ce qui concerne la vision spatiale, et si lesdites capacités de compensation interviennent indépendamment de sa volonté. Par ailleurs, la juridiction de renvoi cherche à savoir, par un autre rapport d'expertise, si, d'un point de vue scientifique, il existe de justes motifs de refuser la délivrance d'un permis de conduire pour les véhicules des catégories C1 et C1E à des personnes ayant une vision monoculaire pour des raisons anatomiques ou fonctionnelles, même lorsqu'il est établi que ces personnes sont capables de compenser à suffisance d'éventuelles altérations de leur vision. Cette juridiction souhaite également savoir quelles sont les conditions auxquelles il convient, le cas échéant, de satisfaire afin que la conduite, par de telles personnes, des véhicules relevant de ces catégories ne présente pas davantage de risque pour la sécurité routière que la conduite des mêmes véhicules par des personnes dont la vision n'est nullement altérée.

30 En outre, lors de l'audience qui s'est tenue devant la juridiction de renvoi, les experts ont pris position sur la probabilité d'une éventuelle perte de vision d'un œil lorsque la personne concernée se trouve au volant d'un véhicule relevant des catégories C1 et C1E, ainsi que sur la question de savoir si une telle perte de vision peut intervenir tellement brusquement que le conducteur ait besoin de l'acuité visuelle résiduelle de 0,1 dont il dispose sur l'autre œil afin de parvenir à arrêter le véhicule au bord de la route.

31 Sur le fondement des informations ainsi obtenues, le Bayerischer Verwaltungsgerichtshof estime qu'il y a lieu de faire droit à la demande de M. Glatzel, c'est-à-dire d'annuler les décisions administratives ainsi que le jugement rendu par le Verwaltungsgericht Regensburg et de lui délivrer un permis de conduire pour les véhicules des catégories C1 et C1E. En effet, cette juridiction constate qu'il n'existe aucun motif pour interdire la conduite de véhicules à moteur relevant de ces catégories aux personnes qui ne disposent que d'une acuité visuelle inférieure à 0,1 pour un œil lorsque, premièrement, il s'agit de personnes disposant d'une vision binoculaire, deuxièmement, le champ visuel binoculaire de ces personnes satisfait aux exigences énoncées à l'annexe III, point 6.4, de la directive 2006/126 et, troisièmement, lesdites personnes ont appris à compenser intégralement la vision spatiale qui leur fait défaut.

32 À ce dernier égard, la juridiction de renvoi précise qu'une personne à qui la vision spatiale fait défaut s'adapte à ce manque lorsque celui-ci apparaît au cours de la vie, au plus tard au bout de six mois. Une telle adaptation, qui ne dépend pas, par ailleurs, de la pratique volontaire par l'intéressé de certains comportements, aurait lieu, à plus forte raison, lorsqu'une personne subit une déficience importante de vision d'un œil dès sa naissance, comme dans le cas de M. Glatzel. Ainsi, l'exigence, prévue à l'annexe III, point 6.4, de la directive 2006/126, selon laquelle les conducteurs du groupe 2 doivent disposer d'une acuité visuelle d'au moins 0,1, repose non pas sur l'idée de remédier au manque de vision spatiale des personnes concernées, mais sur celle de permettre au conducteur d'un véhicule à moteur relevant de ces catégories de réagir à la perte soudaine de la vision du meilleur des deux yeux au cours d'un trajet et d'arrêter ledit véhicule au bord de la route en utilisant la vision résiduelle dont il dispose.

33 Or, la juridiction de renvoi fait valoir que l'exigence d'une telle acuité visuelle résiduelle pour le moins bon des deux yeux n'est objectivement justifiée qu'à l'égard des personnes qui ne disposent pas d'une vision binoculaire ou dont le champ visuel binoculaire ne satisfait pas aux exigences de l'annexe III, point 6.4, de la directive 2006/126. En revanche, une personne, telle que M. Glatzel, qui dispose d'un champ visuel normal et dont les déficiences visuelles affectent notamment son acuité visuelle centrale, serait capable de percevoir des objets apparaissant dans son champ visuel périphérique essentiellement de la même manière qu'une personne disposant d'une vision normale et serait, dès lors, en mesure

d'arrêter le véhicule à moteur qu'elle conduit même en n'utilisant que sa vision résiduelle. La juridiction de renvoi ajoute qu'il est extrêmement rare que les conducteurs des véhicules poids lourds perdent la vision d'un œil d'une manière tellement soudaine qu'ils doivent recourir exclusivement à la vision résiduelle dont ils disposent sur l'autre œil pour arrêter le véhicule.

34 Le Bayerischer Verwaltungsgerichtshof estime que l'exigence prévue à l'annexe III, point 6.4, de la directive 2006/126 constitue une ingérence aux droits fondamentaux garantis par les articles 20, 21, paragraphe 1, et 26 de la Charte, qui portent, respectivement, sur l'égalité en droit, la non-discrimination en raison de handicap et l'intégration des personnes handicapées.

35 En particulier, l'impossibilité, pour des personnes telles que M. Glatzel, d'accéder aux activités professionnelles dont l'exercice est légalement, ou en pratique, subordonné à la condition d'être autorisé à conduire des véhicules des catégories C1 et C1E, constituerait une discrimination en raison du handicap de la personne concernée. En outre, les différences existant entre les exigences, posées par l'annexe III de la directive 2006/126, relatives à la vision des candidats à la délivrance ou au renouvellement de permis de conduire selon qu'ils relèvent du groupe 1 ou du groupe 2, seraient constitutives d'une atteinte à l'égalité de traitement. En tout état de cause, la juridiction de renvoi expose que l'exigence d'une acuité visuelle minimale de 0,1 ne peut être justifiée dans certains cas de figure et qu'une solution alternative et plus proportionnée consiste en la possibilité d'un examen individuel visant à vérifier l'aptitude à la conduite de véhicules des catégories C1 et C1E par une personne amblyope, à l'instar des conducteurs de véhicules relevant du groupe 1 de l'annexe III de la directive 2006/126.

36 Dans ces conditions, le Bayerischer Verwaltungsgerichtshof a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour la question préjudicielle suivante:

«Le point 6.4 de l'annexe III de la directive 2006/126[...] est-il conforme aux articles 20, 21, paragraphe 1, et 26 de la [Charte], dans la mesure où ladite disposition exige des candidats à la délivrance ou au renouvellement d'un permis de conduire pour les [véhicules des] catégories C1 et C1E, sans prévoir aucune possibilité de dérogation, qu'ils disposent d'une acuité visuelle minimale de 0,1 pour le moins bon des deux yeux, y compris lorsque la vision desdites personnes est binoculaire et qu'elles disposent d'un champ visuel normal pour les deux yeux?»

Sur la question préjudicielle

37 Par sa question, la juridiction de renvoi demande, en substance, à la Cour d'apprécier la validité de l'annexe III, point 6.4, de la directive 2006/126, qui concerne les normes minimales en matière de vision pour les conducteurs de véhicules relevant des catégories C1 et C1E, à savoir notamment les véhicules poids lourds, au regard des articles 20, 21, paragraphe 1, et 26 de la Charte portant, respectivement, sur l'égalité en droit, la non-discrimination en raison de handicap et l'intégration des personnes handicapées.

38 En particulier, la juridiction de renvoi estime que l'exigence, selon laquelle les conducteurs des véhicules à moteur relevant des catégories C1 et C1E doivent disposer d'une acuité visuelle minimale de 0,1 pour le moins bon des deux yeux, constitue une discrimination fondée sur le handicap à l'encontre des personnes n'ayant pas une telle acuité visuelle dans la mesure où ces dernières disposent d'une vision binoculaire ainsi que d'un champ visuel suffisant pour les deux yeux. Une telle exigence en matière d'acuité visuelle serait également incompatible avec le principe d'intégration des personnes handicapées et contraire à la convention de l'ONU sur le handicap.

39 En outre, ladite juridiction constate que, aux termes de l'annexe III, point 6, de la directive 2006/126, les conducteurs relevant du groupe 1, à savoir les conducteurs des véhicules à moteur plus légers, peuvent se voir délivrer le permis de conduire dans des «cas exceptionnels» même s'ils ne satisfont

pas aux normes relatives au champ visuel ou à l'acuité visuelle. En revanche, les conducteurs relevant du groupe 2, y compris ceux sollicitant un permis de conduire pour les catégories de véhicules C1 et C1E, qui disposent d'une acuité visuelle inférieure à 0,1 pour le moins bon des deux yeux seraient dans l'impossibilité de se voir délivrer un permis de conduire. Ainsi, le droit desdits conducteurs à l'égalité en droit serait violé en ce que ladite directive ne prévoirait aucune possibilité d'examen médical individuel permettant de démontrer que, bien que les conducteurs concernés ne satisfassent pas aux normes requises, la sécurité de la conduite n'est pas compromise.

40 Afin de répondre à la question posée par la juridiction de renvoi, il convient, en premier lieu, de déterminer si le législateur de l'Union a violé le droit à la non-discrimination, consacré à l'article 21, paragraphe 1, de la Charte, lorsqu'il a adopté le seuil d'acuité visuelle figurant à l'annexe III, point 6.4, de la directive 2006/126. Il convient également d'examiner les éventuels effets sur cette disposition de la convention de l'ONU sur le handicap. En deuxième lieu, il y a lieu d'apprécier si l'article 26 de la Charte, consacrant le principe d'intégration des personnes handicapées, s'oppose à l'annexe III, point 6.4, de la directive 2006/126 dont la validité est contestée. En troisième lieu, il convient d'examiner si l'article 20 de la Charte, selon lequel toutes les personnes sont égales en droit, fait obstacle à ce que les conducteurs de certains véhicules poids lourds n'ont pas la possibilité de démontrer, au moyen d'un examen médical individuel, qu'il sont aptes à conduire de tels véhicules, même en l'absence de certaines capacités physiques requises par la directive 2006/126, alors que d'autres conducteurs de certains autres types de véhicules disposent d'une telle possibilité.

Sur l'exigence de non-discrimination des personnes handicapées consacrée à l'article 21 de la Charte

41 Il convient d'examiner si la réglementation de l'Union en cause au principal, établissant les exigences en matière d'acuité visuelle pour les conducteurs des véhicules à moteur relevant des catégories C1 et C1E, est contraire à l'article 21, paragraphe 1, de la Charte, aux termes duquel «[e]st interdite toute discrimination fondée notamment sur [...] un handicap».

42 À cet égard, il convient de rappeler, tout d'abord, que, aux termes de l'article 52, paragraphe 1, de la Charte, toute limitation de l'exercice des droits et des libertés reconnus par celle-ci doit être prévue par la loi et respecter le contenu essentiel desdits droits et libertés. Dans le respect du principe de proportionnalité, des limitations ne peuvent être apportées que si elles sont nécessaires et répondent effectivement à des objectifs d'intérêt général reconnus par l'Union ou au besoin de protection des droits et libertés d'autrui.

43 Le principe d'égalité de traitement constitue un principe général du droit de l'Union, consacré à l'article 20 de la Charte, dont le principe de non-discrimination énoncé à l'article 21, paragraphe 1, de la Charte est une expression particulière. Selon la jurisprudence constante de la Cour, ledit principe général exige du législateur de l'Union, conformément aux exigences de l'article 52, paragraphe 1, de la Charte, que des situations comparables ne soient pas traitées de manière différente et que des situations différentes ne soient pas traitées de manière égale, à moins qu'un tel traitement ne soit objectivement justifié (voir, en ce sens, arrêt Akzo Nobel Chemicals et Akcros Chemicals/Commission, C-550/07 P, EU:C:2010:512, points 54 et 55 ainsi que jurisprudence citée). Une différence de traitement est justifiée dès lors qu'elle est fondée sur un critère objectif et raisonnable, c'est-à-dire lorsqu'elle est en rapport avec un but légalement admissible poursuivi par la législation en cause, et que cette différence est proportionnée au but poursuivi par le traitement concerné (arrêts Arcelor Atlantique et Lorraine e.a., C-127/07, EU:C:2008:728, point 47, ainsi que Schaible, C-101/12, EU:C:2013:661, point 77).

44 S'agissant, ensuite, de la question particulière de la discrimination fondée sur le handicap, il y a lieu de constater que la notion de «handicap» n'est pas définie par la Charte elle-même.

45 Dans sa jurisprudence relative à l'égalité de traitement en matière d'emploi et de travail, la Cour a déjà considéré que la notion de «handicap» doit être entendue, aux fins de la directive 2000/78/CE du Conseil, du 27 novembre 2000, portant création d'un cadre général en faveur de l'égalité de traitement en matière d'emploi et de travail (JO L 303, p. 16), lue à la lumière de la convention de l'ONU sur le handicap, comme visant une limitation, résultant notamment d'atteintes physiques, mentales ou psychiques durables, dont l'interaction avec diverses barrières peut faire obstacle à la pleine et effective participation de la personne concernée à la vie professionnelle sur la base de l'égalité avec les autres travailleurs (arrêts HK Danmark, C-335/11 et C-337/11, EU:C:2013:222, points 37 à 39; Commission/Italie, C-312/11, EU:C:2013:446, point 56, ainsi que arrêt Z., C-363/12, EU:C:2014:159, point 76).

46 Dans ces conditions, il convient de considérer que, en ce qui concerne la question de la discrimination fondée sur un handicap, l'article 21, paragraphe 1, de la Charte exige du législateur de l'Union, en particulier, que ce dernier n'opère aucune différence de traitement sur le fondement d'une limitation résultant, notamment, d'atteintes physiques, mentales ou psychiques durables, dont l'interaction avec diverses barrières peut faire obstacle à la pleine et effective participation de la personne concernée à la vie professionnelle sur la base de l'égalité avec les autres personnes, à moins qu'une telle différence de traitement ne soit objectivement justifiée.

47 En ce qui concerne les personnes qui souffrent, à l'instar de M. Glatzel, d'une affection sensorielle durable et qui disposent d'une acuité visuelle inférieure à 0,1 pour le moins bon des deux yeux, il convient de relever que ces personnes ne remplissent pas les exigences médicales contenues à l'annexe III de la directive 2006/126 et, partant, ne peuvent pas se voir délivrer un permis de conduire, notamment, pour les catégories de véhicules C1 et C1E. Toutefois, il y a lieu de constater que si, selon les informations qui ressortent de la décision de renvoi, l'acuité visuelle de l'œil le moins bon de M. Glatzel est très faible, il n'en demeure pas moins que, lorsqu'il utilise les deux yeux, M. Glatzel dispose d'une acuité visuelle binoculaire de 1,0, à savoir une acuité «complète». À cet égard, la Cour ne dispose pas de suffisamment d'éléments pour apprécier si une telle affection constitue un «handicap», au sens de l'article 21, paragraphe 1, de la Charte.

48 Or, il n'est pas nécessaire, aux fins de l'appréciation de la validité de la directive 2006/126 au regard de l'article 21, paragraphe 1, de la Charte, de déterminer de manière définitive si, dans l'affaire au principal, M. Glatzel est considéré comme étant ou non handicapé au sens de cette dernière disposition. En effet, à supposer même que l'état d'une personne comme M. Glatzel soit considéré comme relevant de la notion de «handicap», au sens de la Charte, la différence de traitement consistant à ne pas lui délivrer un permis de conduire pour les véhicules relevant des catégories C1 et C1E au motif que son acuité visuelle serait insuffisante est susceptible d'être objectivement justifiée au regard des considérations impératives relatives à la sécurité routière.

49 À cet égard, il convient de rappeler que la Cour a déjà constaté, s'agissant du principe général d'égalité de traitement dans le contexte des motifs tels que l'âge ou le sexe, qu'une différence de traitement fondée sur une caractéristique, liée à de tels motifs, ne constitue pas une discrimination – à savoir une violation de l'article 21, paragraphe 1, de la Charte – lorsque, en raison de la nature d'une activité professionnelle ou des conditions de son exercice, la caractéristique en cause constitue une exigence professionnelle essentielle et déterminante, pour autant que l'objectif d'une telle différence de traitement soit légitime et que l'exigence soit proportionnée aux fins poursuivies (voir en ce sens, s'agissant de la discrimination fondée sur l'âge, arrêts Wolf, C-229/08, EU:C:2010:3, point 35, et Prigge e.a., C-447/09, EU:C:2011:573, point 66; ainsi que, en ce sens, s'agissant de la discrimination fondée sur le sexe, arrêts Johnston, 222/84, EU:C:1986:206, point 40, et Sirdar, C-273/97, EU:C:1999:523, point 25).

50 Dans le même ordre d'idées, il convient de considérer, aux fins de la présente affaire, qu'une différence de traitement opérée sur une personne selon qu'elle possède ou non l'acuité visuelle nécessaire pour la conduite des véhicules à moteur n'est pas, en principe, contraire à l'interdiction de discrimination

fondée sur le handicap au sens de l'article 21, paragraphe 1, de la Charte, pour autant qu'une telle exigence réponde effectivement à un objectif d'intérêt général, qu'elle soit nécessaire et qu'elle ne constitue pas une charge démesurée.

51 À cet égard, selon la jurisprudence constante de la Cour, l'amélioration de la sécurité routière constitue un objectif d'intérêt général de l'Union (voir en ce sens, notamment, arrêts van Schaik, C-55/93, EU:C:1994:363, point 19; Cura Anlagen, C-451/99, EU:C:2002:195, point 59; Commission/Finlande, C-54/05, EU:C:2007:168, point 40; Commission/Italie, C-110/05, EU:C:2009:66, point 60; Attanasio Group, C-384/08, EU:C:2010:133 point 50; Commission/Portugal, C-438/08, EU:C:2009:651, point 48; Grasser, C-184/10, EU:C:2011:324, point 26, ainsi que Apelt, C-224/10, EU:C:2011:655, point 47). En effet, en fixant dans son annexe III, pour les conducteurs du groupe 2 au sens de cette annexe, un seuil minimal d'acuité visuelle concernant l'œil le moins bon, la directive 2006/126 vise à améliorer la sécurité routière et répond, ainsi, à un objectif d'intérêt général.

52 En ce qui concerne le contrôle juridictionnel des exigences du principe de proportionnalité relatives aux normes minimales concernant l'acuité visuelle nécessaire pour la conduite des véhicules à moteur, il convient de relever que, s'agissant des appréciations complexes d'ordre médical telles que celles en cause au principal, le législateur de l'Union dispose d'un large pouvoir d'appréciation et le contrôle de la Cour doit se limiter à examiner si l'exercice de ce pouvoir d'appréciation n'est pas entaché d'une erreur manifeste ou d'un détournement de pouvoir ou encore si ledit législateur n'a pas manifestement dépassé les limites de son pouvoir d'appréciation [voir, en ce sens, arrêts Enviro Tech (Europe), C-425/08, EU:C:2009:635, point 47; Afton Chemical, C-343/09, EU:C:2010:419, point 28, et Etimine, C-15/10, EU:C:2011:504, point 60].

53 Toutefois, il n'en demeure pas moins que, en présence d'un tel pouvoir d'appréciation, le législateur de l'Union est tenu de baser son choix sur des critères objectifs (voir arrêt Vodafone e.a., C-58/08, EU:C:2010:321, point 53) et il lui incombe de veiller au respect des droits fondamentaux (voir, en ce sens, arrêts Volker und Markus Schecke et Eifert, C-92/09 et C-93/09, EU:C:2010:662, point 46, ainsi que Association belge des Consommateurs Test-Achats e.a., C-236/09, EU:C:2011:100, point 17).

54 Quant au caractère nécessaire des normes minimales en matière de vision des conducteurs des véhicules à moteur, il y a lieu de relever qu'il est essentiel, afin de garantir la sécurité routière, que les personnes auxquelles un permis de conduire est délivré possèdent des capacités physiques adéquates, notamment en ce qui concerne leur vision, dans la mesure où les défaillances physiques sont susceptibles d'avoir des conséquences importantes (voir par analogie, en ce qui concerne les pilotes de ligne, arrêt Prigge e.a., EU:C:2011:573, point 67). Il est effectivement notoire que la vision remplit une fonction essentielle pour la conduite de véhicules à moteur et, partant, plus cette fonction est réduite, plus la prise en considération des exigences relatives à la sécurité routière apparaît nécessaire.

55 Si l'interdiction de délivrer le permis de conduire sollicité aux personnes dont l'acuité visuelle n'atteint pas un certain seuil est nécessaire et constitue, certes, un moyen effectif pour améliorer la sécurité routière en excluant lesdites personnes de la circulation, il n'en demeure pas moins qu'une telle interdiction ne doit pas constituer une charge démesurée.

56 Ainsi, dans une affaire telle que celle au principal, le principe de proportionnalité exige notamment de concilier, dans toute la mesure du possible, le principe d'égalité de traitement avec les exigences de la sécurité routière qui sont déterminantes pour les conditions de la conduite des véhicules à moteur (voir, par analogie, arrêts Johnston, EU:C:1986:206, point 38; Sirdar, EU:C:1999:523, point 26, et arrêt Kreil, C-285/98, EU:C:2000:2, point 23).

57 Partant, il y a lieu d'examiner si l'annexe III, point 6.4, de la directive 2006/126, qui établit le seuil d'acuité visuelle de 0,1 pour les conducteurs des véhicules à moteur relevant du groupe 2 au sens de cette annexe, n'est pas disproportionnée par rapport au but poursuivi.

58 Il convient de rappeler que les normes minimales concernant l'aptitude physique et mentale à la conduite d'un véhicule à moteur, édictées à l'annexe III de la directive 2006/126, ont été fixées, ainsi qu'il ressort du considérant 8 de cette directive, pour répondre à des impératifs de sécurité routière, conformément à l'article 91, paragraphe 1, sous c), TFUE.

59 Le comité pour le permis de conduire, établi au titre de l'article 9 de la directive 2006/126, a mis en place le groupe de travail «Vision» qui a publié, au mois de mai 2005, le rapport «New standards for the visual functions of drivers». Aux termes de ce rapport, si des exigences strictes en matière de vision servent le mieux l'objectif de la sécurité routière, ces exigences ne devraient pas être telles qu'elles excluent des personnes de l'activité de conduite de véhicules à moteur sans raison valable, étant donné l'importance primordiale, tant du point de vue social qu'économique, que révèle cette activité dans la société d'aujourd'hui.

60 Dans ce rapport, les experts dudit groupe de travail, tout en admettant une pénurie de données de recherche pour déterminer les valeurs minimales en matière d'acuité visuelle, ont considéré que, en ce qui concerne les conducteurs relevant du groupe 2 au sens de l'annexe III de la directive 2006/126, à savoir, notamment, les conducteurs des véhicules poids lourds, la valeur minimale de 0,5 pour l'acuité visuelle de l'œil le moins bon, exigée par cette directive, n'était plus justifiée. Toutefois, tout en considérant qu'il est possible de soutenir la thèse selon laquelle la conduite de véhicules à moteur est une activité binoculaire et que, dès lors, aucune exigence concernant l'acuité visuelle monoculaire ne saurait être retenue pour les conducteurs de ce groupe 2, le groupe de travail «Vision» a conclu que la responsabilité accrue des conducteurs dudit groupe 2 milite en faveur de l'exigence, pour ces conducteurs, de disposer d'un «œil de réserve» afin d'être en mesure, le cas échéant, d'arrêter le véhicule qu'ils conduisent au bord de la route en utilisant l'œil le moins bon.

61 Suivant ces propositions du groupe de travail «Vision», le législateur de l'Union a modifié l'annexe III de la directive 2006/126 de sorte que le seuil minimal d'acuité visuelle exigé, s'agissant de l'œil le moins bon pour des conducteurs du groupe 2 au sens de cette annexe, a notamment été abaissé de 0,5 à 0,1. Par ailleurs, dans son rapport, le groupe de travail «Vision» mentionne également précisément les effets de l'amblyopie pour les conducteurs des véhicules à moteur.

62 Il apparaît, dans ces conditions, que le législateur de l'Union a modifié ladite annexe en connaissance de cause et qu'il s'est efforcé de limiter autant que possible toute atteinte aux droits des personnes souffrant d'une déficience visuelle.

63 Toutefois, il ressort de la demande de décision préjudicielle que, pour la juridiction de renvoi, même ce seuil de 0,1, retenu par la directive 2006/126, apparaît excessif.

64 Or, en ce qui concerne la détermination de cette valeur minimale relative à l'acuité visuelle exigée par la directive 2006/126, il convient de rappeler que le législateur de l'Union dispose d'un large pouvoir d'appréciation quant à des questions d'ordre médical complexes, telles celles relatives à l'acuité visuelle nécessaire pour la conduite des véhicules à moteur. En effet, dans un tel contexte, le juge de l'Union ne peut substituer son appréciation des éléments factuels d'ordre scientifique et technique à celle du législateur de l'Union à qui les traités fondateurs ont conféré cette tâche (à ce dernier égard, voir, notamment, arrêt Afton Chemical, EU:C:2010:419, point 28).

65 En outre, le groupe de travail «Vision» note, dans son rapport, une pénurie d'études scientifiques concernant plusieurs aspects de vision des conducteurs de véhicules à moteur. À cet égard, il convient de rappeler également la jurisprudence de la Cour selon laquelle, lorsque des incertitudes subsistent quant à l'existence ou à la portée de risques pour la santé des personnes, le législateur de l'Union peut prendre des mesures de protection sans avoir à attendre que la réalité et la gravité de ces risques soient pleinement démontrées (voir, en ce sens, arrêts Royaume-Uni/Commission, C-180/96, EU:C:1998:192, point 99; Commission/Danemark, C-192/01, EU:C:2003:492, point 49, ainsi que Gowan Comércio Internacional e Serviços, C-77/09, EU:C:2010:803, point 73).

66 Étant donné le lien étroit existant entre la sécurité routière et la protection de la santé des usagers de la route, lorsque le législateur de l'Union adapte, conformément à l'article 8 de la directive 2006/126, les normes minimales en matière d'acuité visuelle au progrès scientifiques et techniques, il lui est loisible, en présence d'incertitudes scientifiques, de privilégier des considérations relatives à l'amélioration de la sécurité routière. Ainsi, le fait que ledit législateur, dans un souci de ne pas compromettre la sécurité routière, a décidé de ne pas supprimer toute exigence minimale concernant l'acuité visuelle de l'œil le moins bon des conducteurs relevant du groupe 2 au sens de l'annexe III de ladite directive, ne saurait conférer à cette mesure d'adaptation un caractère disproportionné.

67 Enfin, la juridiction de renvoi relève que le fait que M. Glatzel n'a pas reçu le permis de conduire sollicité pourrait constituer une discrimination au sens de l'article 2 de la convention de l'ONU sur le handicap. Il ressort notamment des termes dudit article, intitulé «Définitions», que la discrimination fondée sur le handicap comprend toutes les formes de discrimination, y compris le refus d'aménagement raisonnable.

68 À cet égard, il convient de rappeler que l'Union a approuvé la convention de l'ONU sur le handicap par la décision 2010/48. Par conséquent, les dispositions de cette convention font partie intégrante, à partir de l'entrée en vigueur de celle-ci, de l'ordre juridique de l'Union (voir arrêts Haegeman, 181/73, EU:C:1974:41, point 5, et arrêt Z., EU:C:2014:159, point 73). Par ailleurs, il ressort de l'appendice à l'annexe II de la décision 2010/48 que, concernant la mobilité personnelle, la directive 2006/126 figure parmi les actes juridiques de l'Union ayant trait aux questions régies par ladite convention.

69 Toutefois, ainsi qu'il résulte de la jurisprudence de la Cour, étant donné que les dispositions de la convention de l'ONU sur le handicap sont subordonnées, dans leur exécution ou dans leurs effets, à l'intervention d'actes ultérieurs relevant des parties contractantes, les dispositions de cette convention ne constituent pas, du point de vue de leur contenu, des dispositions inconditionnelles et suffisamment précises permettant un contrôle de la validité de l'acte du droit de l'Union au regard des dispositions de ladite convention (voir, en ce sens, arrêt arrêt Z., EU:C:2014:159, points 89 et 90).

70 Cependant, il n'en demeure pas moins que, selon la jurisprudence de la Cour, la primauté des accords internationaux conclus par l'Union sur les textes de droit dérivé commande d'interpréter ces derniers, dans la mesure du possible, en conformité avec ces accords (voir, notamment, arrêts Commission/Allemagne, C-61/94, EU:C:1996:313, point 52; HK Danmark, EU:C:2013:222, point 29, ainsi que Z., EU:C:2014:159, point 72).

71 Or, il y a lieu de constater que l'annexe III, point 6.4, de la directive 2006/126 prévoit, de manière non équivoque, que les conducteurs des véhicules à moteur relevant des catégories C1 et C1E doivent disposer d'une acuité visuelle minimale de 0,1 au moins bon des deux yeux. Dans ces conditions, il n'apparaît pas possible de donner à cette disposition du droit dérivé une interprétation qui permettrait de s'écarter de la règle claire énonçant cette valeur minimale.

72 Il résulte de l'ensemble des considérations qui précèdent que le législateur de l'Union, en édictant la disposition dont la validité est contestée, a mis en balance, d'une part, les impératifs de sécurité routière et, d'autre part, le droit des personnes affectées d'un handicap visuel à la non-discrimination d'une manière qui ne saurait être considérée comme étant disproportionnée par rapport aux objectifs poursuivis.

73 Eu égard à l'ensemble des considérations qui précèdent, il convient de constater que l'examen de la question posée n'a révélé aucun élément de nature à affecter la validité de l'annexe III, point 6.4, de la directive 2006/126 au regard de l'article 21, paragraphe 1, de la Charte.

Sur l'intégration des personnes handicapées consacrée à l'article 26 de la Charte

74 Il convient de rappeler, ainsi qu'il ressort de l'article 52, paragraphes 5 et 7, de la Charte et des explications relatives à la charte des droits fondamentaux (JO 2007, C 303, p. 17) portant sur les articles 26 et 52, paragraphe 5, de la Charte, que l'invocation de l'article 26 de celle-ci devant le juge est admise pour l'interprétation et le contrôle de la légalité des actes législatifs de l'Union qui mettent en œuvre le principe énoncé audit article, à savoir l'intégration des personnes handicapées.

75 Quant à la mise en œuvre de ce principe par la directive 2006/126, il ressort notamment des termes du considérant 14 de celle-ci qu'«il convient d'arrêter des dispositions spécifiques pour favoriser l'accès des personnes physiquement handicapées à la conduite des véhicules». De même, l'article 5, paragraphe 2, de ladite directive fait allusion aux conditions de délivrance d'un permis de conduire aux conducteurs affectés d'un handicap physique, notamment en ce qui concerne l'autorisation de la conduite pour des véhicules adaptés.

76 Ainsi, dans la mesure où la directive 2006/126 constitue un acte législatif de l'Union mettant en œuvre le principe contenu à l'article 26 de la Charte, cette dernière disposition a vocation à être appliquée à l'affaire au principal.

77 En outre, en vertu de l'article 51, paragraphe 1, seconde phrase, de la Charte, le législateur de l'Union observe et promeut l'application des principes énoncés par celle-ci. S'agissant du principe d'intégration des personnes handicapées, l'article 26 de la Charte proclame que l'Union reconnaît et respecte le droit des personnes handicapées à bénéficier de mesures visant à assurer leur autonomie, leur intégration sociale et professionnelle et leur participation à la vie de la communauté.

78 Partant, bien que l'article 26 de la Charte commande que l'Union respecte et reconnaisse le droit des personnes handicapées à bénéficier de mesures d'intégration, le principe consacré à cet article n'implique pas, en revanche, que le législateur de l'Union soit tenu d'adopter telle ou telle mesure particulière. En effet, afin que cet article produise pleinement ses effets, il doit être concrétisé par des dispositions du droit de l'Union ou du droit national. Par conséquent, ledit article ne saurait, en lui-même, conférer aux particuliers un droit subjectif invocable en tant que tel (voir en ce sens, s'agissant de l'article 27 de la Charte, arrêt Association de médiation sociale, C-176/12, EU:C:2014:2, points 45 et 47).

79 Eu égard à l'ensemble des considérations qui précèdent, il convient de constater que l'examen de la question n'a révélé aucun élément de nature à affecter la validité de l'annexe III, point 6.4, de la directive 2006/126 au regard de l'article 26 de la Charte.

Sur l'égalité en droit consacrée à l'article 20 de la Charte

80 La juridiction de renvoi relève que, pour les conducteurs relevant du groupe 1 au sens de l'annexe III de la directive 2006/126, qui ne satisfont pas aux normes relatives, notamment, à l'acuité visuelle, la délivrance du permis de conduire peut toutefois être envisagée dans des «cas exceptionnels» lorsqu'un conducteur se soumet à un examen individuel portant sur son aptitude à conduire. Ainsi, le fait qu'une telle possibilité fasse défaut pour les conducteurs du groupe 2, au sens de la même annexe, pourrait être constitutif d'une différence de traitement contraire à l'article 20 de la Charte.

81 Ainsi qu'il a été rappelé au point 43 du présent arrêt, cet article, qui est intitulé «Égalité en droit», vise à garantir notamment que les situations comparables ne reçoivent pas un traitement différent.

82 Dès lors, il convient d'apprécier si, d'une part, la situation des conducteurs relevant du groupe 1 au sens de l'annexe III de la directive 2006/126 et, d'autre part, celle des conducteurs du groupe 2 au sens de la même annexe sont comparables.

83 À cet égard, ainsi que M. l'avocat général l'a observé au point 62 de ses conclusions, le législateur de l'Union a pris soin de créer deux catégories de conducteurs en fonction du gabarit du véhicule, du nombre de passagers transportés et des responsabilités qui découlent, dès lors, de la conduite de ces véhicules. En effet, les caractéristiques des véhicules concernés, telles que la taille, le poids ou encore la manœuvrabilité de ces véhicules, justifient l'existence de conditions différentes pour la délivrance du permis de conduire en vue de leur conduite. Par conséquent, les situations des conducteurs de tels véhicules ne sont pas comparables.

84 Pour autant que lesdites situations ne sont pas comparables, une différence de traitement des situations concernées ne viole pas le droit des conducteurs relevant de l'un ou de l'autre groupe de conducteurs à l'«égalité en droit» consacrée à l'article 20 de la Charte.

85 Ainsi, la situation des conducteurs des groupes 1 et 2 n'étant pas comparable, l'article 20 de la Charte ne s'oppose pas à l'annexe III, point 6, de la directive 2006/126, dans la mesure où ledit point permet aux conducteurs relevant du groupe 1 de se voir délivrer un permis de conduire dans des «cas exceptionnels», même en l'absence d'une acuité visuelle répondant aux exigences prévues par cette directive pour les conducteurs de ce groupe, mais ne le permet pas aux conducteurs relevant du groupe 2.

86 Eu égard à l'ensemble des considérations qui précèdent, il convient de constater que l'examen de la question n'a révélé aucun élément de nature à affecter la validité de l'annexe III, point 6.4, de la directive 2006/126 au regard des articles 20, 21, paragraphe 1, ou 26 de la Charte.

Sur les dépens

87 La procédure revêtant, à l'égard des parties au principal, le caractère d'un incident soulevé devant la juridiction de renvoi, il appartient à celle-ci de statuer sur les dépens. Les frais exposés pour soumettre des observations à la Cour, autres que ceux desdites parties, ne peuvent faire l'objet d'un remboursement.

Par ces motifs, la Cour (cinquième chambre) dit pour droit:

L'examen de la question n'a révélé aucun élément de nature à affecter la validité de l'annexe III, point 6.4, de la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil, du 20 décembre 2006, relative au permis de conduire, telle que modifiée par la directive 2009/113/CE de la Commission, du 25 août 2009, au regard des articles 20, 21, paragraphe 1, ou 26 de la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne.

Signatures