

Enquête

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Généralions : aînés**

Band (Jahr): **39 (2009)**

Heft 1

PDF erstellt am: **10.08.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Denise Perret, 87 ans, a eu son permis de conduire en 1946 et avalé des centaines de milliers de kilomètres depuis lors.

Jean-Claude Curchod

Chauffeur ou chauffard, il faut choisir!

Dès 70 ans, tout automobiliste doit présenter un certificat médical d'aptitude à la conduite. Comment se déroule cet examen?

Quand son médecin traitant lui a imposé un examen complémentaire auprès d'un neurologue, René, 71 ans, a compris l'allusion. Depuis son attaque de l'an dernier, sa «motricité», comme disent les spécialistes, n'est plus ce qu'elle était. «Mon corps est plus lent et mon bras gauche ankylosé. Malgré mes nouvelles lunettes, ma vue a beaucoup fai-

bli.» René n'a pas voulu devenir un danger ambulante. Il n'est même pas allé faire les tests, il connaissait le résultat à l'avance. «J'ai eu le cœur serré, mais j'ai renvoyé mon permis au Service des automobiles.»

Comme René, ils sont des milliers à rendre spontanément leur permis dès que leur état de santé l'exige. Des milliers aussi à se fâcher tout rouge quand les conduc-

teurs âgés sont cloués au pilori après un drame de la route. «On nous met tous dans le même sac, regrette Suzy, 75 ans et l'allure fringante d'une sexagénaire. On nous traite de meurtriers en puissance et de dangereux séniles.» Elle rappelle les formules méprisantes utilisées après le dramatique accident impliquant un conducteur octogénaire sur la route du Val d'Aoste. «Un ramassis de racisme →



Jean-Claude Curchod

L'état de santé de Denise Perret ne cesse d'étonner son médecin, comme lors de son dernier contrôle à mi-novembre. «Tous les indicateurs sont parfaits, je n'ai besoin d'aucun médicament... J'ai beaucoup de chance», confie-t-elle avec ses grands yeux brillants d'intelligence sous son ravissant bérêt.



anti-vieux, tance Suzy. Cette attitude crispe les gens et crée des conflits de générations là où il n'y en a pas. Ce n'est pas de cette façon qu'on nous encouragera à faire notre examen de conscience et de santé.»

Un contrôle complet

Même si cette colère est compréhensible, la loi est claire et Suzy la respecte. L'article 27 de l'ordonnance d'admission à la circulation impose en effet un contrôle médical bisannuel aux conducteurs dès

70 ans. Dans la grande majorité des cantons suisses, ces contrôles sont effectués par le médecin traitant. Une responsabilité lourde et difficile puisqu'il doit alors assumer un conflit de loyauté entre le bien-être personnel de son patient et la sécurité collective de la société. Certains avancent que cette situation ouvre une voie royale aux «certificats de complaisance» qui seraient délivrés en Suisse. «Ce sont des exceptions, rétorque Hanspeter Kuhn, avocat de la FMH. La pression juridique et morale est trop forte pour que les

médecins falsifient des certificats» (lire interview ci-contre). Même opinion chez Suzy: «Mon médecin est un ami, mais il m'a déjà avertie qu'il sera implacable sur le permis dès qu'il repérera une inaptitude chez moi.»

Afin d'éviter tout conflit de loyauté, le canton de Genève a décidé de faire effectuer les contrôles par des médecins-conseils neutres. Adjointe à la direction de l'Office des automobiles, Brigitte Perez précise que les soixante experts agréés se répartissent sur tout le territoire du canton. L'examen coûte entre 100 et 160 francs et n'est pas pris en charge par les caisses maladie.

Avant de se rendre chez leur médecin traitant ou le médecin-conseil, de nombreux conducteurs septuagénaires s'assurent aussi que «tout roule» en suivant un cours de sensibilisation pour seniors. A Fribourg, par exemple, le cours-atelier mis en place par l'Office de la circulation a rencontré beaucoup de succès, malgré son coût (180 francs). Eclairage de son directeur, Roland Klaus: «Des spécialistes leur donnent des tuyaux pour rester mobile et bien maîtriser les nouvelles règles de la circulation. Un pharmacien et un médecin atti-

Des drames et des chiffres

Selon la statistique fédérale analysée sur douze ans, de 1992 à 2004, la majorité des accidents graves sur les routes suisses impliquent de jeunes conducteurs de 19 à 24 ans. «La mise en danger d'autrui baisse fortement avec l'augmentation de l'âge des conducteurs», selon l'enquête.

● **Victimes des seniors: 4%.** Les accidents impliquant des conducteurs seniors ont coûté la vie à 25 autres usagers de la route en moyenne chaque année. Ce qui représente environ 4% des victimes tuées sur les routes.

● **Seniors victimes: 19%.** Alors qu'ils représentent 11,2% de la population suisse, les seniors comptent pour 19,4% parmi les victimes de la route.

Source: Bureau suisse de prévention des accidents

rent leur attention sur les effets secondaires des médicaments ou d'un champ visuel restreint.» La même démarche est adoptée dans les cours de théorie et de pratique organisés par la section vaudoise du TCS. Là aussi, les «élèves» sortent enchantés de ce qu'ils ont appris et sont ensuite plus attentifs et prudents sur les routes. Il arrive qu'un ou deux participants décident spontanément de déposer le permis à la fin de la journée... Les autres sont confortés dans leur aptitude à conduire et se soumettent ensuite au contrôle médical le cœur plus léger.

Quand le doute surgit

Tant que le certificat médical donne le feu vert, pas de souci. Au rouge, c'est la fin du permis. Et quand le feu est orange? Lorsque des doutes existent sur les capacités du conducteur, le médecin a alors le choix entre plusieurs possibilités.

1. Il peut préciser que le certificat n'est valable qu'une année au lieu de deux.

2. Il peut demander une expertise auprès d'un confrère, neurologue ou ophtalmologue par exemple. C'est une solution élégante pour éviter d'annoncer soi-même à son patient son «inaptitude à la conduite». Chef du Service valaisan de la circulation, Pierre-Joseph Udry constate que «de nombreux conducteurs renoncent d'eux-mêmes au permis quand leur médecin leur impose ce genre d'expertises supplémentaires». Surtout qu'elles ne sont pas gratuites et qu'il faut compter entre 100 et 300 francs selon les cas.

3. Le médecin peut exiger que son patient réussisse une course de contrôle auprès d'un expert cantonal. «En cas d'échec, c'est le couperet définitif», explique Luc Mouron, juriste au Service vaudois des automobiles. Il a recensé 42 000 conducteurs vaudois de 70 ans et plus. Parmi eux, chaque année, entre 2000 et 3000 personnes déposent leur permis. «Nous organisons une centaine de courses de contrôle par année. Deux tiers des

seniors réussissent l'examen, mais nous leur conseillons de prendre une heure ou deux de cours avant de passer ce test.»

4. Le médecin peut aussi s'en remettre au Service automobile pour établir un «permis sous condition spéciale». «Nous cherchons alors des solutions individuelles dans le plus strict respect des bases légales, explique Karine Marti, cheffe

Complaisants, les médecins?

Trois questions à **Hanspeter Kuhn**, avocat, secrétaire général adjoint de la Fédération des médecins suisses (FMH).

– Des poursuites juridiques sont-elles possibles contre un médecin qui délivrerait un «certificat de complaisance» à une personne inapte à la conduite?

– Hanspeter Kuhn:

Bien sûr. Un médecin risque jusqu'à trois ans de prison s'il délivre un faux certificat médical (art. 318 du Code pénal). Cette sanction s'applique d'ailleurs à tous les certificats que les médecins doivent établir sur leurs patients, aussi bien pour un service des automobiles que pour un employeur, une assurance vie ou une assurance perte de gain. Si un accident est causé par un conducteur qui aurait bénéficié d'un faux certificat, nous ne pouvons pas non plus exclure des poursuites civiles en dommages et intérêts. Mais la preuve serait difficile à établir car le juge doit avoir la conviction d'un lien de causalité directe entre le certificat et l'accident...

– Des poursuites de ce genre ont-elles déjà eu lieu?

– En 2005, un conducteur qui souffrait de graves problèmes de santé cardiaque a causé la mort dramatique de la jeune Olivia S. en Argovie. Cette affaire a suscité beaucoup de controverses. Elle n'est pas encore close, mais



D.R.

l'enquête a montré que le médecin avait refusé de signer le certificat d'aptitude à la conduite pour son patient. C'est le service automobile qui s'est trompé et qui a prolongé le permis de conduire... Nous n'avons pas connaissance d'autres affaires

de ce genre impliquant des conducteurs seniors.

– Faut-il confier le certificat médical au médecin traitant ou au médecin conseil?

– Les deux formules ont leurs avantages et leurs inconvénients. Le premier est mieux placé pour connaître le véritable état de santé de son patient et ses défaillances possibles. Le second est mieux placé pour éviter le conflit potentiel d'intérêts entre le bien-être de son patient et le bien-être de la société. Mais les deux doivent de toute façon faire leur travail au plus près de leur conscience, en suivant les recommandations mises au point dans les sociétés professionnelles des généralistes, des ophtalmologues, des neurologues. Afin de renforcer la pertinence des permis, il me semble qu'on pourrait imaginer deux pistes parallèles: des critères *in vitro* vérifiés par les médecins et des critères *in vivo* vérifiés sur la route par des experts de conduite.

de l'Office des véhicules du Jura. Ainsi, plutôt que de condamner un senior à déménager dans un EMS, nous l'autorisons à conduire sur un tronçon précis entre sa maison et le supermarché.» Même attitude à Neuchâtel. «Tout le monde trouve son compte dans ces arrangements au cas par cas», explique François Beljean, chef du Service des automobiles. Si le conducteur →

«J'utilise un peu moins ma voiture qu'avant, explique Denise Perret, mais elle m'est indispensable pour aller chercher mon arrière-petit-fils à la sortie de l'école ou mener mon arrière-petite-fille à son cours de cirque. Mes voisins comptent aussi sur moi pour faire le taxi quand ils doivent aller chez le médecin. Et je fais régulièrement le marché pour une amie. La voiture me procure une liberté incroyable: c'est grâce à elle que je peux me rendre utile aux autres.»



Jean-Claude Curchod



a un problème de vision nocturne, son permis sera valable uniquement pour la conduite de jour. Dans d'autres situations, le senior ne pourra pas emprunter l'auto-route ou ne sera autorisé que dans un périmètre déterminé. Ces permis spéciaux ont été concluants: les conducteurs savent qu'à la moindre infraction, leur sésame est perdu pour la vie...

Un dernier recours

Et que se passe-t-il quand une conductrice ou un conducteur refuse le verdict négatif de son médecin? Il peut se soumettre à une contre-expertise. Deux centres sont particulièrement bien équipés pour effectuer ces tests. D'abord, la Clinique romande de réadaptation de la Suva, à Sion, dotée d'un appareil de simulation de conduite destiné aux personnes souffrant d'un handicap (rhumatismes, paralysie partielle, hémiplégie). Sur cette installation sophistiquée, Pierre-Alain Comte, chef ergothérapeute, accueille chaque année près de 150 personnes, dont un cinquième de seniors. «Nous menons trois séries d'évaluations: le simulateur, les contrôles neurologiques et les tests neuropsychologiques. En cas d'échec, les seniors se résignent parce qu'ils savent que nos tests sont plus complets que ceux effectués par un médecin généraliste.»

Même constat au Centre hospitalier de Bière où «Le Drive» a accueilli 280 conducteurs depuis janvier 2006. Environ deux tiers d'entre eux ont raté les tests. Ce verdict d'inaptitude résulte souvent de maladies neurologiques comme l'épilepsie ou Parkinson. «Parfois, aucune maladie n'est diagnostiquée, précise Jan Roloff, neuropsychologue responsable du Centre, mais le "tempo cognitif" (ou temps de compréhension et de réaction) est trop lent.» Le choc est particulièrement difficile à accepter pour d'anciens chauffeurs de taxi ou de bus qui pensent que leur longue expérience de la conduite compense leur faiblesse physique ou psychique. «Grâce à nos tests, ils mesurent plus concrètement le

lien entre leur état de santé général et leur capacité de réaction sur les routes», précise le responsable.

Qu'ils le décident spontanément, qu'ils soient forcés par un médecin, par une contre-expertise ou par l'échec lors d'une course de contrôle au Service automobile, les seniors qui déposent leur permis ont toujours le cœur serré... Peut-être que Via Sicura adoucira leur amertume. Ce projet national veut améliorer la sécurité routière en introduisant le permis à durée limitée ainsi que des contrôles visuels ou médicaux réguliers pour tous les conducteurs, quel que soit leur âge. Les aînés ne seraient donc plus les seuls à devoir prouver leur aptitude à la conduite. Bonne idée, non? ■

Faites le test!

Etes-vous encore apte à conduire? Essayez de répondre aux questions en étant vraiment honnête avec vous-même... Ce test ne devrait d'ailleurs pas seulement s'adresser aux seniors mais aux conducteurs de toutes les tranches d'âge. Si vous avez des doutes sur vos aptitudes, parlez-en à votre médecin.

- Les carrefours ou la circulation dense en ville me rendent parfois nerveux.
- J'ai du mal à dépasser sur les grandes routes.
- Je réagis plus lentement qu'avant dans les situations difficiles.
- Il m'arrive de ne voir d'autres usagers de la route qu'au dernier moment.
- On me dépasse souvent à l'intérieur des localités.
- Des personnes de mon entourage m'ont conseillé de renoncer à mon permis de conduire.

Source: Bureau suisse de prévention des accidents