



Communiqué de presse

Peut-on encore conduire après 75 ans ?

Lausanne, le 11 mai 2026

EMBARGO : MARDI 12 MAI 2026, 1H DU MATIN

Une étude nationale, menée par la Haute école de travail social et de santé de Lausanne, met en évidence des possibilités d'amélioration des outils d'évaluation utilisés pour évaluer les compétences de conduite des personnes âgées de plus de 75 ans et/ou présentant des troubles cognitifs.

Le système de santé dispose aujourd'hui de tests qui ne sont pas assez fiables pour évaluer l'aptitude à la conduite des personnes âgées de plus de 75 ans et des personnes présentant des troubles cognitifs. Plus encore, à l'heure actuelle, des médecins peuvent s'auto-déclarer compétents pour évaluer l'aptitude à la conduite sans suivre de formation spécifique. Voilà les principaux constats d'une étude nationale menée sur demande de l'Office fédéral des routes (OFROU) et menée durant trois ans par un consortium d'institutions suisses.

Réalisée par la Haute école de travail social et de la santé de Lausanne (HETSL, HES-SO), l'unité de médecine et psychologie du trafic (UMPT) et le Centre Leenards de la mémoire (CLM), le Centre hospitalier universitaire vaudois (CHUV), la Bern University of Applied Sciences (BFH), la Fédération romande des écoles de conduite (FRE) et la Zurich University of Applied Sciences (ZHAW), cette recherche a été menée par Isabel Margot-Cattin, Professeure d'ergothérapie à la HETSL et Dr. Cristian Palmiere, responsable de l'UMPT.

Les résultats mettent en évidence **un potentiel d'amélioration des pratiques actuelles** d'évaluation de l'aptitude à la conduite des personnes vivant avec des troubles cognitifs, y compris les personnes âgées.

Outils d'évaluation disponibles insuffisants

L'étude souligne que les propriétés psychométriques de nombreux tests neuropsychologiques actuellement utilisés présentent certaines limites, ce qui peut **restreindre leur capacité à prédire avec précision** l'aptitude réelle à la conduite sur route, dans le trafic.

Par ailleurs, le cadre législatif ne nomme que la médecine et la psychologie du trafic, rendant les autres pratiques (neuropsychologues, moniteurs de conduite, ergothérapeutes) peu visibles, et l'ensemble du **dispositif très fragmenté**. De plus, les procédures varient d'un canton à l'autre, ce qui rend difficile l'application de standards communs en Suisse ainsi qu'une **harmonisation**, entraînant un **risque d'iniquité de traitement**.

Peu ou pas de prise en compte de solutions en cas de cessation de conduite existent, comme un accompagnement à une transition de mobilité vers des modes de transport alternatifs (bus, tram, scooters, etc.).

Des recommandations pour améliorer l'évaluation et l'accompagnement

Afin d'améliorer les pratiques, le rapport formule plusieurs recommandations. Les auteur-es proposent notamment de :

- **Développer une évaluation sur route** permettant l'évaluation de l'aptitude à la conduite par des professionnels dûment formés en cas de doute sur l'aptitude à la conduite. Cette évaluation sur route pourrait être effectuée par des professionnels de santé et de la conduite conjointement, notamment des ergothérapeutes et des moniteurs de conduite, ce qui se fait déjà à l'étranger.
- **Supprimer le système actuel d'auto-déclaration** permettant aux médecins de se déclarer de niveau 1 sans formation spécifique. A partir de 75 ans, tous les conducteurs doivent passer un examen médical pour pouvoir continuer à conduire. Cet examen est principalement effectué par les médecins de familles. Ceux-ci peuvent obtenir cette accréditation, dite de niveau 1, sans suivre de formation. Cette formation devrait devenir obligatoire et être ouverte à d'autres professions de santé, notamment les ergothérapeutes et les neuropsychologues.
- **Clarifier les degrés d'aptitude** à la conduite en quatre niveaux, allant de l'absence de contre-indication à la conduite jusqu'au retrait immédiat du permis. Les deux niveaux intermédiaires correspondraient à des situations nécessitant soit des mesures de soutien pour maintenir la conduite (intervention de soutien à la conduite, cours de mise à niveau), soit un accompagnement progressif vers l'arrêt de la conduite et la mise en place de solutions de mobilité alternatives.
- **Uniformiser le dépistage de l'aptitude à la conduite dans les différents cantons**, notamment par l'utilisation de tests et de procédures similaires.
- **Renforcer le suivi et l'accompagnement** des conducteur-trices concerné-es, qu'il s'agisse de soutenir une reprise de la conduite après un arrêt ou d'accompagner la transition vers l'arrêt de la conduite.

Vers une stratégie nationale

Les auteur-es recommandent également l'**élaboration d'une stratégie nationale** relative à l'aptitude à la conduite en cas de troubles cognitifs et dans le contexte du vieillissement de la population. Une telle stratégie permettrait d'harmoniser les pratiques au niveau national, de soutenir les professionnel·les et de mieux informer le public.

Contact pour les médias :

- Isabel Margot-Cattin, Professeure d'ergothérapie, Haute école de travail social et de la santé Lausanne (HETSL), tél. +41 78 603 12 58, isabel.margot@hetsl.ch

Documents :

- Le projet Drive-check expliqué et l'équipe de recherche au complet : www.drive-check.ch
- Le rapport complet (en anglais avec un résumé en français en page 24) : <https://www.aramis.admin.ch/Texte/?ProjectID=53122>