

Ce document n'a pas valeur de publication officielle. Seule la version publiée dans la [Feuille fédérale](#) fait foi.



ad 15.456

Initiative parlementaire
Relever l'examen de contrôle périodique effectué par un
médecin-conseil de 70 à 75 ans pour les conducteurs âgés

Rapport du 21 mars 2017 de la Commission des transports et des
télécommunications du Conseil national

Avis du Conseil fédéral

du 17 mai 2017

Monsieur le Président,
Mesdames, Messieurs,

Conformément à l'art. 112, al. 3, de la loi sur le Parlement, nous nous prononçons comme suit sur le rapport du 21 mars 2017 de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national concernant l'initiative parlementaire 15.456 « Relever l'examen de contrôle périodique effectué par un médecin-conseil de 70 à 75 ans pour les conducteurs âgés ».

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

17 mai 2017

Au nom du Conseil fédéral suisse:

La présidente de la Confédération, Doris Leuthard
Le chancelier de la Confédération, Walter Thurnherr

Avis

1 Contexte

Le 18 juin 2015, le conseiller national Maximilian Reimann a déposé l'initiative parlementaire 15.456 « Relever l'examen de contrôle périodique effectué par un médecin-conseil de 70 à 75 ans pour les conducteurs âgés ». Il y demande que les titulaires de permis de conduire de catégories non professionnelles ne soient soumis tous les deux ans à un examen médical relevant de la médecine du trafic qu'à partir de 75 ans et non, comme c'est le cas actuellement, à partir de 70 ans.

Le Conseil national et le Conseil des États ont tous deux donné suite à l'initiative, respectivement le 16 décembre 2015 et le 8 juin 2016, en dépit des propositions de leurs commissions.

Le 31 octobre 2016, la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N) a approuvé un avant-projet de révision de la loi fédérale sur la circulation routière. Sur mandat de celle-ci, l'Office fédéral des routes (OFROU) a mis ledit projet en consultation du 4 novembre 2016 au 3 février 2017.

En date du 21 mars 2017, la CTT-N a pris acte des résultats de la procédure. Par 15 voix contre 7, elle a décidé de ne pas modifier le projet mis en consultation et de soumettre à son conseil le projet d'acte et son rapport. Ceux-ci prévoient de relever de 70 à 75 ans révolus la limite d'âge fixée pour l'examen de contrôle. Une minorité de la commission souhaite que les titulaires de permis de catégories non professionnelles continuent de se soumettre à un premier examen de contrôle à 70 ans révolus, mais qu'ils ne subissent l'examen suivant qu'à 75 ans, avant de nouveaux contrôles tous les deux ans. La CTT-N a soumis son projet d'acte et son rapport au Conseil fédéral pour avis le 11 avril 2017.

2 Avis du Conseil fédéral

2.1 Relèvement de la limite d'âge pour l'examen relevant de la médecine du trafic

Les résultats de la consultation montrent qu'il y a un équilibre entre les partisans et les adversaires du relèvement de la limite d'âge pour l'examen relevant de la médecine du trafic.

Le Conseil fédéral est d'avis qu'il convient de responsabiliser davantage les personnes âgées quant au choix du moment où elles doivent arrêter de conduire. C'est pourquoi il soutient la proposition de la majorité de la CTT-N visant à relever de 70 à 75 ans révolus la limite d'âge pour l'examen obligatoire relevant de la médecine du trafic. Celle-ci permet de tenir compte également de l'augmentation de l'espérance de vie et de l'amélioration de la santé des personnes âgées dans la réglementation de l'évaluation de l'aptitude à la conduite, comme l'exigent les partisans du relèvement de la limite d'âge.

Le Conseil fédéral considère cependant qu'il sera indispensable, en cas de relèvement de la limite d'âge, de garantir par des mesures d'accompagnement que le report du premier examen obligatoire n'aura pas de répercussions négatives sur la sécurité routière. Ces mesures visent à encourager les personnes âgées à prendre conscience de leurs responsabilités.

Ainsi, des mesures régulières d'information et de sensibilisation seront prises pour que les personnes âgées continuent de s'interroger au plus tard à 70 ans sur leur aptitude à la conduite et sur le moment à partir duquel elles devraient renoncer à conduire, comme c'est le cas aujourd'hui. Par exemple, un courrier d'information pourrait leur être envoyé à leurs 70 ans avec des indications sur les offres de conseil et de cours sur le sujet.

Les raisons ci-après le justifient:

- Actuellement, la convocation envoyée pour l'examen à 70 ans a pour effet d'inciter les seniors à se préoccuper de leur aptitude à la conduite. Les personnes concernées sont nombreuses à rendre leur permis de conduire d'elles-mêmes dans le cadre de ces examens de contrôle.

Ainsi, selon les estimations, 9800 personnes¹ de 70 à 74 ans ont renoncé volontairement à leur permis en 2016. Les chiffres cantonaux montrent qu'elles l'ont fait pour la plupart à l'occasion d'un examen de contrôle. On estime que 60 % de ces 9800 restitutions volontaires du permis (soit 5800 restitutions²) ont eu lieu lors du premier examen, à l'âge de 70 ans. Lors des examens suivants jusqu'à 75 ans, le nombre de restitutions volontaires du permis diminue fortement, tout comme celui des retraits. Cet effet de seuil suggère qu'au moment de leur premier examen à l'âge de 70 ans, de nombreuses personnes n'étaient déjà plus aptes à la conduite depuis longtemps. Pour cette raison, il est important que les personnes âgées continuent à l'avenir de se préoccuper de leur aptitude à la conduite au plus tard à 70 ans.

- Les mesures d'information et de sensibilisation prévues doivent permettre aux personnes âgées de déceler rapidement les changements pouvant avoir des effets sur la conduite, éventuellement avec l'aide de leur médecin. Il sera ainsi possible de réagir à ceux-ci de manière adéquate et, selon les circonstances, d'éviter la diminution de l'aptitude à la conduite et un retrait de permis ultérieur par la prescription d'un traitement en temps voulu. Il est fondamental, pour maintenir la mobilité des personnes âgées aussi longtemps que possible, de déceler et traiter rapidement toute modification de leur état de santé susceptible de se répercuter sur la conduite.

La loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR)³ prévoit que la Confédération encourage la sécurité au volant par des campagnes de sensibilisation et d'autres mesures de prévention (art. 2a, al. 1). Aujourd'hui, la Confédération ne

¹ et ² Source : extrapolation fondée sur les chiffres du canton de BE, du canton de ZH et du registre automatisé des autorisations de conduire

³ RŠ 741.01

mène des campagnes que rarement, car cette tâche est déléguée au niveau fédéral au Fonds de sécurité routière (FSR). Cet établissement de droit public de la Confédération a reçu le mandat légal de promouvoir et coordonner des mesures volontaires de prévention des accidents de la route auprès de toutes les classes d'âge et de tous les usagers de la route (loi du 25 juin 1976 sur une contribution à la prévention des accidents⁴). Il est soumis à la surveillance du Conseil fédéral.

Le FSR place déjà au centre de ses activités de prévention le renforcement du sens des responsabilités des seniors. C'est pourquoi le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) l'incitera à s'assurer de la mise en œuvre de mesures d'information et de sensibilisation susceptibles de garantir que les personnes âgées continueront de se préoccuper de leur aptitude à la conduite au plus tard à 70 ans même après le relèvement de la limite d'âge pour l'examen obligatoire. Si le FSR ne veille pas à ce que des mesures de ce type soient prises, l'OFROU pourra en prendre lui-même ou mandater ou encourager des tiers à cet effet (art. 2a LCR).

Par ailleurs, l'OFROU s'engagera pour que les membres de l'Association suisse des moniteurs de conduite proposent des formations sur l'utilisation des systèmes d'aide à la conduite, notamment sur ceux qui facilitent une conduite sûre pour les personnes âgées.

Ses efforts se justifient comme suit:

De plus en plus de véhicules sont munis de systèmes d'aide à la conduite. À l'avenir, ces dispositifs faciliteront une conduite sûre pour les personnes âgées et compenseront leurs insuffisances dues à l'âge. Il est donc important que les seniors apprennent à les utiliser et puissent profiter de leurs avantages.

2.2 Conséquences sur les finances et les effectifs de la Confédération

2.2.1 Mesures d'information et de sensibilisation

La Confédération ne verra pas ses charges financières augmenter si le FSR veille à ce que les mesures d'information et de sensibilisation demandées soient mises en œuvre. Le FSR utilisera à cette fin des moyens issus des contributions obligatoires des détenteurs de véhicules automobiles à la prévention des accidents. Celles-ci sont perçues par les assurances responsabilité civile des véhicules automobiles et représentent 0,75 % de la prime nette, soit quelque 20 millions de francs par an au total actuellement. Au besoin, le Conseil fédéral peut relever les contributions à 1 % au maximum de la prime nette (art. 1, al. 2, de la loi sur une contribution à la prévention des accidents). De même, il n'y aura pas non plus de conséquences sur le personnel de la Confédération si le FSR veille à la mise en œuvre des mesures.

Par contre, si l'OFROU prend lui-même des mesures d'information et de sensibilisation, il devra faire face d'après les estimations à des coûts annuels supplémentaires d'environ 1 à 3 millions de francs selon le type de mesures (par ex. lettre

⁴ RS 741.81

d'information aux personnes de plus de 70 ans, campagne d'affichage ou campagne télévisée). Ces coûts pourront être financés par le budget ordinaire de l'OFROU. Les ressources humaines nécessaires dans ce cas pourront être obtenues par une restructuration du personnel de l'OFROU et une hiérarchisation des priorités.

2.2.2 Adaptation des systèmes de données

Au niveau de la Confédération, le relèvement de la limite d'âge pour l'examen relevant de la médecine du trafic imposera une adaptation du registre des autorisations de conduire, du registre des mesures administratives ou du nouveau système d'information relatif à l'admission à la circulation (SIAC). Les coûts ainsi engendrés pourront être pris en charge par le budget ordinaire de l'OFROU, ce dernier assumant la responsabilité des systèmes, tandis que les besoins en ressources humaines pourront être couverts par les effectifs existants de l'OFROU grâce à une hiérarchisation des priorités.

2.3 Date de l'entrée en vigueur du relèvement de la limite d'âge pour l'examen relevant de la médecine du trafic

Le relèvement de la limite d'âge aura des effets sur le SIAC, dont la mise en service est prévue pour Pâques 2018 (du 30 mars au 2 avril 2018) en remplacement de la plateforme de données MOFAD (qui englobe des données sur l'immatriculation des véhicules, l'admission des conducteurs et les mesures administratives). Pour ne pas nuire à la mise en service du SIAC selon le calendrier prévu, la nouvelle réglementation devrait être mise en œuvre au plus tôt au second trimestre 2019. Une entrée en vigueur antérieure entraînerait une détérioration de la qualité des données et compromettrait la mise en service du SIAC.

3 Proposition du Conseil fédéral

Le Conseil fédéral propose d'entrer en matière sur le projet et d'approuver la proposition de la majorité de la CTT-N. Il rejette par contre celle de la minorité.