

ANNIE CORDY

**La surprise
de la rentrée**

MODE

**Ces quinquas
qui font vendre**

BERNE SERRE LA VIS AUX SENIORS

La peur de perdre le permis

- Conducteurs, ils témoignent
- Que peuvent faire les enfants?

BIEN-ÊTRE

**Gardez des
mains douces
tout l'hiver**



MICHEL PONT

**«Je crois très
fort à la pensée
positive»**



IMPRESSUM

Editeur

«Génération» société coopérative,
sans but lucratif

Directeur de la publication et rédacteur en chef

Blaise Willa

Rédaction

Jean-Marc Rapaz, chef d'édition
Barbara Santos, journaliste stagiaire

Collaborateurs

Martine Bernier, Véronique Châtel,
Corinne Cuendet, Jean-François Duval,
Sarah Jollien-Fardel, Isabelle Guisan,
Nicole Métral, Frédéric Rein,
Jacques Salomé, Nicolas Verdan
et Ellen Weigand

Responsable marketing

Yoann Valnet

Secrétariat

Sylvia Pasquier, (cheffe administration)
Isabelle Bosson, (resp. events)
Dominique Rochat, (resp. abonnements)
abo@generations-plus.ch
Tél. 021 321 14 21

Administration et rédaction

Rue des Fontenailles 16
1007 Lausanne
Tél. 021 321 14 21 - Fax 021 321 14 20
Secrétariat ouvert
de 8 h à 12 h et de 13 h 30 à 17 h

Abonnements

11 numéros par an 60 francs
Etranger: prix sur demande

Régie publicitaire

Suisse romande:
Société coopérative Générations
Département publicité
Rue des Fontenailles 16 - 1007 Lausanne
Tél. 021 321 14 21 - Fax 021 321 14 20
publicite@generations-plus.ch

Suisse alémanique:

Publimag SA
Seilerstrasse 8 / CP 3001 Berne
Tél. 031 387 22 11 - Fax 031 387 21 00
service@publimag.ch

Réalisation graphique

Jonas Pahud

Responsable image

Wolodja Jentsch

Lithographie

Jacqueline Rausis

Impression

IRL plus SA, Renens

Audience

95 000 lecteurs (MACH Basic 2014-2)
(Tirage contrôlé: 32 253)

www.generations-plus.ch

Pour nous joindre:

contact@generations-plus.ch

La peur de perdre le permis

Rappelez-vous: permis tout frais en poche, vous l'aviez imaginée, rêvée et, un jour, vous l'avez eue toute à vous, cette première voiture. C'était quoi votre absolu? Une 2CV? Une anglaise? Vous avez travaillé dur pour l'acquérir, mais vous l'avez eue. Quels souvenirs! Quelle liberté! Cinquante ans plus tard, le plaisir est encore là, mais tout a changé: vous avez 70 ans, il y a beaucoup plus de monde sur les routes et une missive signée du Service des automobiles attend dans la boîte aux lettres, vous intimant de prendre rendez-vous chez le médecin pour passer un test de conduite.



Faut-il craindre
une sévérité plus
grande envers
les seniors?

Faut-il avoir peur de perdre son permis? Les autorités fédérales ont décidé de serrer la vis aux conducteurs âgés: parmi les mesures les plus sévères, celles qui vont durcir les conditions médicales et celles qui exigeront des médecins de famille de suivre une formation spécifique pour faire passer le fameux examen d'aptitude. Avec le risque, si votre praticien – celui qui souvent vous connaît le mieux – ne s'exécute pas, de devoir passer l'examen avec un autre médecin, celui-là inconnu.

Faut-il pour autant craindre une interdiction de conduite? Suspecter une sévérité plus grande envers les seniors qu'on accuse souvent à tort de mille maux sur les routes? Non: il est juste normal, avec la complexité et l'augmentation massive du trafic, que les autorités fassent de la sécurité une priorité absolue. Il est tout aussi normal qu'elles se penchent sur les risques que peuvent représenter une perte d'audition ou d'acuité visuelle, une pathologie naissante que le conducteur ou la conductrice ne reconnaîtra pas toujours avec empressement, mais que la médecine a appris à mieux déceler.

La balle est donc clairement dans le camp des automobilistes. Bien sûr, la liberté ou l'indépendance qu'accorde la voiture ne sont pas de vains mots: c'est même souvent le seul fil qui les relie à leurs petits-enfants ou leur permet d'aller faire des courses. Mais lorsque la vie de tous est concernée, le seul mot qui vaille est celui de responsabilité. Celle de se maintenir dans le coup, de tester sa conduite avec ses proches et de se préparer, doucement, au jour où il faudra lâcher le permis de conduire, que l'on ait 70 ou 90 ans. Un sacré coup pour sa liberté, c'est vrai, mais un sacré geste pour les autres.

B. Willa



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.

Dès 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 aînés, surtout à la campagne, confirme le D^r 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 D^r 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



Corinne Cuverndet

«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 par 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 impatientes. 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.»



Corinne Cuendet

La position du médecin de famille est toujours délicate, note le Dr 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 Dr 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.

Le rôle crucial des médecins

Pour augmenter la qualité des tests d'aptitude, Berne souhaite réviser les exigences pour les médecins. Ces derniers devraient alors acquérir des connaissances spécifiques.

En Suisse romande, tout médecin peut effectuer l'examen d'aptitude des seniors sans connaissances spécifiques. Seul Genève exige qu'il soit fait par un médecin-conseil agréé par l'Office Cantonal des Automobiles et de la navigation. Mais voilà: Via Sicura, le programme d'action de la Confédération pour la sécurité routière, veut étendre cette obligation à toute la Suisse. Les médecins devraient ainsi suivre une formation dans divers domaines liés à la médecine du trafic: bases légales et procédures administratives, évaluation des capacités de conduite de certaines catégories de patients selon la gravité de leur maladie, tests d'aptitude des 70 ans et plus, etc.

Autre mesure: la révision du catalogue des exigences médicales fixées dans l'Ordonnance réglant l'admission des personnes et des véhicules de la circulation routière (OAC). Les seniors seront soumis à des examens plus approfondis pour certains, ce qui permettra de détecter plus vite des problèmes. Le catalogue actuel date de 1976.

A mi-janvier, l'OFROU (Office fédéral des routes) ignorait encore quand le contenu détaillé de l'ordonnance sera adopté par les autorités et appliqué. Notamment à cause des réactions suscitées par ces mesures. Dont celle de l'association Médecins de famille Suisse qui s'y est opposée auprès de Doris Leuthard, cheffe du DETEC (Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication) en 2014. Elle juge ses membres assez bien formés et que l'efficacité des ajustements n'est pas prouvée. Le Pr Bernard Favrat, responsable de l'Unité de médecine et de psychologie du trafic (UMPT) de Genève

et Lausanne, n'est pas de cet avis: «La nouvelle liste des exigences médicales sera plus précise, tenant compte des connaissances médicales actuelles et des pathologies importantes des seniors, telles la maladie d'Alzheimer ou la démence sénile qui sont difficiles à détecter au début et péjorent gravement les capacités de conduite.»

Responsabilité légale

Avec l'âge, de nombreuses contre-indications à la conduite apparaissent: baisse de la vision et des réflexes, diminution de la mobilité et de la force, des jambes et pieds notamment, mais aussi diverses maladies fréquentes chez les seniors (p.ex. l'épilepsie, le diabète, les troubles cardio-vasculaires et accidents vasculaires cérébraux, des affections neurologiques telles l'épilepsie ou la somnolence diurne ou des maladies psychiques et psychiatriques telles la dépression, la

leurs responsabilités.» Un médecin n'est en effet pas tenu de dénoncer un conducteur qu'il juge inapte. Toutefois, il est en droit de le faire et de lever le secret médical dans ces cas. En revanche, il doit informer son patient qu'il est inapte et le consigner dans son dossier. «Si un conducteur âgé provoque un accident, ses éventuelles victimes ou leurs proches pourraient tenir son médecin pour responsable sur le plan civil et pénal sur la base du dossier médical. Tout comme les proches du conducteur fautif pourraient demander des comptes au médecin».

«Par ailleurs, il faut intégrer l'évolution technologique dans l'évaluation.» Détecteurs d'obstacles, ABS, sièges électriques, caméras intégrées détectant la somnolence au volant, etc. – l'industrie automobile n'a cessé d'accroître la sécurité des conducteurs.

Frédéric Anex, médecin généra-



Il existe aussi actuellement de grandes disparités dans ces évaluations.»

Pr Bernard Favrat

schizophrénie). «A quoi s'ajoute encore la prise de certains médicaments, diminuant l'attention ou rendant somnolent, tels les psychotropes», note le Pr Favrat.

«Des critères plus précis permettront qu'elle soit plus objective et unifiée, car il est très difficile de déterminer l'aptitude à la conduite. Il existe actuellement de grandes disparités dans ces évaluations selon les médecins qui ont une grande marge de manœuvre, sans toujours être conscients de

liste, salue les innovations prévues, lui qui effectue entre un et quatre contrôles d'aptitudes par semaine. «Je ferais volontiers les 6 heures de formation requises. Je me tiens informé au mieux, mais manque de connaissances en médecine du trafic. Je trouve ainsi très délicat de décider en moins d'une heure si un patient peut encore conduire avec pour seul critère objectif d'appréciation vraiment valable celui de sa vue, et sans jamais l'avoir observé au volant.»

«J'ai fait une course de contrôle avec mon fils»

«Il y a peu de bus qui passent ici et je ne veux pas être dépendant, j'ai peur de déranger les gens, mes amis ou mon fils si je leur demande de l'aide pour aller chez le médecin ou ailleurs», explique Jacques. Même si j'aime rendre service, c'est difficile pour moi d'en demander», reconnaît le charmant nonagénaire. Il roule depuis 72 ans et a fait son permis de voiture et de camion à l'armée, en 1943. Ancien agriculteur reconverti en agent d'assurances pour raisons de santé, Jacques a passé beaucoup de temps sur les routes: «J'ai eu 18 voitures. La première était une Opel Kadett d'occasion de 1938. J'ai fait 1,5 million de

kilomètres au total, et sans accident», sourit-il. En bonne forme physique et psychique, cet ancien syndic conduit chaque jour «pour rester dans le coup», et va tous les deux mois dans son appartement à la montagne, en Valais. Un luxe auquel il devrait renoncer sans permis.

Le plaisir de conduire

«J'ai l'habitude de conduire en m'adaptant à l'état des routes, avec prudence. Je sais bien qu'au moindre pépin, on risque de me retirer le permis, vu mon âge.» D'ailleurs, son entourage veille: «Récemment, mon médecin a demandé à mon fils de faire une course de contrôle

avec moi». Un test réussi haut le volant: «J'étais vraiment surpris, rapporte son fils. Il a été parfait tant sur l'autoroute, qu'en ville aux heures de pointe et ailleurs. Si tout le monde conduisait comme lui, et avec plaisir, il y aurait moins de problèmes sur la route».

Un plaisir dont Jacques, qui est veuf, fait d'ailleurs profiter ses «jeunes» voisines octogénaires, à qui il rend volontiers service en leur servant de chauffeur. A son premier contrôle médical à 70 ans, il s'était dit: «Je deviens vieux, mais ne me sens pas vieux! Ce n'est que le jour de mes 90 ans que j'ai réalisé que je l'étais, et ça m'a fait un coup!»

Accidents: seniors plus vulnérables

Selon une étude publiée en 2013 par l'Institut de psychologie de l'Université de Zurich, portant sur le risque d'accidents en tenant compte de l'âge et du nombre de kilomètres annuels, les conducteurs entre 70 et 75 ans n'auraient pas de risque accru d'en provoquer. Le pourcentage serait le plus élevé chez les 80 ans et plus, suivi des 75 à 80 ans, alors que les 18 à 24 ans arrivent en troisième position dans ce classement. En revanche, les seniors sont évidemment plus vulnérables lors d'une collision ou sortie de route, en raison de leur état de santé plus fragile. La probabilité d'être blessé gravement lors d'un accident provoqué par le conducteur lui-même serait deux fois plus grande chez les 75 à 80 ans, par rapport aux autres catégories d'âge, et quatre fois plus élevée chez les plus de 80 ans. Ces derniers auraient même un risque de décès huit fois plus élevé. «Les plus de 80 ans à l'origine d'un accident ne font pas plus de blessés ou de tués dans les autres

véhicules impliqués, mais sont plus dangereux pour eux-mêmes», confirme le Pr Bernard Favrat. C'est facile à comprendre d'ailleurs. Ainsi, un octogénaire, déjà atteint dans sa santé et souffrant par

exemple d'ostéoporose, subira souvent des blessures plus graves, voire mortelles, qu'une victime plus jeune et en meilleure santé.»

Pour en revenir à l'aptitude à la conduite et au risque d'accidents, l'âge, ainsi que les maladies et handicaps qui l'accom-

Huit fois
plus de risques de décès lors d'un accident chez les plus de 80 ans.

pagnent ont donc des incidences plus ou moins graves. D'ailleurs, c'est le principal motif de retrait de permis en 2013 chez les 69 ans et plus, suivi des fautes d'inattention, puis des excès de vitesse. Et les refus de priorité étaient la 5^e cause ayant coûté leur sésame aux conducteurs seniors. Pas étonnant, sachant que les intersections et ronds-points constituent les lieux où arrivent un nombre important d'accidents de la route provoqués par des seniors ignorant les règles de priorité.

Que faire quand un parent semble inapte?

Il est normal de s'inquiéter pour un parent. Pour se rassurer, on peut commencer par faire une course de contrôle avec lui.



Une simple balade en voiture permettra de se faire un avis sur les aptitudes du conducteur.

Bien des proches s'inquiètent quand leurs parents âgés conduisent encore. Pour se rassurer ou obliger un conducteur récalcitrant à quitter le volant, plusieurs possibilités s'offrent.

COURSE DE CONTRÔLE pour commencer de façon «douce» à faire réfléchir le parent conducteur sur ses aptitudes à conduire, voire lui faire prendre conscience de son inaptitude, s'il n'a pas encore eu d'accident ni de conduite visiblement dangereuse, une possibilité informelle est d'effectuer une course de contrôle avec lui. Cela permet de se faire une idée de ses capacités et difficultés éventuelles.

Si l'on constate un problème lié à la santé du parent, par exemple de vision, un examen médical pourrait être indiqué. En cas d'autres difficultés, liées au trafic et code de la route, on peut l'y rendre attentif et lui proposer de prendre un cours de conduite ou une formation pour seniors.

INFORMATION AU MÉDECIN TRAITANT informer le médecin traitant du conducteur de ses craintes permet de le rendre attentif à certains aspects à investiguer lors d'un contrôle médical routinier ou obligatoire. Les spécialistes conseillent d'inclure les proches dans l'évaluation. Le D^r Anex reçoit d'ailleurs parfois des informations de proches inquiets, qu'il juge très utiles pour l'évaluation du patient.

DÉNONCIATION ANONYME on peut dénoncer le conducteur récalcitrant auprès du service des automobiles de son canton de domicile. Une possibilité dont il est d'ailleurs rarement fait usage. Le dénonciateur doit donner son nom, mais reste anonyme, permettant de préserver l'entente familiale.

Le service des automobiles demandera un rapport au médecin traitant. Si le conducteur n'en a pas, il sera ordonné un examen médical identique au contrôle médical bisannuel auprès d'un médecin agréé. La suite de la procédure est identique à celle prévue lors du contrôle obligatoire dès 70 ans.

Le Club

Gagnez des places pour des cours TCS de mise à jour de vos connaissances. Voir en page 76.