

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Dominique-Richard Bonny et consorts - Des médecins-assistants pour tester les routiers ? (10_INT_376)

et

à l'interpellation Christa Calpini - Les médecins agréés de l'OFAC (office fédéral de l'aviation civile) sont-ils moins compétents que ceux désignés par l'Etat de Vaud ? (10_INT_383)

Rappel de l'interpellation

Le soussigné désire interpellier le Conseil d'Etat à propos de l'annonce faite par lettre du 15 janvier 2010 aux médecins généralistes de ce canton, stipulant qu'ils ne seraient désormais plus habilités à effectuer les examens périodiques de permis de conduire pour les conducteurs des catégories I et II, à savoir les camions, autobus et transports en commun. A l'appui de cette décision, l'affirmation que le canton de Vaud ne respecte pas la législation fédérale depuis longtemps et que l'examen périodique des conducteurs de ces catégories doit être effectué par des "experts", en l'occurrence les médecins-assistants de la Polyclinique médicale universitaire (PMU).

Une étude effectuée en 2005 par les généralistes romands démontre à quel point la situation est variée d'un canton à l'autre. Genève, Appenzell et le Tessin recourent au service de médecins-conseils pour l'examen périodique des conducteurs, qu'ils soient simples automobilistes ou chauffeurs de bus et de camion. S'il est vrai que la législation donne la possibilité aux cantons de confier aux médecins généralistes le soin de contrôler les permis de classe III, simples automobilistes, depuis des dizaines d'années la réalité de la majorité des cantons est un recours très large aux généralistes pour effectuer tous les tests d'aptitude à la conduite. Par ailleurs, à ce que je sache, le canton de Vaud ne présente pas de situation particulière en matière d'accidents qui permette de penser que l'examen par les généralistes du canton génère par complaisance ou incompétence une situation plus dangereuse que dans le reste de la Suisse.

En revanche, le fait de concentrer en un seul point les examens périodiques (tous les cinq ans) des conducteurs des classes I et II est une charge nouvelle et lourde pour ces corps professionnels : de Cudrefin, de Crassier ou d'Antagnes, il faudra venir à Lausanne pour bénéficier du même examen médical, d'où une perte de temps, et payer près du triple du coût actuel. Nous insistons sur le fait que le formulaire est le même pour toutes les catégories (idem classe III des plus de 70 ans) et que, renseignements pris auprès de généralistes expérimentés, les assistants de la PMU n'offrent aucune compétence particulière.

Que ce soit pour des raisons d'éloignement géographique, de coût ou de compétence, que ce soit sous des prétextes légalistes que peu de cantons, par simple bon sens, s'imposent de respecter, alors

même que chacun s'empresse de déplorer le manque de généralistes, la difficulté de repourvoir les cabinets médicaux en périphérie et même en ville, le manque d'attrait pour cette profession pourtant essentielle dans un pays vieillissant et décentralisé, il est difficile de comprendre pourquoi l'on veut à tout prix transférer sur une institution étatique et à Lausanne un examen périodique dont personne, sauf exception toujours possible, n'a jamais eu à critiquer la qualité.

Et que le seul cas dramatique du Val d'Aoste ne soit pas avancé comme raison péremptoire pour modifier des dispositions touchant plusieurs milliers de personnes et des centaines d'entreprises !

Aussi le soussigné pose-t-il au Conseil d'Etat les questions suivantes:

- 1. Le Conseil d'Etat met-il en doute la compétence et l'honnêteté des médecins généralistes de ce canton ou est-il saisi de plaintes sérieuses et répétées concernant cette compétence et cette honnêteté ?*
- 2. La centralisation de tels examens à Lausanne est-elle raisonnable compte tenu de l'étendue du canton et de l'augmentation massive annoncée du coût de l'examen ?*
- 3. Pour autant que le prix dépasse 200 francs, ce montant et l'attribution du monopole des examens périodiques des classes I et II à la PMU doivent-ils être considérés comme une des mesures permettant d'autofinancer la PMU ?*
- 4. Les dispositions de la loi fédérale datant de nombreuses années (ordonnance fédérale du 27 octobre 1976) et leur application étant très différente selon les cantons, quelles raisons péremptoires imposent maintenant une modification de nos propres dispositions réglementaires ? De telles modifications s'inscrivent-elles dans un mouvement général de tous les cantons ou ne sont-elles qu'un souci bien vaudois de précéder Berne, tant que faire se peut ?*
- 5. Le cas échéant, en l'absence de plainte et d'incidence sur l'état des conducteur et le nombre d'accidents, en l'absence aussi d'une modification récente de la législation fédérale, ne serait-il pas beaucoup plus pragmatique de maintenir le statu quo en attendant de voir si des raisons objectives justifient une telle attitude monopolistique ?*
- 6. Dernière question : peut-on connaître le nombre actuel de détenteurs de permis vaudois de la classe I et II soumis à cette décision du DSE ?*

Je remercie déjà le Conseil d'Etat de sa réponse rapide à mon interpellation.

Souhaite développer.

Réponse du CE

Leurs interventions parlementaires traitant du même sujet, le Conseil d'Etat formule à Mme et M. les députés Calpini et Bonny une réponse commune. Néanmoins, chaque question fera l'objet d'une réponse à part entière.

Préambule :

L'OAC (Ordonnance sur l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière) prescrit aux articles 11a et 27 que le contrôle médical pour les détenteurs de catégories de permis de conduire dites "professionnelles" doit être effectué par un médecin-conseil ou un institut spécialisé.

Or le canton de Vaud n'avait, jusqu'en début d'année 2010, aucune structure particulière répondant à ces exigences légales. En effet, les conducteurs concernés pouvaient s'adresser à tout médecin pratiquant dans le canton de Vaud. Mais cette lacune vient d'être comblée grâce à la création, en collaboration avec la PMU (Polyclinique médicale universitaire), du CEMAC (centre d'évaluation médicale de l'aptitude à la conduite).

Il est important de relever que la médecine du trafic suit une constante évolution mais qu'elle ne fait pas partie des matières enseignées durant le cursus de formation d'un médecin généraliste. Ainsi, pour

garantir un niveau d'expertise médical spécifique à l'aptitude à la conduite automobile, les médecins du CEMAC sont formés et spécialisés. Dès lors, cette nouvelle structure permet, pour les conducteurs "professionnels", la réalisation d'examens médicaux standardisés répondant à l'ensemble des exigences requises, contrôlés selon des critères précis.

La centralisation des examens médicaux à Lausanne, liée à la création du CEMAC, sera toutefois atténuée en ce sens que des médecins-conseils, répartis sur le territoire vaudois, seront également autorisés à pratiquer ces examens. Afin de garantir le même standard, ces praticiens, volontaires, seront astreints à une formation de base ainsi qu'un perfectionnement annuel assurés par le CEMAC.

Réponses aux questions :

Question 1

Le Conseil d'Etat met-il en doute la compétence et l'honnêteté des médecins généralistes de ce canton ou est-il saisi de plaintes sérieuses et répétées concernant cette compétence et cette honnêteté ?

Le Conseil d'Etat ne met aucunement en doute la compétence ni l'honnêteté des médecins généralistes. Toutefois, il n'existe pas de formation adéquate, durant le cursus post-gradué d'un médecin généraliste, notamment concernant les directives actuellement en vigueur édictées par les diverses associations médicales. Ainsi, les médecins spécialisés dans le domaine de la médecine du trafic s'appuient, en Suisse, sur des recommandations helvétiques - lorsqu'elles existent, par exemple concernant l'épilepsie, le diabète ou encore le syndrome d'apnées du sommeil - mais aussi internationales ou alors sur des avis d'experts (par exemple ceux du CREACA (Collège romand des experts en aptitude à la conduite automobile) voire des études scientifiques publiées).

Bien que le Conseil d'Etat ne soit pas saisi de plainte, il relève que le projet répond à une mise en conformité avec les dispositions légales et n'entend pas y déroger, plus longtemps. D'ailleurs, les cantons alémaniques appliquent d'ores et déjà, et ce depuis de nombreuses années, ces prescriptions. Quant aux cantons romands, bon nombre examine actuellement la mise en adéquation avec ladite ordonnance.

Question 2

La centralisation de tels examens à Lausanne est-elle raisonnable compte tenu de l'étendue du canton et de l'augmentation massive annoncée du coût de l'examen ?

Le Service des automobiles et de la navigation (SAN) collabore actuellement avec la société vaudoise de médecine (SMV) et le CEMAC pour mettre sur pied un réseau cantonal, constitué d'un groupe de médecins-conseils agréés par le SAN répartis dans le canton, afin d'assurer une décentralisation de ces contrôles médicaux et d'offrir ainsi une répartition judicieuse des possibilités d'examens ; ces dispositions permettent d'atténuer le caractère quelque peu bureaucratique des exigences de l'OAC. Le CEMAC, centre de compétences, composé de médecins-assistants travaillant sous la supervision de chefs de clinique expérimentés dans le domaine de la médecine du trafic, couvrira la région lausannoise. Son responsable s'appuie sur une expérience de plusieurs années en tant que médecin-conseil du SAN. Il a la responsabilité de veiller à la formation des médecins du réseau, à la réalisation d'examens médicaux équivalents et standardisés, ainsi qu'à l'application uniforme des recommandations en matière de médecine du trafic, relayées principalement par l'UMPT (Unité de médecine et psychologie du trafic) et l'unité du CURML (Centre universitaire romand de médecine légale), faisant référence dans la plupart des cantons romands.

Le coût de la consultation est fixé à CHF 275.-, correspondant à une consultation de 30 à 60 minutes calculée selon la position tarifaire TARMED N°00.2330 : examen lors d'une expertise, classe 2, valorisée à 263.79 points TARMED, soit CHF 253.24, TVA non comprise. La personne concernée devra présenter un questionnaire complet sur son état de santé, que le médecin reprendra lors de la

consultation, puis ce dernier procédera à divers examens cliniques et tests, avant de prendre position sur les différentes pathologies pouvant affecter l'aptitude à la conduite. Enfin, il enregistrera ses diverses constatations dans un rapport médical. Sur la base des différentes tâches incombant au médecin, la durée de l'examen, y compris la rédaction du rapport, sera de l'ordre d'une heure.

Il n'est pas justifié de parler d'une augmentation du coût de la prestation car cette dernière va changer de manière significative. En effet, on s'éloigne d'une simple consultation pour tendre à une activité qui peut être assimilée à une expertise, certes réduite.

Question 3

Pour autant que le prix dépasse 200 francs, ce montant et l'attribution du monopole des examens périodiques des classes I et II à la PMU doivent-ils être considérés comme une des mesures permettant d'autofinancer la PMU ?

La PMU n'a pas besoin de cette activité pour vivre ou survivre. Il s'agit en fait d'une activité tout à fait accessoire qui représente 3% de son chiffre d'affaires.

L'idée de base du projet est de créer un centre de compétences, ce qui est beaucoup plus difficile, voire impossible, avec un grand nombre de médecins disséminés dans tout le canton et qui ne pratiquent que quelques contrôles par année.

Question 4

Les dispositions de la loi fédérale datant de nombreuses années (Ordonnance fédérale du 27 octobre 1976) et leur application étant très différente selon les cantons, quelles raisons péremptoires imposent maintenant une modification de nos propres dispositions réglementaires ? De telles modifications s'inscrivent-elles dans un mouvement général de tous les cantons ou ne sont-elles qu'un souci bien vaudois de précéder Berne, tant que faire se peut ?

Le droit fédéral impose de trouver une solution différente de celle qui est actuellement en vigueur dans le canton de Vaud pour attester l'aptitude à la conduite des conducteurs professionnels. Notre cas n'est pas unique puisque d'autres cantons romands tentent de trouver une solution à leur système qui ne répond pas non plus aux exigences légales.

Le but est également de mettre en place une structure qui tienne compte de l'évolution de la société, de la médecine et des problèmes médicaux auxquels sont confrontés les conducteurs. En conséquence, le canton de Vaud a la volonté d'élaborer un système qui amène des réponses claires, basées sur une application standardisée de méthodes toujours en développement, en matière de médecine du trafic.

Question 5

Le cas échéant, en l'absence de plainte et d'incidence sur l'état des conducteurs et le nombre d'accidents, en l'absence aussi d'une modification récente sur la législation fédérale, ne serait-il pas beaucoup plus pragmatique de maintenir le statu quo en attendant de voir si des raisons objectives justifient une telle attitude monopolistique ?

Il n'est pas opportun d'attendre davantage pour instaurer et mettre en place une structure qui réponde aux exigences légales.

Par ailleurs, l'expérience obtenue par le médecin conseil du SAN depuis de nombreuses années, et qui est en charge de ce projet, démontre la nécessité d'une standardisation dans le domaine et d'un traitement égalitaire de l'ensemble des conducteurs concernés .

Question 6

Dernière question : peut-on connaître le nombre actuel de détenteurs de permis vaudois de la classe I et II soumis à cette décision du DSE ?

Il faut compter environ 20'000 détenteurs de permis cars (catégorie D) et camions (catégorie C) ; à cela s'ajoutent quelques milliers de détenteurs de catégories "inférieures" entrant dans le cadre des

examens médicaux pour conducteurs professionnels (taxis par exemples).

Ces chiffres reflètent le nombre de détenteurs de permis de conduire des différentes catégories ; toutefois cela ne signifie pas que ces personnes utilisent ces permis "professionnels". Il faut savoir qu'une nouvelle ordonnance fédérale sur l'admission à la circulation des chauffeurs professionnels (OACP), en vigueur depuis septembre 2009, impose un perfectionnement professionnel obligatoire, ce qui pousse inévitablement certains détenteurs à renoncer à une catégorie s'ils ne l'utilisent pas.

Pour cette raison, les nombres précités ne représentent pas le nombre exact de personnes qu'il conviendra de "contrôler" médicalement, celui-ci étant très vraisemblablement inférieur.

Rappel de l'interpellation

Cette interpellation vient en complément de celle déposée par mon collègue Bonny (10_INT_376) et intitulée "Des médecins-assistants pour tester les routiers ?"

En effet, un citoyen vaudois, détenteur à la fois d'un permis de car et d'un brevet de pilote, s'est vu exiger par la SAN (Service des automobiles et de la navigation) un nouvel examen médical pour le renouvellement de son permis de car, alors que, jusqu'à fin 2009, l'attestation médicale délivrée par le médecin agréé de l'OFAC était aussi valable pour le renouvellement du permis de car.

Ceci est d'autant plus surprenant que les formulaires à remplir par le corps médical sont quasi identiques et que l'attestation médicale, pour une personne entre 50 et 60 ans, est exigée chaque 3 ans pour le permis de car, alors qu'elle est annuelle pour le brevet de pilote (quel que soit l'âge). La visite médicale coûte quelque 150 francs, donc minimum 300 francs pour les deux, alors que c'est un doublon inutile.

Dès lors, je me permets de poser les questions suivantes au Conseil d'Etat:

- 1. Le Conseil d'Etat met-il en doute les compétences des médecins agréés par l'OFAC ?*
- 2. Pour quels motifs le SAN n'accepte-t-il plus, pour le renouvellement du permis de car, les certificats médicaux émis pour l'autorisation de piloter un avion ? Est-ce pour des raisons pécuniaires, légales ou administratives ?*
- 3. Peut-on connaître le nombre de citoyens vaudois détenteurs à la fois d'un permis de conduire de catégorie I ou II (camions, autobus et transports en commun) et d'un brevet de pilote ?*
- 4. Est-il envisageable de corriger le tir et de revenir à la solution pragmatique en vigueur jusqu'à fin 2009, à savoir que l'examen médical pour piloter un avion est aussi valable pour conduire un car ?*

Je remercie par avance le Conseil d'Etat pour ses réponses.

Pas de développement.

Réponse du CE

Préambule :

L'aptitude médicale d'un pilote d'avion est contrôlée régulièrement par un médecin agréé par l'OFAC (Office fédéral de l'aviation civile). Ce rapport n'est pas accepté par le SAN et Madame la députée s'en étonne.

Le contrôle médical qui atteste le droit de piloter et celui de conduire repose sur des conditions qui sont comparables de manière globale, sans toutefois être identiques. Ce sont donc ces différences qui posent problème. En effet, chaque pathologie repose sur des critères restrictifs et des exigences de natures distinctes,

notamment sur le plan visuel. Par exemple, une personne pourrait être apte à piloter sans condition, alors qu'elle devrait obligatoirement porter des lunettes (ou verres de contact) pour conduire un

véhicule automobile.

Réponses aux questions :

Question 1

Le Conseil d'Etat met-il en doute les compétences des médecins agréés par l'OFAC ?

Il est évident que le Conseil d'Etat ne remet nullement en doute les compétences de quelconques médecins. Il souhaite cependant garantir la sécurité routière de tous les usagers, y compris les conducteurs et les pilotes.

Question 2

Pour quels motifs le SAN n'accepte-t-il plus, pour le renouvellement du permis de car, les certificats médicaux émis pour l'autorisation de piloter un avion ? Est-ce pour des raisons pécuniaires, légales ou administratives ?

Les raisons sont essentiellement légales, car il s'agit de deux ordonnances fédérales différentes. Un rapport médical OFAC est établi par un médecin agréé qui doit se déterminer quant à l'aptitude d'un pilote sur la base de critères médicaux propres à l'aviation civile. Même si certains critères se rapprochent de ceux applicables en matière de circulation routière, il est impossible de les comparer aux exigences formulées pour les pilotes.

Il faut ajouter que cela n'empêche nullement un médecin agréé OFAC de remplir le formulaire pour le droit de conduire en même temps que celui relatif au droit de piloter, pour autant qu'il soit certifié par un médecin agréé du SAN partenaire du réseau.

Au demeurant, le Conseil d'Etat interviendra auprès des autorités fédérales afin de permettre, dans l'application de chacune des deux ordonnances, la reconnaissance des éléments qui leur sont communs.

Question 3

Peut-on connaître le nombre de citoyens vaudois détenteurs à la fois d'un permis de conduire catégorie I ou II (camions, autobus et transports en commun) et d'un brevet de pilote ?

Le SAN ne connaît pas le nombre de conducteurs qui détiennent un brevet de pilote, dès lors il ne peut pas répondre à cette question.

Question 4

Est-ce envisageable de corriger le tir et de revenir à la solution pragmatique en vigueur jusqu'en fin 2009, à savoir l'examen médical pour piloter un avion est aussi valable pour conduire un car ?

La solution "pragmatique" évoquée, abolie depuis le printemps 2009, ne répond pas aux exigences légales et pourrait entraver la sécurité routière des conducteurs et des passagers, ce qui n'est pas envisageable. Dès lors il n'est possible d'y revenir.

Conclusion:

Par l'introduction de ces différentes mesures, le Conseil d'Etat entend mettre en place une structure garantissant la sécurité routière et se mettre en conformité avec les exigences légales fédérales.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 25 août 2010.

Le président :

P. Broulis

Le chancelier :

V. Grandjean