

# Ma voiture, ma liberté!

Autor(en): **Weigand, Ellen**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Génération plus : bien vivre son âge**

Band (Jahr): - **(2015)**

Heft 65

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-831002>

## **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.





Toa55

# Ma voiture, ma liberté!

**Berne va durcir les examens d'aptitude à la conduite des 70 ans et plus. Et ces contrôles pourraient s'effectuer chez un médecin qui n'est pas celui de famille.**

**D**ès l'âge de 70 ans, les conducteurs doivent se soumettre tous les deux ans à un examen médical d'aptitude à la conduite obligatoire. Un contrôle que plus d'un redoute. Et leur crainte va s'intensifier encore avec de nouvelles mesures du programme Via Sicura de la Confédération (*lire en p. 19*), qui vont durcir les conditions médicales nécessaires pour être apte à prendre le volant. Cela pour mieux tenir compte des déficits et maladies dus à l'âge. Par ailleurs, l'Office fédéral des routes (OFROU) veut obliger les médecins souhaitant faire ces contrôles à une formation complémentaire. A défaut, leurs patients devront faire leur test chez un autre praticien que celui qu'ils fréquentent d'ordinaire. En résumé, ces mesures risquent bien de pousser davantage de seniors à être privés de leur permis.

Annette Blanchard, 80 ans, appréhende ce jour-là. «Je veux garder mon permis le plus longtemps possible, pour garder ma liberté et mon indépendance.»

Jacques (*prénom d'emprunt*) qui fêtera ses 91 ans cette année, habitant un village isolé dans la région de Romont (FR), se dit carrément angoissé à l'idée de ne plus pouvoir rouler un jour: «Ce sera terrible! J'aime conduire, et je ne peux imaginer demander de l'aide aux autres.» Il appréhende donc d'autant son prochain test médical, l'année prochaine. «Mon médecin est parti à la retraite. Le nouveau ne me connaît pas et va peut-être juger plus facilement qu'à 92 ans il est temps que j'arrête.»

## Dépôt volontaire

«La perte de l'indépendance, d'avoir à demander de l'aide et de tomber dans l'isolement social sont les principales craintes des conducteurs âgés, surtout à la campagne, confirme le Dr Frédéric Anex, généraliste à Echallens (VD). «Néanmoins, la plupart déposent leur permis d'eux-mêmes, conscients de leurs limites ou sur conseil de leurs proches, et de leur médecin, même si ce n'est jamais facile. Cela se passe mieux si le conducteur y est préparé, en particulier par ses proches et aussi son médecin, avec qui

il a une relation de confiance, note le toubib. Ce sont ainsi en général les personnes qui se sont le moins préparées à lâcher leur voiture qui passent par une phase de déprime plus ou moins longue.

«C'est bien sûr plus difficile pour ceux vivant à la campagne, avec moins de transports publics. Mais, alors que ne plus conduire leur semble impossible à envisager sans abandonner leur indépendance et leur vie sociale, ils trouvent finalement toujours des solutions pour s'y adapter», assure le généraliste.

## Ni pressions, ni chantage

«Il est vrai que ma position de médecin de famille est parfois délicate, note-t-il encore. Les patients me font confiance parce que je les connais et partagent leurs préoccupations et besoins. Je pèse toujours le pour et le contre, avant de déclarer quelqu'un inapte. Avec certains, encore aptes, mais plus fragiles, je passe un contrat moral, par exemple en leur demandant de prendre la voiture de jour seulement et sur le trajet entre leur domicile et le magasin où ils font leurs courses. Notamment ceux qui vivent seuls dans un lieu isolé, sans aide directe de proches.»

Le Dr Anex n'a jamais subi de pression ou chantage de la part des patients qu'il a dû déclarer inaptes au volant: «Certains insistent, comme cette femme qui voulait garder son permis uniquement pour se rendre chez le coiffeur chaque semaine, ou cet homme qui voulait conduire pour aller à la déchetterie du village. J'ai refusé dans les deux cas, vu leur inaptitude, et ils ont déposé leur permis d'eux-mêmes.» Un seul patient, qui n'était pas le sien, a quitté le cabinet parce qu'il avait refusé de le déclarer apte à conduire: «Il a consulté trois médecins en tout pour cela, mais sans succès.»

## Prévention possible par la formation

Pour retarder le plus possible le dépôt définitif du permis tout en roulant en sécurité, les spécialistes recommandent les formations de conduite pour seniors. Celles-ci sont proposées par un nombre grandissant d'organismes à prix réduit à leurs membres,

### → SUR LE SITE

Retrouvez tous les liens utiles sur [generations-plus.ch](http://generations-plus.ch)





Corinne Cuverdat

«Je sais qu'à la moindre faute, je risque le retrait», admet Annette Blanchard qui redouble de prudence sur les routes et évite de prendre le volant en cas de neige ou de verglas.

## «Mon mari m'a appris à conduire»

**Annette Blanchard**, 80 ans, conduit depuis la fin des années 50. «C'est mon mari qui m'a appris à conduire, même s'il était inquiet pour sa voiture». Elle était une des premières femmes à avoir son permis. «Et il n'y avait pas beaucoup de feux, se rappelle-t-elle. Ma voiture me procure une indépendance importante, surtout pour aller voir mes amis, ma fille et pour faire les courses. Je peux décider d'une minute à l'autre de partir pour aller quelque part», note l'alerte Vaudoise. En plus de 50 ans, Annette a parcouru des centaines de milliers de kilomètres, aussi en Afrique où elle a vécu et ne rechignait pas à rouler en

Jeep par monts et par vaux sur des pistes de brousse. Mais c'est en Suisse qu'elle a eu deux accidents. L'un dans les années 80, où elle a été légèrement blessée, et l'autre plus récemment, par chance sans conséquences autres que matérielles: «Les deux fois, j'ai brûlé un feu rouge parce que j'étais préoccupée pas des histoires personnelles, donc pas assez concentrée», admet-elle. Pour limiter les risques, elle a redoublé de vigilance: «Depuis cinq ans environ, je ne fais plus de longues distances, ni ne prends l'autoroute, même si je sais qu'un accident peut arriver partout. J'évite aussi de rouler sur la neige ou en cas de verglas, ainsi qu'aux heures

de pointe et dans les lieux inconnus.» Et elle respecte les limitations de vitesse et distances de sécurité. «Même lorsque je suis talonnée par des conducteurs impatients. Je sais que, à la moindre faute, je risque le retrait.

Je me sens bien et suis juste un peu raide, je peine à me tourner dans la voiture. Je pense que je saurai quand le moment de déposer le permis sera venu. J'essaie de m'y préparer. Je pourrais prendre le bus, proche de chez moi, mais devrais acheter moins à la fois pour avoir moins à porter, ou je me ferais livrer et pourrais demander de l'aide à ma fille.»





Comme Cuendet

La position du médecin de famille est toujours délicate, note le D<sup>r</sup> Frédéric Anex. Parfois, il passe un contrat moral avec des patients, les autorisant à conduire en certaines circonstances seulement.

tels le TCS, l'ACS ou encore Pro Senectute, et par l'ensemble des moniteurs d'auto-école. Et à en croire les responsables, ces cours, parfois subventionnés par les autorités cantonales, rencontrent un franc succès.

«C'est vraiment un bon moyen de préserver son permis plus longtemps, souligne le D<sup>r</sup> Bernard Favrat, spécialiste en médecine et psychologie du trafic. Ils permettent de faire le point, une mise à jour des connaissances théoriques et pratiques, là où on se sent le moins à l'aise: dans les ronds-points, les intersections, les entrées d'autoroute.» Car les lois tout comme les routes ont beaucoup évolué durant les dernières décennies. «A l'époque, il n'y avait pas autant d'autoroutes», raconte ainsi Lisette Morandi, 80 ans, qui vit sur La Côte (vaudoise). Elle a suivi récemment un cours de conduite au TCS: «Nous avons fait des exercices de freinage, d'évitement, de dérapage, etc. Cela m'a rassurée sur mes capacités. Et j'ai appris les nouvelles dispositions légales et à mieux circuler dans les giratoires, qui n'existaient pas en 1979 quand j'ai passé mon permis. Je recommande vraiment ces cours à tout le monde, pour faire un bilan, améliorer ses éventuels points faibles et se sentir plus en confiance!»

Dossier réalisé par Ellen Weigand

## Les cinq stades clés de la procédure

Deux mois avant son anniversaire, tout conducteur de 70 ans et plus reçoit un courrier accompagné d'un formulaire médical de la part du service des automobiles. Le formulaire est à remplir par le médecin après un examen médical identique, pour l'heure, aux bilans de santé de routine. Alors, le médecin expert a quatre options:

**1** Confirmer l'aptitude de conduite.

**2** Confirmer l'aptitude avec des restrictions selon l'état de santé du patient, par exemple avec un délai raccourci du prochain contrôle médical à six mois, ou l'obligation de suivre un traitement médical avec suivi médical régulier. La loi autorise par ailleurs les permis de conduire restreints: p.ex. rouler seulement de jour, en voiture automatique, etc. Les

cantons ne sont actuellement pas tenus de les délivrer, mais le seront avec l'entrée en vigueur des mesures Via Sicura. Certains, tels Genève et Neuchâtel, l'autorisent, rarement, d'autres tel Vaud s'y refusent.

**3** En cas de doute, ou si l'aptitude du patient est sérieusement remise en question, mais que le médecin traitant veut éviter de se prononcer pour préserver sa relation thérapeutique avec le patient, il peut demander au service des automobiles de juger à sa place et de prendre les éventuelles mesures nécessaires:

- expertise complémentaire par des spécialistes en médecine et psychologie du trafic;
- course de contrôle avec un moniteur du service des automobiles. Si le résultat est négatif, le conducteur fera l'objet d'un retrait de permis, mais pourra

essayer de repasser les examens de conduite (théorie et pratique).

**4** Enfin, le médecin déclare l'inaptitude pure et simple, si les exigences médicales requises à la conduite ne sont plus remplies.

La décision finale revient toujours au service des automobiles.

**5** Lorsque le service des automobiles décide du retrait définitif du permis de conduire, le conducteur a le droit, dans un premier temps, de déposer une réclamation et d'être entendu par l'autorité. Le détail des procédures varie selon les cantons. Ensuite, l'autorité rend une nouvelle décision qui peut faire l'objet d'un recours au Tribunal cantonal, puis, le cas échéant, au Tribunal fédéral.